

# TÖRTÉNELMI SZEMLE

A MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA BÖLCSESZETTUDOMÁNYI  
KUTATÓKÖZPONT TÖRTÉNETTUDOMÁNYI INTÉZETÉNEK ÉRTESÍTŐJE  
LVIII. ÉVFOLYAM, 2016. 4. SZÁM

Szerkesztők

TRINGLI ISTVÁN (felelős szerkesztő)

FÓNAGY ZOLTÁN, OBORNI TERÉZ, PÓTÓ JÁNOS, ZSOLDOS ATTILA (rovatvezetők)

GLÜCK LÁSZLÓ (szerkesztőségi munkatárs)

E számunk vendégszerkesztője: SZIJÁRTÓ M. ISTVÁN

Szerkesztőbizottság

FODOR PÁL (elnök),

BORHI LÁSZLÓ, ERDŐDY GÁBOR,

GLATZ FERENC, MOLNÁR ANTAL, ORMOS MÁRIA,

OROSZ ISTVÁN, PÁLFFY GÉZA, PÓK ATTILA, SOLYMOSI LÁSZLÓ,

SZAKÁLY SÁNDOR, SZÁSZ ZOLTÁN,

VARGA ZSUZSANNA

A szerkesztőség elektromos postája: [tortenelmiszemle@btk.mta.hu](mailto:tortenelmiszemle@btk.mta.hu)

---

## TARTALOMJEGYZÉK

### A KÖZJÓ A KÉSEI RENDISÉG DISKURZUSAIBAN

<i>Szijártó M. István:</i> A közjó fogalma a kora újkori politikai diskurzusokban	499
<i>Höfnich Henrik:</i> „Közönséges boldogság” és „közjó”. Fogalomhasználatok Osvald Zsigmond <i>Az igaz hazafi</i> című művében	505
<i>Kökényesi Zsolt:</i> A hasznos állampolgár képzése. Közjó és oktatás-nevelés kapcsolata a 18. századi Habsburg Monarchiában	519
<i>Szilágyi Márton:</i> A közjó Bessenyei György <i>Tariménes utazása</i> című regényében (1804)	533
<i>Miru György:</i> Morális értékek és megosztható javak a reformkori politikai gondolkodásban	541

### TANULMÁNYOK

<i>Patrice M. Dabrowski:</i> A Kárpátok „felfedezése”. Síkvidékiek és hegylakók találkozásai a 19. században	555
<i>Rubén González Cuerva:</i> „A kiváló erdélyi fejedelem”. A török elleni hosszú háború (1593–1606) a <i>relaciones de sucesos</i> tükrében	565

### MŰHELY

<i>Mátyás-Rausch Petra:</i> A szatmári bányavidék helyzete Bethlen Gábor uralkodásának első éveiben (1613–1620)	585
<i>Turbucz Dávid:</i> „Ferenc Jóska azt üzenté”. Uralkodói születés- és névnapok az I. világháború alatt	603
<i>Kapitány Adrienn:</i> Közlekedéssel kapcsolatos javaslatok az 1828–1830. évi országos bizottság kereskedelmi munkálatában	615

### DOKUMENTUM

<i>Kertész Balázs:</i> A magyarországi obszerváns ferencesek 1499. és 1518. évi konstitúciónak prólógusa	643
---	-----

