



Budapesti Levéltári Mozaikok

2020/22. szám (régi sorozat 24. szám)

DOI: [10.56045/BLM.2020.22](https://doi.org/10.56045/BLM.2020.22)

ISSN: 2939-6921

URL: <http://leveltarimozaikok.bparchiv.hu/2021/12/14/leveltari-mozaikok-24/>

HUSZÁR RENÁTA – SOMORJAI SZABOLCS

A csepeli szabadkikötő története a Horthy-korszakban

A cikk végigkíséri a kikötő történetét annak 19. század végi terveitől az 1930-as évekig. 1923-ban, az ország egyetlen tengeri kikötője, Fiume elvesztését követően, kikötő megépítésére hívták életre a Budapesti Vámmentes Kikötő Rt.-t a kormányzat és francia befektetők részvételével. Öt év múlva a cég állami tulajdonba került. Az kikötő avatására 1928-ban került sor, szabadkikötővé kilenc évvel később vált. 1934-től a Ganz Hajógyárban készült tengerjáró hajók indultak a Fekete-tenger felé, bekapcsolva az országot a világkereskedelembé.

Kulcsszavak: *Csepel, szabadkikötő, Horthy-korszak, közlekedés, hajózás*

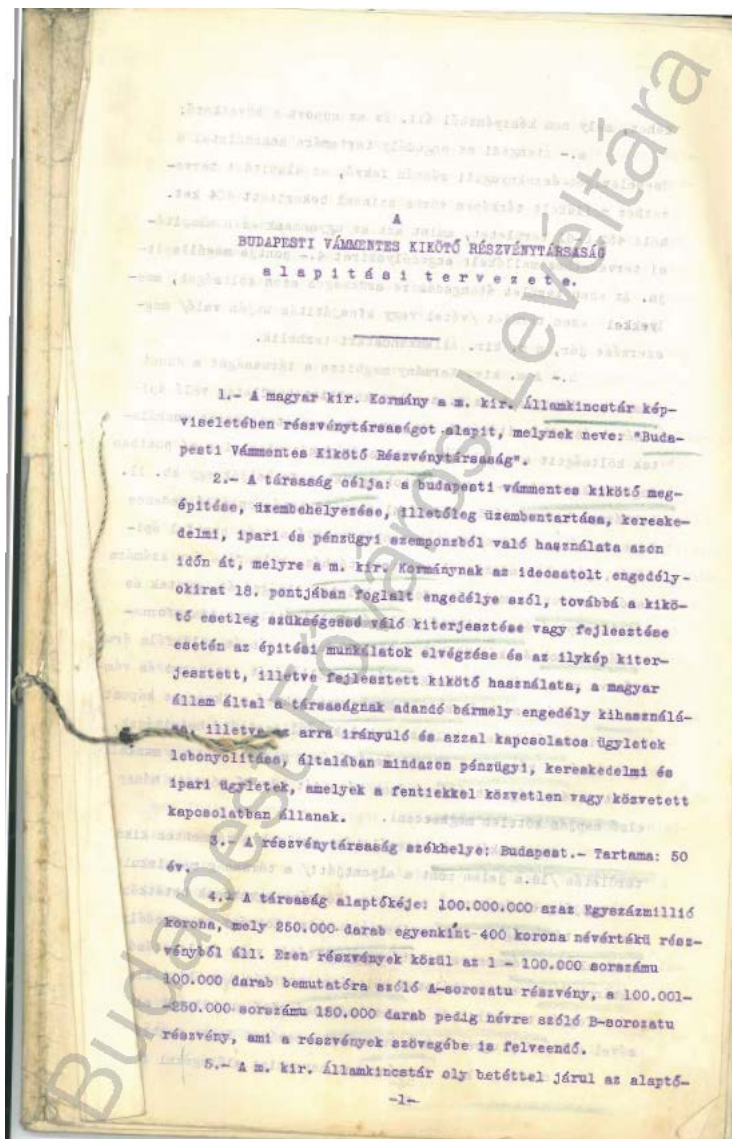
Egy komoly budapesti kikötő megépítésének a gondolata egyre fokozódó intenzitással merült fel a döntéshozókban a 19. század végén, párhuzamosan a fővárosi rakpartokra zúduló forgalom bővülésével. A tervek valóra váltását kényszerűen felgyorsította az ország egyetlen tengeri kikötőjének, Fiumének az elvesztése 1920-ban, így a rákövetkező években égetően szükségessé vált egy olyan nagy kapacitású folyami kikötő megépítése, ahonnan elérhető az immár egyetlen lehetséges tengeri kijárat: a Dunán keresztül a Fekete-tenger.



