

## Vámmentes kikötőből „tengeri”-, majd Szabadkikötő – A csepeli kikötőkomplexum működésének első időszaka 1928-tól 1941-ig <sup>[1]</sup>

1928. október 20-án avatta fel a budapesti vámmentes kikötőt Horthy Miklós kormányzó. Az új dunai kikötőkomplexum gyorsan bebizonyította létjogosultságát, s szédületes ütemben fejlődött az 1928-tól 1941-ig tartó időszakban. Az alábbi tanulmány ezen időszak történéseit eleveníti fel.

### Bevezető

A Budapesti Vámmentes Kikötő Rt. 1929. április 30-án tartotta felszámolási közgyűlését.[1] A cég ekkor minden jogát átruházta a Magyar Királyi Budapesti Vámmentes Kikötőre, melynek igazgatója *Döbrentey Gábor* ny. fregattkapitány, helyettese pedig *Vargha Vilmos* lett.[2]

A vámmentes kikötő az 1928-as átadásakor korszerű raktárakkal (1 db 3200 m<sup>2</sup>-es és 1 db 2400 m<sup>2</sup>-es rakodószín), gépi berendezésekkel (hat db forgógémes daru, két db híddaru) és felszerelésekkel rendelkező komplexum volt. **(Lásd az 1. és a 2. számú dokumentumot!)**

A fő kérdést az képezte, hogy a fővárostól való távolság miatti magasabb vasúti díj és a városi vámok miatt nem kerül-e versenyhátrányba. A megoldás érdekében a kikötőt üzemeltető vállalat azt kérte a Kereskedelemügyi Minisztériumtól, hogy az összes budapesti állomással egyenlő bánásmódban részesüljenek, s ismerjék el a gabonátárházat vasúti és hajóállomási teljesítő helyként. Végül a MÁV a kikötőt a többi pályaudvarral egyenlősítette Budapest–Közraktár elnevezés alatt, míg a hajózási vállalatokkal és az államvasutakkal egyetértésben Budapest–Kikötő néven elszámoló helyet létesítettek.[3] Ugyancsak komoly gond volt a rendezetlen vámjogi helyzet. Bár az engedélyokmány szerint a csepeli kereskedelmi kikötő szabadkikötőnek számított, de a megnyitáskor nem nyilvánították annak, csak államilag fenntartott nyilvános vámraktárnak.[4] Ez a tranzitkereskedelemben versenyhátrányt jelentett.[5] A tarifális kérdésekben viszont komoly előrelépések történtek, és a kikötő hosszabb távú fejlődését is garantáló ún. reexpedicionális[6] kedvezmény is függőben volt.[7]

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 fizetni. A modern berendezéseknek köszönhetően gyorsabban és olcsóbban lehetett a rakodást megoldani, mint Budapest többi kikötőjében.

### I. tábló



[2]



[3]



[4]



[5]



[6]



[7]



[8]



[9]



[10]



[11]

[Tovább a galéria oldalára](#) [12]

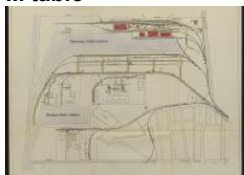
A csepeli kikötő forgalma az 1928-as üzembe helyezés utáni első évtizedben 5100 tonnáról 1936-ra 767 100 tonnára emelkedett. Az első teljes üzleti év (1929) forgalma 210 100 tonna volt. A legfontosabb áruk a mezőgazdasági termények (gabonafélék), a faárúk, a bauxit, a vasárúk, a só és szén voltak.[8]

1929 februárjától Vargha Vilmos lett az új igazgató. Bár a kikötő első évei minden várakozást felülmúltak, de néhány hiányosságra is fény derült. Például a gabonatarhásznál a Schneider-Creusot cég csak a szerződésben előírt létesítményeket építette fel, ezért 1929-ben elkezdték egy hüvelytisztító és egy zsisziktelenítő berendezés építését, valamint a kikötői, az odavezető úthálózat és a vasúti vágányhálózat fejlesztését is.[9] Az 1929-es nagy gazdasági világválság érezte hatását a kikötőben is, de intézkedéseivel ezt a cég vezetése sikeresen ellensúlyozta (például áruakvizíciók[10] tevékenységgel). A forgalom növelése érdekében pedig folyamatos propagandatevékenységet folytatott a vámmentes kikötő.[11]

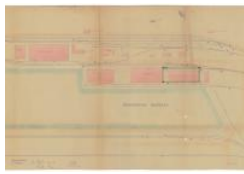
1932-ben a Kikötőépítő Kormánybiztosságot felszámolták, és a Budapesti Vámmentes Kikötő kezelésébe került a csepeli szigetcsúcs, míg *Maurer Gyula* kormánybiztos munkája elismeréseként államtitkári kinevezést kapott.[12]

