



A NEMZETI ÉS SZABADKIKÖTŐ

TÖRTÉNETE A XIX. SZÁZAD VÉGÉTŐL NAPJAINKIG

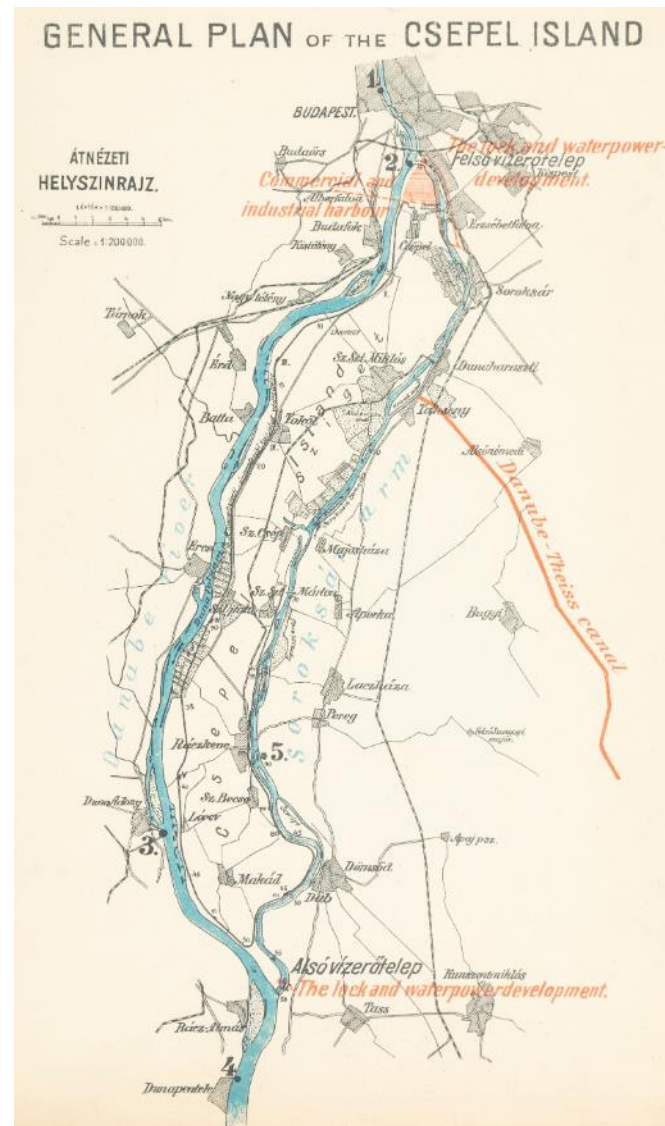
Dr. Cseh Valentin

történész-muzeológus, Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum

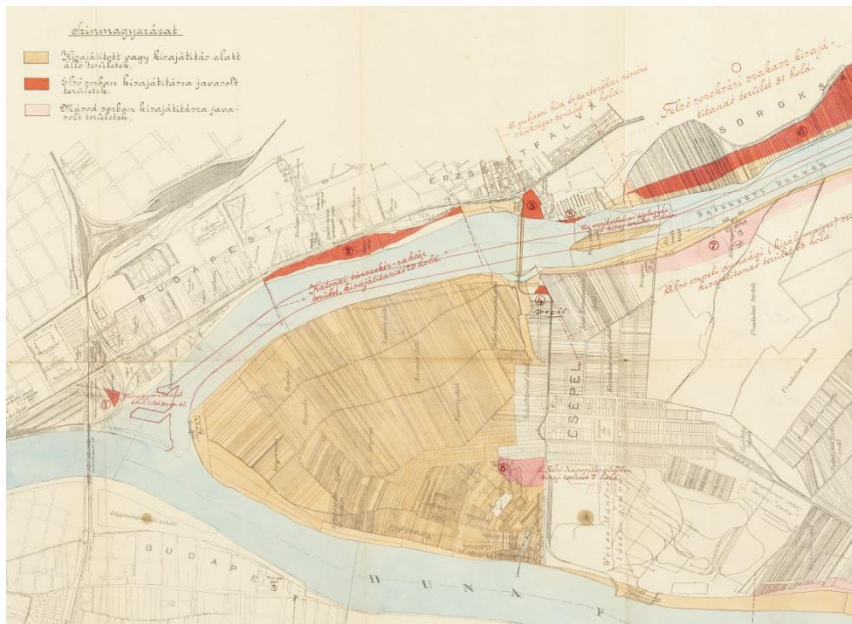
A főváros hajózási helyzete a XIX. század végén