1. kép. A kikötő építési munkálatai, 1920-as évek ([FSZEK Budapest Gyűjtemény 022032](#))

Az I. világháború utáni Magyarország viharvert pénzügyi helyzete miatt az építkezéshez szükséges tőke bevonására a részvénytársasági forma tűnt a legalkalmasabbnak, ezért 1923. április 28-án a pénzügyminiszter aláírásával megszületett a *Budapesti Vámmentes Kikötő Részvénytársaság*. A társaság célja a kikötő megépítése, illetve majdani működtetése volt, 50 év időtartamban. Az alaptőkét 100 000 000 koronában határozták meg (a háború utáni infláció kellős közepén járunk), amely összeg 250 000 darab, egyenként 400 korona névértékű részvényből tevődött össze. Az értékpapírok között megkülönböztettek A- és B-sorozatúakat:

a bemutatóra szóló előbbiekből 100 000, míg a névre szóló utóbbiakból 150 000 darabot bocsátották ki, és a társaság évi nyereségéből a 10%-os tartalékon felül osztalékot is ígértek.¹



2. kép. A Budapesti Vámmentes Kikötő Rt. alapítási tervezetének első oldala (HU BFL VII.2.e.19971/1923)

A részvénytársaságba beszállt a kormányzat is, a magyar Államkincstár jegyezte le mind a 150 000 darab B-sorozatú részvényt. A 60 millió koronás összeget azonban nem készpénzben, hanem más módon bocsátották a cég rendelkezésére: egyrészt a kormányzat gondoskodott a kikötő helyszínéről azzal, hogy átengedte a Csepel-sziget északnyugati részét, másrészt a kincstár magára vállalta a munkálatok (mint például egy 11 hektáros, a Dunával közvetlen kapcsolatban lévő medence, valamint rakodópart és partfal, tárház, rakodósín, transzformátorház, továbbá irodák és lakások építése) költségeit. Mindezen felül kötelezte magát a kérdéses terület vámmentessé nyilvánítására, ami alapvetőnek bizonyult később a tranzakciós költségek csökkentése érdekében.

¹ A Budapesti Vámmentes Kikötő Részvénytársaság alapszabálya. HU BFL VII.2.e. 19971.

Alulírott részvényjegyzők a Budapesti Vámmentes Kikötő Részvénytársaság tervezetét ismerjük, azt elfogadjuk és hivatkozással ezen alapítási tervezetre ezennel kötelezzük magunkat, hogy a tervezet szerint alapítandó részvénytársaság részvényeiből az alanti mennyiséget jegyezzük és befizetjük.

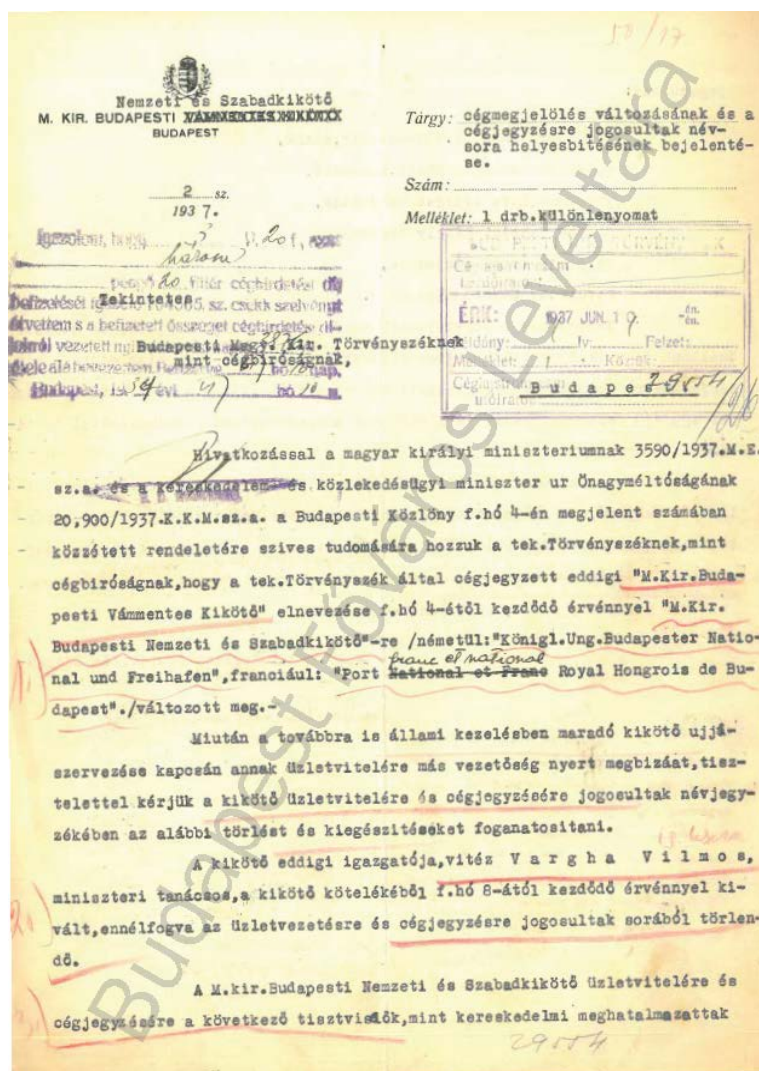
Tudomásul vettük továbbá, hogy a részvénytársaság alakuló közgyűlése Budapestén, 1923. évi április 23-án d.u. 12 órakor a m. kir. kereskedelmi minisztériumban fog megtartatni az alapítási tervezet pontjában foglalt napirenddel.