Az 1930-as évek legjelentősebb fejlesztése a szabadkikötői (*puntofranco*) medence építése volt. E fejlesztéssel szorosan összefüggött a Duna-tengeri hajózás ügye is. Magyarországnak egyre fontosabbá vált a Fekete-tenger, az Égei-tenger menti országokkal és a Földközi-tenger keleti medencéjénél levő államokkal való kereskedelmi kapcsolatok kiépítése a fejlett magyar gyáripár exportigényei és nyersanyagszükségei miatt.[13] A gond az volt, hogy Magyarországról hajóval közvetlenül nem lehetett eljutni ezen országokba, csak Trieszten vagy Bräilán át, ami növelte a költségeket.[14] Ezért volt komoly jelentősége annak, hogy *Bornemissza Félix* hajóskapitány javaslatára a kincstár Duna-tengeri motoros hajók gyártása mellett kötelezte el magát azt követően, hogy a Magyar Egyiptomi Kereskedelmi Rt. által kibérelt Apollinaris III. nevű 240 tonna hordképességű motoros hajóval 1933-ban egy tragédiától sem mentes Rotterdam–Alexandria–Budapest hajóúton sikerült bizonyítani a folyam-tengerhajózás létjogosultságát. Az első Duna-tengerjáró hajót a Ganz építette a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Rt. megbízásából. A *Budapest* névre keresztelt hajót 1934. augusztus 14-én bocsájtották vízre.[15]

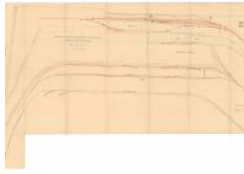
## II. tábló



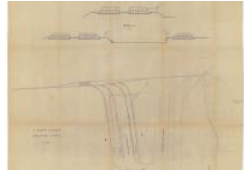
[13]



[14]



[15]



[16]



[17]



[18]



[19]



[20]

[Tovább a galéria oldalára](#) [21]

Az eredmények hatására más hajótársaságok is elkezdtek kisméretű tengeri hajóikkal felkeresni a „tengeri kikötővé” váló Budapesti Vámmentes Kikötőt Csepelen. Így Budapest közvetlen vízi összeköttetésbe került Isztambul, Pireusz, Szaloniki, Beirut, Haifa, Jaffa és Alexandria kikötőivel.[16]

A Duna-tengerhajózás miatt is egyre fontosabbá váló szabadkikötői beruházás végrehajtására a kormány és a koronatanács 1935–1936-ban határozta el magát. A Pesti Magyar Kereskedelmi Bank ajánlatot is tett az államnak arra, hogy kétmillió pengős alaptőkével létrehoznak egy részvénytársaságot, amely átveszi a szabadkikötőt és fel is építi azt. 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 elutasította a bankok ajánlatát, és a költségvetés négymillió 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.[17]

A munkálatokat 1937. május 12-én kezdték el az államfő, a kormány tagjai (*Darányi Kálmán* miniszterelnök, *Bornemissza Géza*, a kereskedelmi és közlekedési minisztérium vezetésével megbízott iparügyi miniszter, *Fabinyi Tihamér* pénzügyminiszter) és más hivatalos személyek (*Sztranyavszky Sándor*, a képviselőház elnöke, *Imrédy Béla*, a Nemzeti Bank elnöke, *Rátz Jenő* altábornagy, a vezérkar főnöke, stb.) jelenlétében. A kormányzói és kormányfői beszédek után Horthy Miklós Darányi Kálmán miniszterelnök, Fabinyi Tihamér pénzügyminiszter és Bornemissza Géza közlekedési miniszter társaságában egy nemzetiszínű szalaggal átkötött ásóval kiemelte az első hatot az építkezésre kijelölt területen, ezzel hivatalosan is kezdetét vette a beruházás.[18] (Lásd a 3. számú dokumentumot!)

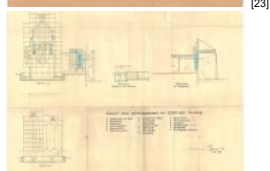
### III. tábló



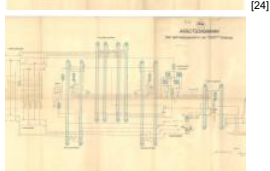
[22]



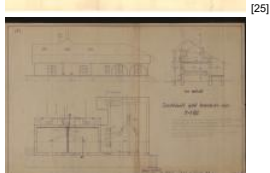
[23]



[24]



[25]



[26]

[Tovább a galéria oldalára](#) [27]

Ezt követően nem sokkal, 1937. június 1-én a pénzügyminiszter 80.850/1937. számú rendeletében szabályozta a szabadkikötői vámügyi rendtartást.[19] Ezzel sikerült megteremteni a jogi feltételeit a Szabadkikötő működésének. Majd a június 3-i 3590/M. E. sz. rendelettel a kikötőt üzemeltető vállalat nevét *Magyar Királyi Budapesti Nemzeti és Szabadkikötőre* változtatták. Bár felmerült az is, hogy *Magyar Királyi Nemzeti és Vám szabadkikötő Rt.* néven állami részvénytársasággá alakuljon át a kikötőt üzemeltető társaság, de ezt az elképzelést elvetették.[20] A cég új vezetője Bornemissza Félix lett, elődjét, Vargha Vilmost pedig a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium Hajózási Osztályának vezetőjévé nevezték ki, és munkásságát magas állami kitüntetéssel, a Magyar Érdemrend középkeresztjével ismerték el.[21]