- 1859 után a DGT részvételével 289 fm partfal épült Pest-Budán több raktár mellett, de a kikötői helyzet elégtelensége miatt az 1870. évi X. tc. új fővárosi kereskedelmi kikötő építését rendelte el.
- A főváros új közraktárok építéséről határoz a Fővármház és a Boráros tér között.
- A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara Lukács Béla kereskedelemügyi miniszternek írt 1892. november 10-i levelében azt javasolta, hogy az új budapesti kereskedelmi kikötőt a Csepel-sziget északi részén építsék fel.



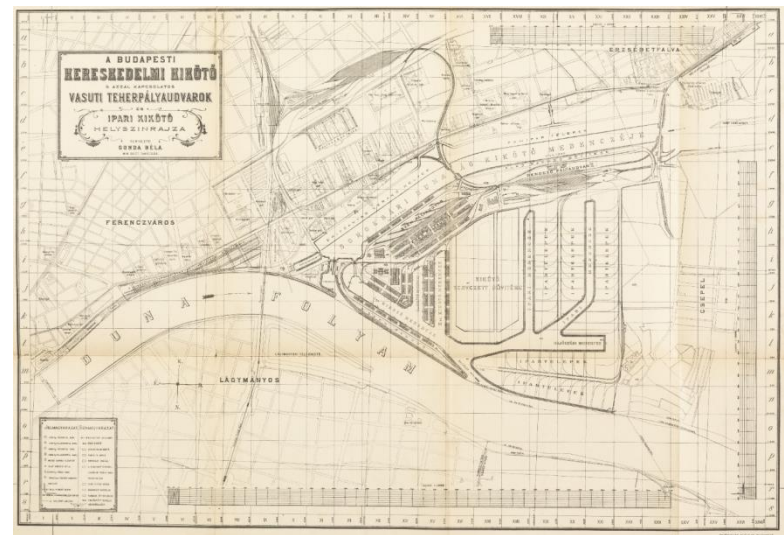
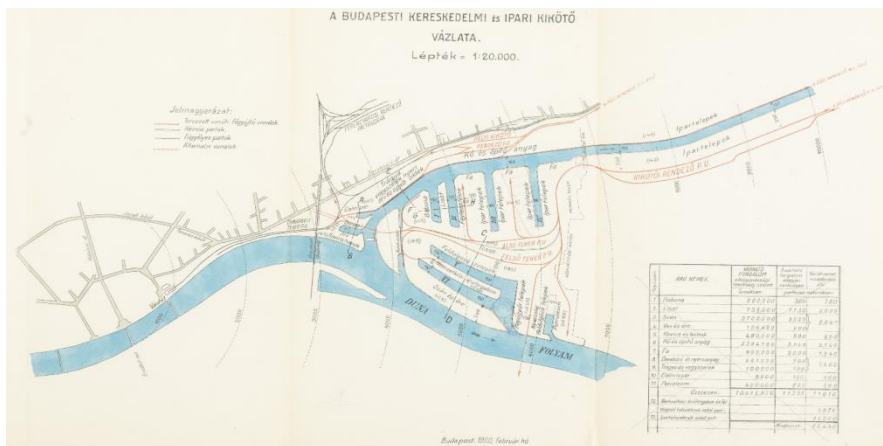
A csepeli kereskedelmi kikötő tervei