Név	Lakás	Jegyzett részvények száma	Jegyzett részvények névértéke K	Részvény típusa	Apport- vagy készpénz-részvény
A. m. kir. Kormány nevében:	----	150,000	60,000,000 korona	B részvény	Apport-részvény
SCHNEIDERACÉ	Páris	49,300	19,720,000	A "	Készpénz-részvény
Robert des Abbayes	Páris	100	40,000	A "	"
G. de Saint-Laurent	Páris	100	40,000	A "	"
Thévenaz	Páris	100	40,000	A "	"
Marcel	Páris	100	40,000	A "	"
Robert des Abbayes	Páris	100	40,000	A "	"
J. Dreyfus	Páris	100	40,000	A "	"
M. Hirsch	Páris	100	40,000	A "	"

199900

3. kép. A Budapesti Vámmentes Kikötő Rt. francia részvényeseinek aláírása (HU BFL VII.2.e.19971/1923)

A 100 millió koronás alaptőke hiányzó 40 millió részét az A-sorozatú részvényeket jegyzők biztosították. Itt kivétel nélkül francia befektetőket találunk; a társaság alapítási tervezetéből kiderül, hogy megtalálható volt köztük a *Schneider et Cie* vas- és acélipari cég vagy a *Société Centrale des Banques de Province* bank, illetve számos magánszemély is. A francia tőke bevonása talán diplomáciai célokat is szolgált, a háború és békekötés következtében fagyossá vált kétoldalú kapcsolatok javítását. Azonban az együttműködés nem sült el jól, a részvénytársaság nem bizonyult hosszú életűnek: 1928. augusztus 9-én a cégbíróságnál kezdeményezték a felszámolását. A jelentés szerint a vállalat alaptőkéjét az első évek megnövekedett adminisztrációs költsége felemésztette, és ennek következtében a kikötő üzembe helyezéséhez szükséges összegek sem álltak rendelkezésre. Az egyetlen megoldás a részvénytőke megnövelése lehetett volna, azonban a francia tulajdonosok nem kívántak többet költeni a kikötőre. A pénzügyi krízis oda vezetett, hogy megoldásként az Államkincstár kezdett tárgyalásokba és ennek eredményeként kivásárolta a francia részvényeseket, valamint magára vállalta az építkezés befejezésének költségeit is. Miután az állam vált az egyedüli tulajdonossá,



5. kép. Cégbíróshoz tett bejelentés a Budapesti Vámmentes Kikötő Rt. átalakulásáról és a M. Kir. Budapesti Nemzeti és Szabadkikötő létrehozásáról (HU BFL VII.2.e.29554/1928)