A cég átalakítása azért is volt szükséges, mert az ún. nemzeti kikötőben[22] folyt a hazai áruk kezelése, míg a Szabadkikötőben a nemzetközi áruké. A *puntofranco* medence amiatt volt fontos, mert ettől kezdve a külföldi árukat vámolás nélkül behozhatták, feldolgozhatták és továbbszállíthatták. Ennek köszönhetően számos üzem telepedett meg a Szabadkikötőnél. Érdekeséggé vált meg kell jegyezni, hogy vámszabad zónákat eleinte csak a nagy tengeri kikötőkben alakítottak ki, de a folyami hajózás növekedése miatt a folyók jelentősebb kereskedelmi gócpontjaiban is felállítottak ilyen szabad övezeteket.

### IV. tábló



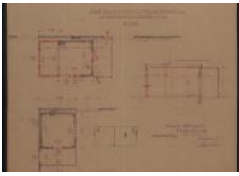
[28]



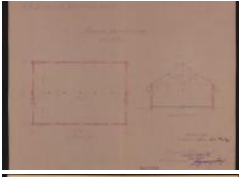
[29]



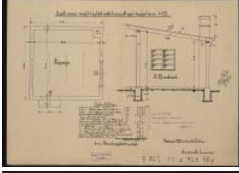
[30]



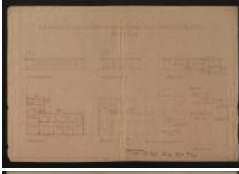
[31]



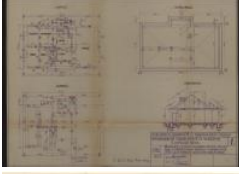
[32]



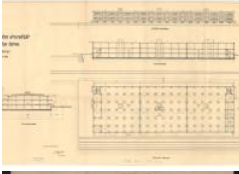
[33]



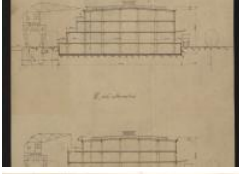
[34]



[35]



[36]



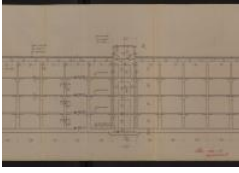
[37]



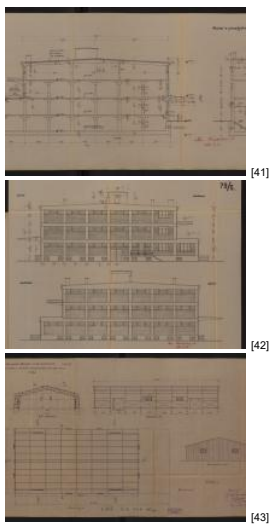
[38]



[39]



[40]

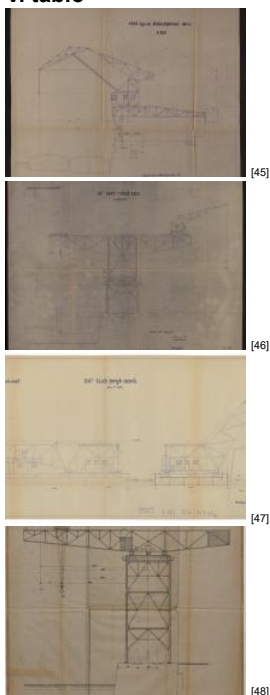


[Tovább a galéria oldalára](#) <sup>[44]</sup>

Még 1937-ben, a Nemzeti és Szabadkikötő nyári együttes ülésén *Szilágyi Ernő*, a kormányzat képviselője jelezte, hogy a kormány négymillió pengőt 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. Itt kapóra jött a kikötőnek, hogy a főváros öt fahangárt adott az államnak, amelyekből kettő – egy 3400 és egy 5300 m<sup>2</sup>-es – ideiglenesen felállítható volt a kikötő bejárati földnyelvén. A későbbiekben pedig, a végleges raktárak elkészültét követően, külföldi tömegárak tárolására használhatták ezeket. [23]

A szabadkikötői beruházás keretében 1937-ben elkészült egy 2500 m<sup>2</sup>-es favázas raktár, egy út és néhány kiszolgáló létesítmény, úgy mint a munkásmelegedő és a vámórház. E munkálatok befejeződése után, 1937. november 10-én tudta megkezdeni működését a *puntofranco*. A meglévő kereskedelmi medencéből kiágazó szabadkikötői medence 900 méter hosszúra és 100 méter fenékszélességre lett tervezve, 2,6 m fenékmélységgel. A déli oldalon 650 folyóméter vertikális partfal építését tervezték, míg az északi oldalt 1:3-hoz hajló földrézsuvel akarták lezárni. A munkálatok során összesen egymillió m<sup>3</sup> föld kitermelését tervezték, a környező területek feltöltéséhez 750 000 m<sup>3</sup> földet terveztek felhasználni, míg 250 000 m<sup>3</sup> kavicsot áruba kívántak bocsájtani. A munkálatokban átlagosan 300 fő vett részt. [24]