## Közlekedéssel kapcsolatos javaslatok az 1828–1830. évi országos bizottság kereskedelmi munkálatában

A kereskedelem, a gazdaság fellendítésének módjairól szólva kortól függetlenül óhatatlanul szóba kerül a közlekedés fejlesztése. Igaz ez az 1830-as évek elejének gazdasági és politikai szakmunkáira is: a közlekedés, szállítás ügyét a kereskedelem lényeges előfeltételének tekintették, amely nélkül a mezőgazdaság, az ipar fellendítése, a népesség számbeli és anyagi gyarapodása elképzelhetetlen. A kortársak felismerték, hogy a jobbgyság ereje elégtelen a kereskedelem által megkövetelt jó úthálózat kiépítéséhez és fenntartásához, és tudatában voltak annak, hogy az ingyenes közmunka nem elég hatékony, miközben hátrányosan is érinti a parasztságot.<sup>1</sup> A reformerek ezért egyáltalán nem tartották lehetetlennek, hogy valamiképpen a nemesség is részt vállaljon az ilyen munkákból, sőt egyre többször érte bírálata a kiváltságos rendet – saját tagjai részéről is –, amiért nem járul hozzá a közlekedéssel kapcsolatos kiadásokhoz. A jó út-, csatorna-, majd vasúthálózatot tehát csak úgy látták megteremthetőnek, ha az egész ország viseli a létrehozásuk terhet.<sup>2</sup> Mindezek miatt a közlekedés ügye nemcsak gazdasági, hanem társadalmi kérdéssé is vált, és összekapcsolódott a jobbgyság terheinek csökkentésére irányuló szándékkal.

A reformokról folyó közbeszédben megjelenő elképzelések egy részét megtaláljuk már az 1828 és 1830 között működött országos bizottság kereskedelmi munkálatában is. Nemcsak a kereskedelem és a közlekedés állapotának összefüggése volt tehát magától értetődő, hanem az is, hogy a kortársak az országgyűléstől várták a megoldást, hiszen így látták biztosíthatónak, hogy a kérdés szabályozása egy-

---

1 *Wesselényi Miklós*: Balitételekről. Bukarest [Lipcse], 1833. 228.

2 *Széchenyi István*: Hitel. In: *Uő*: Hitel. A Taglatat és a Hitellel foglalkozó kisebb iratok. Szerk. és bev. ifj. Iványi-Grünwald Béla. Magyar Történelmi Társulat, Bp., 1930. (Magyarország újkortörténetének forrásai) 375. (az eredetiben: 132.); *Uő*: Stadium. Wigand Ottó, Lipcse, 1833. 223–264. – Csak néhány további megoldási javaslatot említve: Balásházy János javasolta, hogy a nemesség állítson fel egy ilyen célokra fordítható alapot, Dessewffy József – aki az országos bizottság kereskedelmi operátumot kidolgozó albizottságának is tagja volt – pedig azt, hogy az újonnan elkészített utakon a nemesség is fizesse a vámokat. Utóbbival válaszában Széchenyi is egyetértett ugyan, de egyelőre kivitelezhetetlennek tartotta. *Balásházy János*: Észrevételek a ’ honni gazdasági állomány akadályairól ’s orvoslása módjairól ’s a’ t. 2., bőv. kiad. Hartleben, Pest, 1831. 173.; *Des[s]ewffy József*: A „Hitel” című munka’ taglatatja. In: *Széchenyi I.*: Hitel. A Taglatat és a Hitellel foglalkozó kisebb iratok i. m. 578. (az eredetiben: 141.); *Széchenyi István*: Világ vagy is felvilágosító töredékek némi hiba ’s előítélet eligazítására. Landerer, Pest, 1831. 120.

séges és igazságos legyen.<sup>3</sup> Az operátumban tizenegy olyan törvénycikket találunk, amely a közlekedés kérdéséhez kapcsolódik, ez az összes kereskedelmi tárgyú törvényjavaslatnak az egyharmad része. A munkálatban javasolt törvények köre kiterjedt az út- és csatornaépítésre, a folyószabályozásokra, a mindezek pénzügyi hátterét biztosító közalapra és a magánszemélyek által létrehozott vállalatokra, a tengeri kereskedelemre, a fuvarozás szabályozására, de az út-, híd- és rév-vámokkal kapcsolatos teendőkre is.