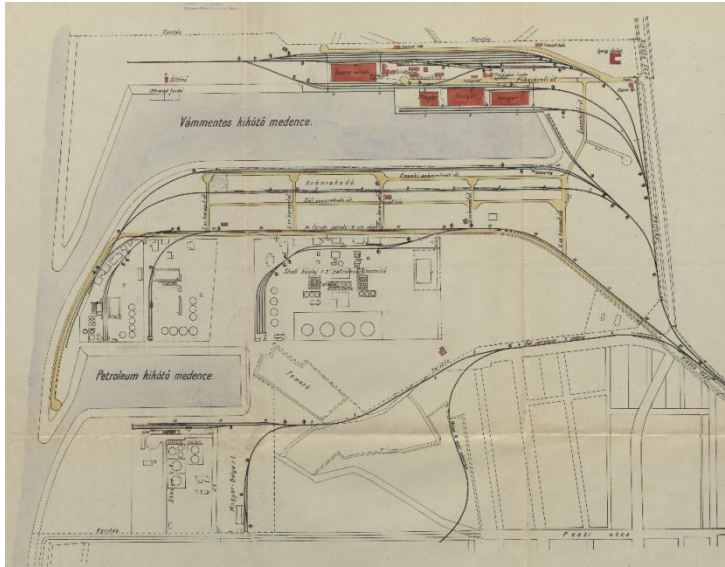
• Gonda Bélát, Speidl Bódogot és Izsáky Ernőt 1896-ban kérte fel a kormányzat a csepeli kikötő terveinek az elkészítésére. Az 1901-re elkészült terv egy 5 medencésre bővíthető kereskedelmi- és egy 3 medencés ipari kikötőt tartalmazott. A tervezők elképzelése szerint a fővárosi kereskedelmi kikötő forgalma 3,5 millió tonna/év lett volna, de a magas bekerülési költségek miatt e tervet elvetették.

• A Gonda-féle koncepció kudarca után 1907-ben Hoszpötzky Alajost kérték fel egy terv elkészítésére. Ő a Soroksári-Dunaágra tervezte volna a kikötőt, s végül két elképzelést is elkészített 1909-ig, de ez a variáció se valósult meg.

• 1914-re egy újabb koncepció is napvilágot látott, végül a kikötőépítés Sajó Elemér elképzelési alapján valósult meg.