A szabadkikötő megmozgatta a nem állami szereplők fantáziáját is. Egymás után jöttek létre különböző hajózási társaságok, pl. az *Angol-Magyar Hajózási Rt.*, a *Pannónia Magyar Tengerhajózási Rt.*, vagy a *Transoceánia Magyar Tengerhajózási Rt.* A cégek egy része a szabadkikötőre építette tevékenységét, sőt a nevét is tőle kölcsönözte, mint tette azt a *Chartering Szabadkikötő-Tenger Közlekedési Kft.*-t is. 1938-ban 20 000 pengős törzstőkével a bécsi *Anglo Danubian Lloyd* biztosító magyar kirendeltsége, a *Közép-európai Kereskedelmi és Árucserforgalmi Kft.*, illetve Bartha József hajótulajdonos alapították meg, saját bevallásuk szerint azért, hogy a Nemzeti Szabadkikötő forgalmát fellendítsék.⁵ A cég nevében a chartering alatt azt a tevékenységet értették, mely „egyrészt áruk kivitelével és behozatalával foglalkozó cégek, másrészt tengerhajózási vállalatok közötti kapcsolatok kiépítésére és együttműködés létesítésére irányul és ezen cél érdekében hajókat vesz, elad, bérel, ügyvezet, mindezeket közvetíti és erre irányuló megbízásokat teljesít”.⁶ Hogy mennyire nem volt része benne az államnak, az nem csak a tagok listájából derül ki, hanem abból is, hogy első nekifutásra a céget nem is tudták bejegyeztetni, mert a bíróság kevésnek látta a törzstőkét, illetve belekötöttek az

⁵ Társasági szerződés és Társasági pótszerződés. HU BFL VII.2.e. 40706.

⁶ Levél a M. Kir. Budapesti Nemzeti és Szabadkikötőtől Bartha Józsefnek. HU BFL VII.2.e. 40706.

elnevezésbe is, kifogásolva, hogy a „chartering” nem tekinthető széles körben ismert kifejezésnek, valamint, hogy a „szabadkikötő” és „tenger” szavak már foglaltak – éppen az állami vállalat által. A konfliktust sikerült elsimítani, a Nemzeti Szabadkikötő is engedélyezte a kifejezések használatát, így a kft. *Chartering Szabadkikötő és Tenger Közötti Közlekedést Előmozdító Kft.* néven bejegyzésre kerülhetett.

A korszak magyar kereskedelméhez és a kikötő történetéhez egyaránt kapcsolódik, hogy 1934-ben a Ganz Hajógyárban készült el Scharbert Gyula tervei alapján a hírneves *Budapest* tengerjáróhajó. 1936-ban indult el első útjára, és a Duna–Fekete-tenger–Földközi-tenger útvonalon keresztül kapcsolta be az országot a világkereskedelembé. A Budapest után a hajógyár sólyáiról újabb hajókat bocsátottak vízre, melyek hazai bázisa a csepeli vámmentes szabadkikötő lett.⁷



6. kép. A Budapest tengerjáró avatása, 1934. Horthy Miklós és kísérete
(MTA_Foldgomb_1939_362-362. o.)

[Huszár Renáta levéltáros](#) az ELTE BTK történelem alapszakán, majd levéltár mesterszakán szerzett diplomát új- és jelenkori szakirányon. 2018–2020 között a Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltárában dolgozott, 2020-tól Budapest Főváros Levéltárának munkatársa. Munkája során a gazdasági referenciában vállalatok iratanyagaival foglalkozik.

[Somorjai Szabolcs levéltáros](#) az ELTE BTK történelem és régészet szakjain végzett, doktori disszertációját az ELTE Társadalom- és Gazdaságtörténeti Doktori Programjában védte meg gazdaságtörténetből 2015-ben. 2011-től az MTA-OSZK Res libraria Hungaria Kutatócsoport tudományos munkatársa volt, 2020 óta pedig Budapest Főváros Levéltárának munkatársa, a IV. iratörző főosztályon a gazdasági iratok referense. Kutatási területe a 18–19. századi gazdaságtörténet, leginkább a hitelezés átalakulásának története.

⁷ Csepel.info – Csepeli hírblog, <http://csepel.info/?p=50503>

Impresszum

Budapesti Levéltári Mozaikok

A kiadó neve: Budapest Főváros Levéltára
A kiadó székhelye: 1139 Budapest, Teve u. 3-5.
Felelős kiadó: Dr. Kenyeres István főigazgató

Főszerkesztő: Dr. Simon Katalin
Szerkesztőség: Fazekasné Dr. Toma Katalin, Dr. Fehér Csaba, Dr. Garami Erika, Dr. Ternovác Bálint, Dr. V. László Zsófia, Tóth Gergely (technika- és honlapfelelős)

A szerkesztőség elérhetősége: 1139 Budapest, Teve utca 3-5.; 1554 Budapest, Pf. 41.
e-mail: mozaikok@bparchiv.hu
ISSN 2939-6921