A kereskedelemügyi munkálat ugyan nem került az országgyűlés napirendjére, hatását azonban nem szabad lebecsülnünk. Azáltal, hogy 1831–1832 folyamán a vármegyei küldöttségek, majd a közgyűlések napirendjére került a többi operátummal együtt, eljutott a közéleti kérdések iránt érdeklődőkhöz, az 1832–1836. évi országgyűlésen pedig több nagy jelentőségű közlekedési tárgyú törvény is született, amelyek részben a benne javasolt törvénycikkekben gyökereztek. Abban, hogy ezekben a kérdésekben a diéta könnyebben és bizonyos esetekben kifejezetten gyorsan egyezsége jutott, nagy szerepe lehetett annak, hogy az országgyűlés résztvevői már eleve ismerték a munkálat kérdéses részeit, felkészülten, sőt utasítással ellátva érkeztek.<sup>4</sup>

Tanulmányunkban arra keressük a választ, hogy milyen megoldási javaslatokat nyújtott a közlekedéssel kapcsolatos kihívásokra az 1828 és 1830 között működött országos bizottság. Ennek megfelelően a dolgozat tárgyát elsősorban a kereskedelmi operátum közlekedést illető részeinek ismertetése képezi, de az elemzés során nem hagyhattuk figyelmen kívül a törvényjavaslatok alapját képező 1793. évi munkálatot és az annak szövegén tett változtatásokat sem, hiszen a munkálat átdolgozása jól tükrözi az eltelt évtizedek alatt megváltozott körülményeket.

Az 1830. évi kereskedelmi operátum vizsgálata azért is különösen fontos, mert az ugyan köztudomású, hogy a javaslatnak szerepe volt a Lánchíddal, valamint a kisajátítással és a közlekedési célú magánvállalkozásokkal kapcsolatos

3 Arról, hogy az ország közlekedési rendszerének kidolgozását az országgyűlés, pontosabban egy országgyűlési bizottság feladatává kellene tenni: *Széchenyi I.*: Stadium i. m. (2. jz.) 240–241.

4 Az operátumok megyei vitáinak jelentőségéről: *Barta István*: A magyar polgári reformmozgalom kezdeti szakaszának problémái. *Történelmi Szemle* 6. (1963) 305–343., különösen 339–342. és *Gergely András*: A „rendszeres bizottsági munkálatok” szerepe a magyar reformmozgalom kibontakozásában. *Tiszatáj* 28. (1974) 6. sz. 37–41. – Az operátumok megyei fogadtatását, az azokra tett megyei észrevételeket illetően már számos eredmény született, ezek a tanulmányok többek között a kereskedelmi operátumot is érintik. Békés és Pest megyéről: *Völgyesi Orsolya*: Politikai-közéleti gondolkodás Békés megyében a reformkor elején. A rendszeres bizottsági munkálatok megyei vitái 1830–1832. Békés Megyei Levéltár, Gyula, 2002.; Somogyról: *Jutai Péter*: Somogy megye észrevételei a rendszeres munkálatokra 1831–32. *Századok* 140. (2006) 591–608.; Szatmárról: *Barta István*: Kölcsény politikai pályakezdete. *Századok* 93. (1959) 252–302.; Tolnárról: *Csapó Mária*: Tolna megye a reformkori politikai küzdelmekben. Akadémiai, Bp., 1989. (Értekezések a történeti tudományok köréből. Új sorozat 111.); Zaláról: *Molnár András*: Deák Ferenc és a rendszeres munkálatokra tett zalai észrevételek. In: „Javitva változtatni”. Deák Ferenc és Zala megye 1832. évi reformjavaslatai. S. a. r. és szerk. Molnár András. Zala Megyei Levéltár, Zalaegerszeg, 2000. (Zalai Gyűjtemény 49.) 255–283.; Zemplénről: *Barta István*: A fiatal Kossuth. Akadémiai, Bp., 1966., valamint *Erdmann Gyula*: Zemplén vármegye reformellenzéke 1830–1836. Kazinczy Ferenc Társaság–Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltár, Miskolc, 1989.