A Budapesti Vámmentes Kikötő



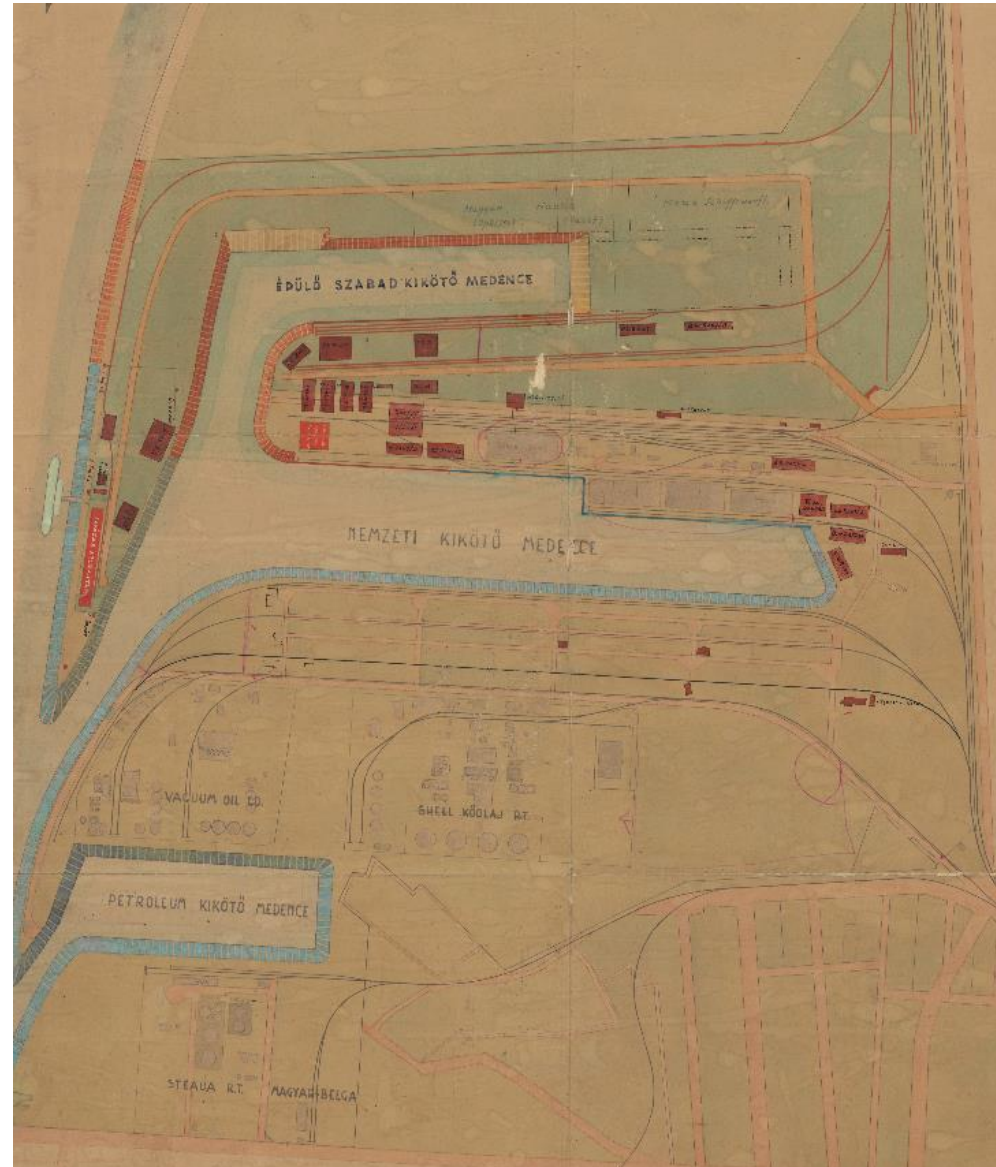
- A budapesti kereskedelmi kikötőt a hosszas tervezést követően a világháborút követően kezdték el építeni. Ebben az is szerepet játszott, hogy Magyarország 1918-ban elvesztette tengeri kijáratát és így fontossá vált a csepeli kikötő felépítése.
- A pénzügyi és politikai problémák megoldását követően 1928-ra készült el teljesen a budapesti (csepeli) vámmentes kikötő.
- Az új kikötő átadására 1928. október 20-án került sor.



A csepeli kikötő működése a második világháborúig



- A budapesti vámmentes kikötő gyorsan beváltotta a hozzá fűzött reményeket. A forgalom gyorsan emelkedett, ezért a további fejlesztés is elkerülhetetlenné vált.
- A fejlesztések egyik fontos területe volt, hogy csepeli bázissal kibontakozott a Duna-tengerhajózás, aminek keretében a magyar fővárosból vízi úton elérhetővé vált a Földközi-tenger keleti medencéje egészen Egyiptomig.
- A fejlesztéseknek köszönhetően 1937-ben megkezdődött a szabadkikötői medence építése.
- A kikötő életében az 1939-ben kitört második világháború hozott változást.



A Nemzeti és Szabadkikötő 1939 – 1945 között



- A Nemzeti és Szabadkikötő forgalma a második világháború alatt megnövekedett és 1944-re elérte a 851 ezer tonnát a petróleum-kikötő nélkül.
- A kikötőt üzemeltető cégnek egyre sokrétűbb lett a feladatköre és a területi visszacsatolásokkal párhuzamosan bővültek a telephelyei is.
- A már korábban megkezdett fejlesztések tovább folytak, ebben szerepe volt a katonai igényeknek is.
- A szövetségesek számára a csepeli kikötőkomplexum bombázásra kijelölt célponttá vált.
- 1944-ben a háború elérte a kikötőt is, előbb tavasztól őszig az angolszász légitámadások pusztították főként a Petróleum-kikötőt, majd Budapest ostroma során Csepel is hadszíntérre vált. A szovjetek 1945 elejére foglalták el az egész kikötőt.