## V. tábló



[Tovább a galéria oldalára](#) <sup>[49]</sup>

A két medence között 1938 végére felépült a 700–700 m<sup>2</sup> alapterületű U. 1. és U. 2. jelű üzemház, így a szabadkikötő már feldolgozóüzemeket is be tudott fogadni. A későbbiekben további üzemházak (U. 3–5.) és raktárak (F. 1., F. 4.) készültek el. [25]

Az 1937-ben megnyílt *puntofranco* beváltotta a hozzáfűzött reményeket, és sikerült a nemzetközi tranzitforgalom bevonása mellett további eredményeket elérni azzal, hogy újabb hazai és külföldi vállalatok telepedtek le Csepelen. Ebben jelentős szerepe volt annak, hogy a Nemzeti és Szabadkikötő olyan kedvezményeket adott, amelyeket addig csak tengeri kikötő biztosított, folyami kikötő nem. Az 1938. június 30-i beszámolójelentés szerint a Szabadkikötőben fűszereket, gyarmati árut, vegyi árut, raffiát, bőrárúkat, festékeket, textilhulladékokat, déligyümölcsöket, gépeket, gépalkatrészeket és ipari nyersanyagokat tároltak. A feldolgozó üzemek közt 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 képviselője, 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 képviselője, és még sokan mások. [26]

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. Ugyanakkor a kikötő vezetősége fokozottan látott hozzá a propagandatevékenységhez azzal a céllal, hogy az ún. *puntofranco* medence mellett további külföldi cégek telepedjenek le, valamint gyártó- és feldolgozóüzemek létesüljenek, növelve az átrakodó forgalmat. Erőfeszítéseik eredményeként – a gazdasági pangás ellenére – a kikötő kihasználtsága elfogadható volt. A kikötőt üzemeltető cég vezetője komoly eredménynek tartotta, hogy a Chartering hajófuvar szervező iroda létesítésével sikerült megoldani, miszerint a hajófuvarok nemcsak külföldön a szállítmányozási vállalatokon keresztül, hanem Magyarországon is lekötethetővé válnak. Ennek a gyakorlatban a nyersárusükséglet magyar beszerzésénél, továbbá ott volt haszna, hogy Bräilán való átrakással a csepeli kikötő is igénybe vehető volt. Ezáltal abban bíztak, hogy a Magyarország részére szükséges nyersanyagimport és a nagy tömegben szállított exportárak fokozottabb mértékben lesznek a Szabadkikötőn át szállítva. [27]

A kikötőben a gabonatarház 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, mivel az akkori forgalom mellett mindenképpen szükség lett volna egy további raktárra, egy üzemi házra, egy darura és egy vasúti tolatómozdonyra. Ezzel is csak a pillanatnyi igények lettek volna kielégítve. 1939

novemberére előrelépés történt a raktárhelyzet tekintetében, ami a sok szabadban tárolt áru miatt fontossá is vált. Ekkor a terv az volt, hogy egy 1000 m<sup>2</sup>-es és három 500 m<sup>2</sup>-es faszerkezetű raktárt építenek fel a kikötőben, amit támogatott *Varga József* kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter is. A forgalom növekedéséhez további beruházásokra lett volna szükség; többek között egy gyapjúútárház felépítésére, az évről évre a kikötőbe érkező gyapjúk tárolási problémáinak megoldása végett. [28] (Lásd a 4. számú dokumentumot!)

A raktározási gondok 1940-ben is fennálltak. E problémát a Triesztből és Fiuméből vasúton érkező áruk, valamint a jugoszláv–magyar kereskedelmi forgalom növekedése is kedvezőtlenül befolyásolta. Az állapotokat jól szemlélteti a cég igazgatóhelyettesének, *Spóner Sándom* a helyzetleírása: „650 waggon mennyiségű különböző áru 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.” [29]

A gyapjúútárház építésében előrelépés történt 1940 őszén, mert a Földművelésügyi Minisztérium 240 000 pengőt adott a költségekre, de a hiányzó 260 000 pengőt a kereskedelmi tárca nem biztosította. [30]

1941-ben a cég beszállt a hajózásba, és a felügyeletük alá került minden magyarországi kikötő és hajózási közraktár. A társaság neve Magyar Királyi Nemzeti Szabadkikötő és Tengerhajózási Vállalat lett. Ez is mutatja a csepeli kikötőkomplexum egyre növekvő szerepét Magyarország gazdasági életében, amelyet az adatok is alátámasztanak, hiszen a kikötő forgalma 1941-re 820 ezer tonnáig emelkedett. [31]

## Dokumentumok

### 1. Részlet a Vámmentes Kikötő első, 1928-as üzletszabályzatából [Kelekezés nélkül]

A m. kir. Budapesti Vámmentes Kikötő raktári vállalatának (továbbiakban vállalat) üzletkörébe 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 elszállítással kapcsolatosak;
2. Ugyanazon műveletek vámszabadraktárral – nyilvános vámraktárral – kapcsolatosan, 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 az azokkal együtt esedékes egyéb köztartozások, fogyasztási adók, illetékek, fekbérek, elő-, utánvételek és egyéb terhek előlegezése és a feleltől 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 telettése.