törvények szövegének megalkotásában az 1832–1836. évi országgyűlésen, magának a munkálatnak a szövege azonban kevéssé ismert, ami félreértésekre adhat okot, főleg a vasútpolitika kezdeti időszakát illetően.<sup>5</sup> A vállalkozásokkal kapcsolatos javaslatnak valóban nagy jelentőséget kell tulajdonítanunk, de nem szabad azt hinnünk, hogy az operátum valamiképpen a közlekedéspolitika központi kérdésévé tette volna a vasutakat. Az operátum összes közlekedéssel kapcsolatos javaslatát figyelembe véve azt látjuk, hogy a főútvonalak kijelölésekor szóba sem kerülnek bennük a vasutak, és noha a bizottság támogatta volna azokat a vállalatokat is, amelyek ilyeneket építenek, a munkálatban még nem beszélhetünk vasútfejlesztési koncepcióról.<sup>6</sup>

### A kereskedelmi albizottság tagjai

A munkálat tartalmának vizsgálata előtt érdemes néhány szót ejteni a javaslatot összeállító személyekről és a munka menetéről. Az 1793-as operátumok felülvizsgálatára és átdolgozására kiküldött új országos bizottságot a második ülésnapon, 1828. január 23-án az elnöki tisztet betöltő nádor albizottságokra osztotta.<sup>7</sup> Már az első kereskedelmi munkálat is szakavatott kézből származott – nagyrészt Skerlecz Miklósnak, Zágráb megye főispánjának, kora egyik kiváló gazdasági szakemberének munkája volt –, és az új kereskedelmi albizottságban is gazdasági, kereskedelmi kérdésekben jártas személyek egész sorát találjuk.<sup>8</sup> Az albizottság elnöke Ür-

5 Az operátum tartalmáról a mai napig Barta István kiadatlan, kéziratok akadémiái doktori értekezéséből tudhatunk meg a legtöbbet: *Barta István: A fiatal Kossuth és kora. Fejezetek a magyar polgári reformmozgalom kibontakozásának történetéhez.* Akadémiai doktori értekezés. Kézirat. Bp., 1964. – Arra, hogy az operátumnak komoly szerepe volt a Lánchíddal és a kisajátítással kapcsolatos törvénycikkek megszületésében, Fenyvessy Adolf már 1883-ban rámutatott. *Fenyvessy Adolf: Az első magyar vasút története.* MTA, Bp., 1883. (Értekezések a nemzetgazdaságtan és statisztika köréből I. 9.) 5.

6 Tévesnek kell tehát neveznünk minden olyan állítást, amely arra utal, hogy az 1825-ös országgyűlés a vasutak tervének kidolgozását írta volna elő az országos bizottság számára, mint ahogy azt is, hogy a bizottság készített ilyen tervet. Vö. pl. *Andics Erzsébet: Politikai küzdelmek a magyar közlekedésügy fejlesztése kérdésében a reformkorban.* Magyar Tudomány 78. – Új folyam 16. (1971) 3. sz. 146.

7 Az országos bizottság iratanyaga: Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (Budapest; = MNL-OL), N 101 Regnicolaris levéltár, Deputatio systematicorum operatorum 1828–1830. Az összbizottság jegyzőkönyvei ezen belül: Lad. LLL Fasc. A–B., ezt követően annak iratait találjuk. A kereskedelmi albizottság iratai: Lad. FFF Fasc. M–P. Itt a jegyzőkönyvek mellett az országgyűléshez beérkezett javaslatokat, ill. az ezekről és az 1791–1793. évi bizottság munkájáról készült referenci véleményeket találjuk. Az országos bizottság 1828. január 23-i ülésének jegyzőkönyve: MNL-OL N 101 Lad. LLL Fasc. A. fol. 6–7. – Az országos bizottság tagjait az 1825–1827. évi országgyűlés választotta, a teljes névsort az 1827. évi VIII. tc. is közli.