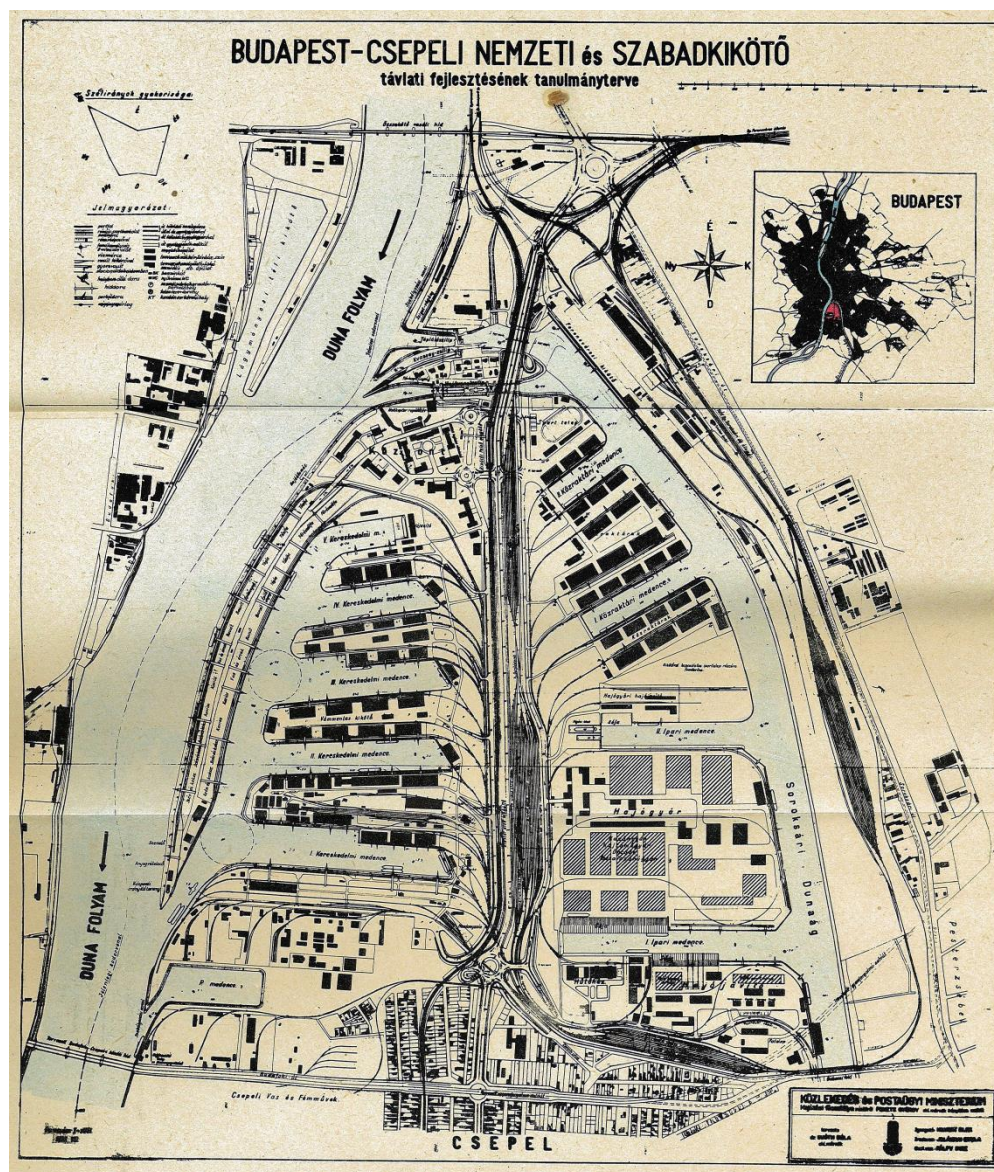
A kikötő története az 1950-es évek második feléig