Az irat jelzete: MNL OL Z 863 2. cs. 11. t. – Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Gazdasági Levéltár, Magyar Nemzeti és Szabadkikötő, Csepel, Ismertetések és adatszolgáltatások a vállalatról – Eredeti, gépelt.

### 2. Részlet a kikötői rendtartás (4.490/1928. M. E. sz. rendelet) hajózási szabályaiból Budapest, 1928. október 12.

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 előzetesen megadott engedély alapján szabad. Az előbbi bekezdésben foglalt rendelkezés nem terjed ki:

- a) a hivatalos eljárásban levő személyekre,
- b) az áruikat megtekintő kereskedőkre és megbízottakra,
- 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 gyűlékony és robbanóanyaggal terhelt hajók és szárazföldi járművek, valamint úszóművek és úszó munkagépek csak a kikötőigazgatóság előzetes engedélyével és a fennálló vagy külön megszabott különleges biztonsági rendelkezések szigorú betartása mellett juthatnak a kikötő területére.

Súlyyodó 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 bevonatása a szabad 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 érkeztől számított 6 órán belül a m. kir. révhatóságnál jelentkezni és az ott kapott bejelentési lapot megfelelően 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 rakodási 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 jogosult 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.

Az irat jelzete: MNL OL Z 863 2. cs. 13. t. – Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Gazdasági Levéltár, Magyar Nemzeti és Szabadkikötő, Csepel, Kikötői ügyrendek – Eredeti, gépelt.

### 3. Darányi Kálmán miniszterelnök beszéde a puntofranco medence építésének kezdetekor Budapest, 1937. május 12.

A magyar királyi kormány felismerve azt a nagy előnyt, amit az áruk közvetlen, átrakás nélküli forgalma jelent, Főméltóságod [32] intencióinak megfelelően 1934-ben megépítette a „Budapest” Duna-tengerjáró hajót, majd a „Szeged”-et, megvásárolta a „Duna”-gőzöst és a kormány kezdeményezésére alakult Duna-Tengerhajózási R. t. most már rendszeres vonaljáratokat tart fenn Levante-ban. A negyedik 1200 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 megfelelően feladatként, megfelelő berendezésekről kell gondoskodnia. A kereskedelmi kormány a budapesti vámmentes kikötőt már 1928-ban átadta rendeltetésének. Hatalmas gabonátárház létesült, számos üzemmel és felszereléssel bővítették a kikötőt. Most közeledik befejezéséhez egy másik nagy raktár, modern és hatalmas berendezések állnak a forgalom rendelkezésére és a medencék közelében iparvállalatok letelepülésére is lehetőség van. Ennek dacára a forgalom, amely a 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

eddiggi fejlődése is, amelynek forgalma az utolsó évben Fiume 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.

*Az irat jelzete: MNL OL K 428 1937. 05. 12. – Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Magyar Távirati Iroda Rt., Napi Hírek/Napi Tudósító – Eredeti, gépelt.*

#### 4.

### A Nemzeti és Szabadkikötő XXIII. együttes ülésén a gyapjútárház építésével kapcsolatban elhangzott vélemény

Budapest, 1939. november 10.

– részlet –

Nemes Spóner Sándor igazgatóhelyettes előadja, hogy a kikötő vezetősége minden évben a legnagyobb nehézséggel küzd a gyapjú tárolása és elhelyezése miatt. A számtalanszor felvetett probléma megoldása – külön gyapjútárház építésével – a m[últ] években pénzügyi okok miatt nem volt lehetséges, úgyhogy a vezetőség a várható tavaszi gyapjúcampagne előtt – jó előre – kénytelen e kérdéssel ismét foglalkozni.

Ismerteti ezután a f. év gyapjútárolás nehézségeit és rámutat arra, hogy az idén 270 vagon gyapjú érkezett a kikötőbe, amelynek elhelyezése – legfőképpen a m[últ] évi termésű gabona tárolása miatt – csak nagy áldozatok árán volt lehetséges. Minthogy a jövő évi gyapjú elhelyezése is a m[últ] tapasztalatai alapján legfőképp nemzetgazdasági szempontból a kikötő feladatát kell képezze és legalább az ideai mennyiségnek megfelelő árútmeggel a jövő évben is számolni kell, kéri együttes ülést, hogy a m. évben elkészített terv alapján megépítendő gyapjútárház létesítéséhez a kikötő vezetőségét támogassa.