8 Mivel az 1791 és 1793 között működött bizottság operátumában javasolt törvénycikkeket az 1828-ban összeült albizottság szó szerint közli a saját észrevételeit tartalmazott nyomtatott kiadványban, ezért azok tárgyalásakor is az 1828-as albizottság kiadványára hivatkozunk: *Relatio Sub-Deputatio-nis Commercialis, in objecto Viarum, Canalium et Navigationis.* Pestini, 1829. (= *Relatio*) – A Skerlecz Miklós által az 1791–1793. évi bizottság számára ajánlott törvénycikkeket ld.: *Skerlecz Miklós:*

ményi Ferenc fiumei kormányzó lett, aki a bécsi általános udvari kamara (Allgemeine Hofkammer) titkáraként, majd 1815-től a temesvári kamarai igazgatóság vezetőjeként szerzett pénzügyigazgatási tapasztalatokat.<sup>9</sup> Kilencfős albizottságában igen nagy arányban volt reprezentálva a városi kereskedő polgárság: Adamich András Lajos Fiume, Nagy Benedek Buda, Wagner Ferenc Sopron város követeként vett részt az országgyűlésen, Wachtler Bernát pozsonyi patrícius nagykereskedő pedig távol lévő főrendet helyettesített.<sup>10</sup> A főrendeket képviselte galánthai Fekete Ferenc gróf, királyi kamarás, a Helytartótanácsot pedig Komáromy Péter irodaigazgató, aki 1805 óta volt a kormányzók tanácsosa.<sup>11</sup> A kereskedelem ügye azonban hiába volt kiemelten fontos a rendek számára – igaz, elsősorban nem a közlekedés, hanem a vámkérdés miatt –, mindössze két megyei követet találunk a polgárok és a kormányzati tisztviselők mellett az albizottsági tagok sorában: Dessewffy József gróftól Szabolcs megyéből és Radvánszky Antal Zólyom megyei második alispánt. Az 1825–1827. évi országgyűlés idején Széchenyi köréhez tartozó Dessewffy részvétele tulajdonképpen szimbolikus jelentőségű is volt: a hagyományos, rendies merkantil ellenzékét és a birtokaival együtt megörökölt adósságai miatt a gazdasági problémák megoldásában érdekelt nemesi rétegeket képviselte.<sup>12</sup> A kereskedelmi operátumra a rendek mellett – hasonló okokból – a kormányzat is kiemelt figyelmet fordított: minden bizonnyal nem véletlen, hogy

---

A kereskedelmi bizottság által az állam gazdaságának fejlesztése érdekében ajánlott törvények és azok megokolása. In: *Berényi Pál*: Skerlecz Miklós báró művei. Grill Károly, Bp., 1914. 117–527., különösen 295–306. és 401–450.

- 9 *Pálmány Béla*: A reformkori magyar országgyűlések történeti almanachja 1825–1848. I–II. Argumentum–Országgyűlés Hivatala, Bp., 2011. I. 261–262.
- 10 Adamich András Lajos (Andrija Ljudevit Adamić) volt az albizottság tagjai közül az egyetlen, aki az 1791–1793. évi kereskedelmi bizottság munkálataihoz is hozzájárult, egy fiumei polgárok által a bizottsághoz benyújtott elaborátum társszerzőjeként. A kereskedelem fejlesztéséről Adamich 1825-ben, az országgyűlésen is röpiratot jelentetett meg *Észre vételek azon módokról, melyek a Magyar Országai Kereskedésnek, főképpen az Adriai Tenger felé virágzó állapotba való helyhez-tetésére nézve szükségesek* címmel. Titkosrendőri jellemzése szerint a fiumeiek kimondottan szaktudása miatt küldték épp őt az 1825–1827. évi országgyűlésre, mert abban reménykedtek, hogy a kereskedelmi operátumot a diéta meg fogja tárgyalni. Adamich 1828 őszén elhunyt, tehát csak az albizottsági előkészítő munkálatokban vehetett részt. *Ress Imre*: Fiumei követek az 1825–1827. évi pozsonyi országgyűlésen (Ljudevit Adamić és Antun Mihanović). In: *Uő*: Kapcsolatok és keresztutak. Horvátok, szerbek, bosnyákok a nemzetállam vonzásában. L'Harmattan, Bp., 2004. 30., 36.; *Pálmány B.*: i. m. (9. jz.) II. 1253. – Wagner szakértelmét kiemeli a titkosrendőri jellemzése is, amely szerint a városi követek közül 1825–1827-ben ő volt a legtehetségesebb és legképzettebb. 1841-ben *Magyar váltójogi kérdések* címmel jelent meg munkája. (Nevét időközben Vághyra magyarosította.) Uo. 1497. – Wachtler szintén a váltójogról és a perrendtartásról jelentetett meg könyvet 1831-ben német, majd egy év múlva magyar nyelven: *Nyíltszívű észrevételek a Magyarország számára javallott váltó- és törvénykezésrendre s némelly ezzel rokon tárgyakra* címmel. Uo. 2206–2207.
- 11 *Ember Győző*: A m. kir. Helytartótanács ügyintézésének története, 1724–1848. M. Kir. Országos Levéltár, Bp., 1940. 203., 216.
- 12 *Pálmány B.*: i. m. (9. jz.) I. 881–882.