- Az 1945. január 9-én elfoglalt Nemzeti és Szabadkikötőbe szovjet katonai parancsnokságok költöztek be.
- 1945 őszén 450 munkás dolgozott a kikötőben, de az újjáépítés és az üzemi raktározás feladatai miatt megnőtt a munkaerőigény.
- A nagyarányú helyreállítási munkák a Gazdasági Főtanács 1946. április 30-án adott 355 millió pengős hitelével indultak meg.
- A Nemzeti és Szabad kikötőt 1946. augusztus 1-én adta át hivatalosan A. N. Trainin szovjet ellentengernagy a magyar államnak, aminek a képviselői már 1946-ban tárgyalásokat kezdtek a MESZHART Magyar–Szovjet Hajózási Rt.-vel a komplexum bérbeadásáról.
- 1954-ig a kikötői beruházásokat és felújításokat állami finanszírozással oldották meg, és elsődlegesen a háborús károk felszámolására szorítkoztak.
- Az 1956-os forradalom a Szabadkikötőt is érintette. A csepeli forradalmárok végül november 10-éig, a hajnali órákig tartottak ki, minden lehetséges eszközt bevetve.



Az 1958-as kikötő modernizálási terv

- Mivel a kikötő fejlesztése elodázhatatlanná vált, ezért 1955-től elkezdődött a modernizálás tervezése. Az irányelveket Fekete György dolgozta ki, a terveket pedig Guóth Béla készítette el.
- A tervező alapos előtanulmányok után a Kvassay Jenő által, a magyar állam számára 1912-ben kikötőépítésre kisajátított csepeli szigetcsúcs teljes területét akarta hasznosítani. Guóth Sajtó Elemér terveiből indult ki elképzelései felvázolásakor, és alapvetően egy, a jövőbeli fejlődésbe vetett hittel és bizalommal készült kerettervet készített el.
- 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.



A kikötő az 1960-as évektől a rendszerváltásig

- 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 forgalomművekedést a gépesítés fokozásával, a berendezések modernizálásával, a rakodók kiépítésével és a raktárak bővítésével szerették volna megoldani.

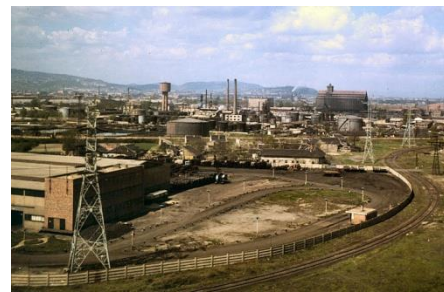
- 1966-ban egy korszak ért véget a Petróleum-kikötőben azzal, hogy bezárták a Csepeli Kőolajipari Vállalat kőolaj-finomítóját.

- 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.

- 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 csepeli Szabadkikötőben további két medence megépítését látták szükségesnek az ezredfordulóig terjedő időszakban.

- 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.



A kikötő a rendszerváltás óta

- A rendszerváltáskor a kikötő története egyik legnagyobb forgalmi mélyrepülésének küszöbén állt, ami 1990 után következett be.
- Az 1990-es évek elejének legkomolyabb beruházása a Ferroport raktárépítése volt a nyíltrakodó nyugati részén.
- A MAHART 1991-ben foglalkozott a társaság privatizációjával, ekkor úgy vélték, hogy 51%-nyi részvénynek nemzeti tulajdonban kell maradnia.
- A 1019/2005. (III. 10.) számú Kormányhatározat országos közforgalmú kikötővé nyilvánította a Csepeli Szabadkikötőt.
- Az ÁPV Rt. 2005-ben létrehozott két – 100%-ban állami tulajdonú társaságot. A MAHART-Szabadkikötő Rt. a kikötői földterületek felett rendelkezik, míg az üzemeltetési jogokkal a Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Rt. 2005-2006-ban az állam az utóbbi céget privatizálta.
- A 2010-es években a csepeli kikötő műszaki színvonala jelentősen emelkedett, s így további termelő és logisztikai cégek megtelepedésére nyílt lehetőség.
- A kikötő jövője napjainkban biztatónak tűnik a folyamatos fejlesztéseknek köszönhetően.



Köszönöm a figyelmüket!