Előadja, hogy a szabadkikötő munkáinak M. Kir. Építésvezetősége a m[últ] évben egy 7700 m<sup>2</sup> területű 250–300 vagon gyapjú tárolására, kezelésére, 5 etage-os, gyapjúaukció tartására is alkalmas gyapjútárház terveit elkészítette. A tervet a Futura Rt. is igen jónak és a szakszerű gyapjúkezelés és tárolás szempontjából kivitelezésre alkalmasnak minősítette. E terv szerint a kivétel 570 000 P-be kerülne, amihez azonban a jelenlegi viszonyok miatti áremelkedéseket figyelembe véve kb. 25%-os kiadástöbbletet kell számolni, vagy a kiadástöbblet elkerülése végett a tárházat 4 etage-osra építtetni.

Ismerteti azután azokat az előnyöket, amelyek a tárház létesítésével járnának, kiemelve azt a körülményt, hogy a gyapjúcampagne elmúltával jelentős mennyiségű egyéb darabárú-küldemények részére tudnánk helyet biztosítani, ami a ponyva alatti tárolás csökkentését és a tárház egész évi teljes mérvű kihasználását biztosítaná.

*Az irat jelzete: MNL OL Z 863 1. cs. 1. t. – Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Gazdasági Levéltár, Magyar Nemzeti és Szabadkikötő, Csepel, Együttes vezetőségi ülési jegyzőkönyvek – Eredeti, gépelt.*

[1] A tanulmány a „Harc a Dunáért: A nagy dunai kikötő ügye és az első világháború” c. projekt része, amelyet az Első Világháború Centenárium Emlékbizottság támogatott, és a Magyar Nemzeti Levéltár valósított meg 2019-ben. A projekt fontos elemét képező tudományos konferencia anyagából előreláthatóan 2020-ban a *TérTár Térformák Társadalomformák* könyvsorozat önálló tanulmánykötetet jelentet meg Frisnyák Zsuzsanna és Tamáska Máté szerkesztésében.

(<https://tertar.webnode.hu/>)<sup>[50]</sup> Frisnyák Zsuzsanna ismeretterjesztő jellegű témaismeretőjét lásd Frisnyák Zsuzsanna: *Harc a Dunáért: a dunai hajózás a 19–20. században*.

<http://ujkor.hu/content/harc-dunaert-dunai-hajozas-19-20-szazadban><sup>[51]</sup>

[2] *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, 80.; MÁRTON GYULA: *A Budapesti Nemzeti és Szabadkikötő*, [Bp., 1995], 36.; DR. GYULAY LAJOS: A budapesti kikötő. *A Tenger*, 1929. 5. sz. 167.

[3] MAHART-Szabadkikötő Zrt. Irattára, Budapest, Magyar Hajózási Rt. (MAHART) / MAHART Szabadkikötő iratai, 1. 1507. doboz 201. tétel, MAHART Csepeli kikötő terület részletes rendezési terve, 1996–97 (a továbbiakban: MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 1507. d. 201. t.). BEKE MARGIT: A Budapest-csepeli Nemzeti és Szabadkikötő története 1928–1940. *Századok*, 1989. 1–2. sz. 132–133.

[4] A kikötőben működött a Fővármivatali Kirendeltség. 1928-ban a vámárúk kezelésére a gabonátárház egyes első emeleti helyiségeit, egy raktárhelyiséget és egy nyílt rakodóterületet jelölték ki. BEKE: i. m. 134.

[5] Bár a vámmentesség kiterjedt az összes áruira, de csak vámmentes raktározási lehetőség volt a kikötőben. A tranzitárúk vámmentesek voltak, de a hazánkba importált és itthonról exportált áruk után ki kellett fizetni a vámt Csepelen is. Uo. 135.

[6] A reexpedíció vagy újrafeladás a vasúti fuvarozás esetében a rendeltetési állomáson történő új fuvarszerződés létesítését jelenti a fuvarszerződésben szereplő rendeltetési állomáson túli új célállomásig.

[7] *Kereskedelmünk és iparunk...81*.

[8] MÁRTON: i. m. 150.

[9] BEKE: i. m. 138–139.; MÁRTON: i. m. 39–40.

[10] Az áruakvizíció, vagyis az akvizíció a közgazdaságtanban az üzletszerzésre, megrendelések, megbízások előfizetések gyűjtésére vonatkozó fogalom.

[11] MÁRTON: i. m. 45–46.

[12] Uo. 44.

[13] Mindeközben az utódállamok, mindenekelőtt Csehszlovákia is komoly fejlesztésekbe fogott. Pozsony kikötője mellett Komárom kikötője is jelentősen modernizálódott. Délen Újvidék és Belgrád, míg az Anschluss után Bécs kikötői fejlesztései jelentettek komoly konkurenciát Budapestnek. Lásd *Harc a Dunáért kiállítás a Magyar Nemzeti Levéltárban*, 2019. június 22–29. Kurátor: Tamáska Máté. Bécs és Budapest dunai konkurencijáról lásd Szabó Csaba – Tamáska Máté (szerk.): *Donau-Stadt-Landschaften / Danube-City-Landscapes*. Budapest – Wien / Vienna. Berlin, LIT Verlag (2016); Komáromról lásd Tamáska Máté: Komárom Duna-partjának várostörténete a kezdetektől 1945-ig. *Építés-Építészettudomány*, 2016. 1–2. sz. 107–128.