a titkosrendőrség két besúgóját (név szerint Wachtlert és Wagnert) is az albizottság tagjai között találjuk.<sup>13</sup>

Munkája kezdetén az 1793-as operátum szövegét az albizottság felosztotta a tagjai között, és előadókat jelölt ki az egyes szakaszok feldolgozására. A legtöbb közlekedési kérdésnek (az új operátum V. részébe tartozó összes törvénycikknek) Komáromy lett az előadója, a közalappal kapcsolatos javaslat kidolgozását pedig Radvánszky kapta feladatul. Az albizottság megtárgyalta az előadók elaborátumait, valamint véleményezte más albizottságok tagjainak és magánszemélyeknek az érintett tárgyakban beérkezett javaslatait. Komáromy és Radvánszky munkáját néhány módosítással elfogadták, így ezek képezték aztán az albizottsági javaslat alapját.<sup>14</sup> Az albizottságok által ajánlott új törvénycikkek indoklással az összbizottság elé kerültek, amely megvitatta, és esetleg további módosításokat kért.<sup>15</sup> Ahogy a későbbiekben szó lesz róla, a közlekedési tárgyú törvénytervezetek szövege kapcsán számos fontos változtatást javasolt az összbizottság, ám a határozati jegyzőkönyvek szükséztávása miatt nem derül ki, hogy ezek kinek a felvetésére és milyen egyeztetések, viták során születtek.

Az országos bizottságnak – a törvényjavaslatokat és azok indoklását tartalmazó – *Opinio...* címen közzétett munkálata öt részre tagolódik, a közlekedéssel kapcsolatos kérdésekkel a tervezet utolsó két egysége foglalkozik.<sup>16</sup> A IV. rész egyetlen törvénycikket foglal magában, a közalapról (*de Fundo Regni publico*) szólót, az V. részben találjuk az utakkal, a folyami és tengeri szállítással és más, a közlekedést, kereskedelmet érintő kérdésekkel (például fuvarozás, vámok) kapcsolatos további tíz törvényjavaslatot.<sup>17</sup>

13 *Pajkossy Gábor*: „mit welchen ich im geheimen Dienstverbande stehe”. Sedlnitzky magyarországi besúgói a reformkor hajnalán. In: *Miscellanea fontium historiae Europaeae*. Emlékkönyv H. Balázs Éva történészprofesszor 80. születésnapjára. Szerk. Kalmár János. ELTE BTK, Bp., 1997. 351–352.

14 Mindkét elaborátum több kéziratot példányban is megtalálható az albizottság iratanyagában. Komáromy 1828. november 11-én kelt elaborátuma: MNL-OL N 101 Lad. FFF Fasc. M. fol. 212–230., valamint Lad. FFF Fasc. O. fol. 86–105. Radvánszky tervezetei: uo. Lad. FFF Fasc. N. fol. 73–93. és 407–411.

15 Az albizottságnak ezek a munkái nyomtatásban is megjelentek: *Relatio i. m. (8. jz.) és Relatio Sub-Deputationis Commercialis quoad objectum Fundi Publici, Articulis 67:1791. et 8:1825–7 regnicolariter sibi delatum*. Pestini, [1828.]

16 *Opinio Excelsae Regnicolaris-Deputationis motiuis suffulta, pro pertractandis in consequentiam Articuli 67:1790/1 elaboratis Systematicis Operatis Articulo 8. 1825/7 exmissae, circa Objecta ad Deputationem Commerciallem relata*. Posonii, 1830. (= *Opinio*)

17 A munkálat a törvénycikkeket nem látta el számmal, csak címmel. Felsorolásukat itt közöljük:  
[1.] Az utak építéséről és fenntartásáról (*de viarum structura et conservatione*),  
[2.] a folyami hajózás előmozdításáról (*de promovenda fluviali in Regno navigatione*),  
[3.] a mocsarak kiszáritásáról (*de exsiccatione Paludum*),  
[4.] csatornák ásásáról (*de Canalium effossione*),  
[5.] a társaságok vagy magánszemélyek által készített közhasznú munkákról (*de utilibus Operibus per Societates vel Privatos struendis*),  
[6.] a folyók kiöntései ellen készített töltésekről (*de struendis contra exundationes fluviorum aggeribus*),

## A beruházások finanszírozása

Az albizottság egyik kiemelten fontos feladata volt, hogy megtalálja azokat a pénzügyi forrásokat, amelyek lehetővé teszik a közlekedési fejlesztések megvalósítását. A magántulajdonban lévő és vámtulajdonosok által a vámok bevételeiből fenntartott utakat, hidakat leszámítva a közlekedési hálózat kiépítése és jó karban tartása nagyobbrészt a törvényhatóságok feladata volt. Az állam esetenként, egyedi elbírálás alapján vállalt valamekkora részt ennek költségeiből. Az ilyen munkálatokat rendszerint a sóra kivetett illetékből (mázsánként 11 krajcár) képzett sóáralapból (*fundus aucti salis pretii*) támogatták.<sup>18</sup> Az alapot a Helytartótanács és a Kamara kezelte, felhasználásáról az Építészeti Igazgatóság készített éves terveket, amelyeket a kormányiszékek az uralkodó elé is felterjesztettek; ezekbe a rendeknek nem volt beleszólásuk. Az ebből a forrásból a Helytartótanács rendelkezésére álló összeg azonban nem volt nagy, a reformkorban legfeljebb évi 250–300 ezer forintot tett ki, ami természetesen közel sem lehetett elegendő az országban felmerülő minden infrastrukturális jellegű beruházás finanszírozására.<sup>19</sup>

Az 1828. évi operátumban a megoldás egyik részét a közalapról (*fundus publicus*)<sup>20</sup> szóló törvényjavaslat elkészítése jelentette. A közalap elképzelését az 1715. évi 59. tc. alapján kiküldött rendszeres bizottság vetette fel először, és noha a terv a század folyamán újra és újra napirendre került, a nagy költségű közlekedési beruházások (folyószabályozások, csatornák) számára nem sikerült megfelelő forrásokról gondoskodni.<sup>21</sup> A közalapról szóló törvényjavaslat kidolgozását az 1791-es bizottság is feladatul kapta, ám az mégsem készített róla tervezetet. Ennek oka valószínűleg az a felismerés lehetett, hogy a nemesség részvétele (vagy a jobbagyság további megterhelése) nélkül ekkora összeget lehetetlen előteremteni, egy ilyen javaslat megfogalmazását azonban a bizottság tagjai nem akarták magukra vállalni.<sup>22</sup> Az 1793. évi operátum a beruházások forrásaira vonatkozóan nem is

[7.] a parti vám eltörléséről (*de abolendo penso rippatico*),

[8.] a tengeri hajózás elősegítéséről (*de provehenda maritima navigatione*),

[9.] a vámokról (*de teloniis*),

[10.] a fuvarozás szabályozásáról (*de rei vecturariae regulatione*).