[14] 1921-ben a Népszövetség barcelonai konferenciáján elismerték a tengerparttal nem rendelkező országok jogát arra, hogy saját zászlajuk alatt hajózzanak a tengereken. MEGAY LÁSZLÓ: Tengerhajózásunk központja, Budapest. *A főváros folyóirata*, XIV. évf. 1. sz. 1976. január 14–16.

[15] DR. BÍRÓ JÓZSEF: A magyar Duna tengerhajózás története a felszabadulásig. *A Közlekedési Múzeum évkönyve* VI. 1981–1982. Szerkesztette: DR. CZÉRE BÉLA. Bp., 1983, 215–220.

[16] WULF OLAF: A Budapest és a levantei kikötők közötti közvetlen hajóforgalom. *A Tenger*, 1935. 1–4. sz. 37–38.

[17] MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 2170. d. 2. t.; Márton: i. m. 53.

[18] Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (a továbbiakban: MNL OL), Magyar Távirati Iroda, Könyvmatosok 1920–1949 (a továbbiakban: K 428), MTI Napi Hírek/Napi Tud. 12. kiadás, 1937. 05. 12.; MNL OL K 428 MTI Napi Hírek/Napi Tud. 15. kiadás, 1937. 05. 12.

[19] MÁRTON: i. m. 64.

[20] MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 2170. d. 2. t.

[21] MÁRTON: i. m. 64.

[22] Az ún. nemzeti (vámmentes) kikötői medence gazdasági szerepe miatt nem lett az egész csepeli kikötő puntofranco jogállású. MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 2170. d. 2. t.

[23] MNL OL Magyar Nemzeti és Szabadkikötő, Csepel, 1927–1948 (a továbbiakban: Z 863) 1. cs. 1. t.

[24] MNL OL Z 863 19. cs. 95. t.

[25] MÁRTON: i. m. 65–66.

[26] MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 1507. d. 201. t.; MÁRTON: i. m. 66–67.; BEKE: i. m. 158.

[27] MNL OL Z 863 1. cs. 1. t.

[28] MNL OL Z 863 1. cs. 1. t.; MÁRTON: i. m. 67–68.

[29] MNL OL Z 863 1. cs. 1. t.

[30] MNL OL Z 863 1. cs. 1. t.

[31] MÁRTON: i. m. 150.

[32] Horthy Miklós kormányzó.

**Címek:**

[kereskedelem](#) <sup>[52]</sup>

[hajózás](#) <sup>[53]</sup>

[kikötő](#) <sup>[54]</sup>

[vállalat](#) <sup>[55]</sup>

[Csepel](#) <sup>[56]</sup>

**Kiadás:** 19. évfolyam (2019) 6. szám

**Forrás webcím:** <https://www.archivnet.hu/vammentes-kikotobol-tengeri-majd-szabadkikoto-a-csepeli-kikotokomplexum-mukodesenek-első-idoszaka>

**Hivatkozások**

[1] <https://www.archivnet.hu/vammentes-kikotobol-tengeri-majd-szabadkikoto-a-csepeli-kikotokomplexum-mukodesenek-első-idoszaka>

[2] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/ii-01kepacsepelikikoto1937-benujnemzedeknapilapfortepan.jpg>

[3] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/ii-02kepanyilrakodoahidaruvalmagyarmuszakieskozlekedesimuzeumf40201032.jpg>

[4] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/ii-03kephidaruagabonatarhazelottmagyarmuszakieskozlekedesimuzeumf402010312.jpg>

[5] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/ii-04keprakodasacsepelikikotobendunamuzeumtsz1526.jpg>

[6] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/ii-05kepegy3tonnateherbirasukitoiportaladarumagyarmuszakieskozlekedesimuzeumf40201033.jpg>

[7] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/ii-06kepacsepelikikotodarabaruraktaramagyarmuszakieskozlekedesimuzeumf40201023.jpg>

[8] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/ii-07kepekespestihirlapbeszamoloajaipuntofrancomedenceceptitesenekmegkezeserol1937majus12.jpg>

[9] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/ii-08kephorthyimikloskormanyzounnepelyesenmegkezdiaipuntofrancomedenceceptiteset1937majus12.jpg>

[10] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/ii-09kepapuntofrancomedenceceptiteseesbovitesedunamuzeumtsz1534.jpg>

[11] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/ii-10kepadtrtkassaduna.jpg>

[12] <https://www.archivnet.hu/ii-tablo>

[13] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iii/ii-01kepacsepelikikotohelyszinrajzmagyarnemzetilevltarorszagoslevltaraz863-20d-9t.jpg>

[14] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iii/ii-02kepavammenteskikotovaganyhalozatamagynemzetilevltarorszagoslevltaraz863-77d-82t.jpg>

[15] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iii/ii.jpg>

[16] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iii/ii-04kepapuntofrancovazlatostervmagyarnemzetilevltarorszagoslevltaraz863-77d-82t1.jpg>

[17] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iii/ii-05kepaszabadkikotovaganyhalozatesrendezopalyaudvaranakterve1937mahart-szabadkikotoir2170d.jpg>

[18] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iii/ii-06kepabudapestimkirmemzetilesszabadkikotohelyszinrajzmagyarnemzetilevltarorszagoslevltaraz863-58d.jpg>

[19] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iii/ii-07kepabudapestimkirmemzetilesszabadkikotohelyszinrajzmagyarnemzetilevltarorszagoslevltaraz863.jpg>

[20] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iii/ii-08kepanemzetilesszabadkikotohelyszinrajzmagyarnemzetilevltarorszagoslevltaraz863-77d-82t.jpg>

[21] <https://www.archivnet.hu/iii-tablo>

[22] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iii/iii.jpg>

[23] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iii/iii-02kepbabtisztitoesfajtaoberendezestervrajza1929magyarnemzetilevltarorszagoslevltaraz863-58d.jpg>

[24] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iii/iii-03kepa15000tonnakapacitasumagtartervrajza1936magyarnemzetilevltarorszagoslevltara-2863-58d-14t.jpg>

[25] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iii/iii-04kepa15000tonnaskikotomagtarfolyamatabraja1936magyarnemzetilevltarorszagoslevltaraz863-58d.jpg>

[26] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iii/iii-05kepazsikteleniteoepuletberendezesirajzmagyarnemzetilevltarorszagoslevltaraz863-75d-72t.jpg>

[27] <https://www.archivnet.hu/iii-tablo>

[28] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iv/iv-01kepahajozasiirodaepulettervrajza1930magyarnemzetilevltarorszagoslevltaraz863-75d-72t.jpg>

[29] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iv/iv-02kekikotoimuhelytervrajza1930magyarnemzetilevltarorszagoslevltaraz863-75d-72t.jpg>

[30] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iv/iv-03kepvontatomozdonykocsiszintervrajza1930magyarnemzetilevltarorszagoslevltaraz863-75d-72t.jpg>

[31] [https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iv/iv\\_3.jpg](https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iv/iv_3.jpg)

[32] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iv/iv-05kepmunkasbarakkrajza1933magyarnemzetilevltarorszagoslevltaraz863-57d-10t.jpg>

[33] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iv/iv.jpg>

[34] [https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iv/iv\\_0.jpg](https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iv/iv_0.jpg)

[35] [https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iv/iv\\_1.jpg](https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iv/iv_1.jpg)

[36] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iv/iv-09kepemeletesaruraktarterve1934magyarnemzetilevltarorszagoslevltaraz863-74d-70t.jpg>

[37] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iv/iv-10kepemeletesaruraktarmetszetitervrajzmagyarnemzetilevltarorszagoslevltaraz863-74d-70t.jpg>

[38] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iv/iv-11kepegyemeletesvasbetonaruraktarhomlokzatirajzai1937magyarnemzetilevltarorszagoslevltaraz863.jpg>

[39] [https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iv/iv\\_2.jpg](https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iv/iv_2.jpg)

[40] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iv/iv-13kepazf3szamuraktarepuletmetszetirajza1940magyarnemzetilevltarorszagoslevltaraz863-73d-63t.jpg>

[41] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iv/iv-14kepazf3szamuraktarepuletmetszetirajza1940magyarnemzetilevltarorszagoslevltaraz863-73d-63t.jpg>

[42] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iv/iv-15kepazf3szamuraktarepuletdalhomlokzatanakrajza1941magyarnemzetilevltarorszagoslevltaraz863.jpg>

[43] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/iv/iv-16kepapelcsovaszasbarakttervemagyarnemzetilevltarorszagoslevltaraz863-74d-70t.jpg>

[44] <https://www.archivnet.hu/iv-tablo>

[45] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/v/v-01kep15tonnasbillenogemeselfportaldarurajza1940magyarnemzetilevltarorszagoslevltaraz863-75d-72t.jpg>

[46] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/v/v-02kep50tonnaspartiforgodarutervrajza1940magyarnemzetilevltarorszagoslevltaraz863-75d-72t.jpg>

[47] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/v/v-03kep50tonnateherbirasuuszoforgodarumagyarnemzetilevltarorszagoslevltaraz863-75d-72t.jpg>

[48] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/v/v-04kep75tonnasforgodarutervrajza1940magyarnemzetilevltarorszagoslevltaraxix-h128-140d.jpg>

[49] <https://www.archivnet.hu/v-tablo>

[50] <https://tertar.webnode.hu/>

[51] <http://ujkor.hu/content/harc-dunaert-dunai-hajozas-19-20-szazadban>

[52] <https://www.archivnet.hu/cimkek/kereskedelem>

[53] <https://www.archivnet.hu/cimkek/hajozas>

[54] <https://www.archivnet.hu/cimkek/kikoto>

[55] <https://www.archivnet.hu/cimkek/vallalat>

[56] <https://www.archivnet.hu/cimkek/csepel>