18 Létrehozásának körülményeiről, rendeltetéséről: *Pleidell Ambrus*: A fundus publicus. In: Emlékkönyv Károlyi Árpád születése nyolcvanadik fordulójának ünnepére. Sárkány ny., Bp., 1933. 447–452.

19 *Nagy István*: A magyar kamara 1686–1848. Akadémiai, Bp., 1971. (A Magyar Országos Levéltár kiadványai III.: Hatóság- és hivaltörténet 3.) 346.

20 A latin kifejezésre a szakirodalom a közalap mellett az országos pénztár megnevezést is használja, s a korabeli szóhasználatban is változó a fordítása. Munkánkban Pleidell Ambrus, a kérdés első feldolgozója nyomán a közalap kifejezést alkalmazzuk.

21 A közalpra vonatkozó elképzelésekről: *Pleidell A.*: i. m. (18. jz.).

22 A bizottság ezért a nádort kérte, hogy a közalappal kapcsolatban hozzájuk beérkezett javaslatokat továbbítsa a vármegyéknek, hogy előzetesen megtárgyalhassák, és a következő országgyűlés törvényt alkothasson róla. *Pleidell A.*: i. m. (18. jz.) 454.

tartalmazott konkrét ajánlatokat, az ország közlekedésének általános tervét elkészítő bizottságra bízta volna a költségvetési javaslat összeállítását.<sup>23</sup>

Az ügyet a nemesség egyszeri, önkéntes ajánlata mozdíthatta volna ki a holtpontról. Ez a javaslat az 1802. évi országgyűlés által kiküldött újabb bizottság munkájában jelent meg először: a rendi kiváltságok érintetlenül hagyása és az adózó népre háruló minden újabb teher nélkül, nagyrészt az országgyűlés 5 millió forintos önkéntes ajánlata útján kívánta létrehozni az alapot.<sup>24</sup>

A terv ezúttal is papiroson maradt ugyan, de 1828-ban Radvánszky Antal, a közalapról szóló törvénycikk kidolgozásával megbízott tag fel tudta használni a munkája során. Ő egy 3 millió forintos alap létesítését javasolta, amelybe a nemességnek és a városi polgárságnak kellett volna befizetnie.<sup>25</sup> Az albizottság ennek az alaptőkének az összegét – az 1802. évi bizottság javaslatához hasonlóan – 5 millióra emelte volna, de néhány másik albizottsági tag is nyújtott be saját észrevételeket arra vonatkozóan, hogy miképpen lehetne a közalap tőkáját a gazdaság számára legelőnyösebben, például kereskedelmi részvénytársaságok útján kihasználni.<sup>26</sup> Dessewffy például javasolta, hogy a törvény rendelkezzen egy részvénytársaság formájában működő kereskedelmi társaság felállításáról is, amely hazai termékek felvásárlásával és forgalmazásával foglalkozna. Adamich és fiumei követtársa, Mihánovich egy fiumei kereskedelmi részvénytársaságról készített tervet. Ürményi egy nemzeti kereskedelmi intézet felállítását javasolta, amely a termelőnek vagy kereskedőnek áruja lekötése ellenében hitelt nyújtott volna. Javasolta továbbá 12 millió forintnyi papírpénz kibocsátását a gazdaság élénkítése céljából.

Az összbizottság azonban ezek nagy részét elvetette és a közalapot részben az országgyűlésen teendő önkéntes ajánlatból, részben pedig az amúgy is a közlekedés fejlesztésére fordítandó sóáralapból hozta volna létre.<sup>27</sup> A törvényjavaslat szövege tartalmazta az önkéntes ajánlatok esetében szokásos kitétel, ami biztosította volna, hogy az ajánlat egyszeri és a jövőre nézve semmilyen követelés sem származhat belőle a nemességre nézve. A terv szerint három éven belül az egész összegnek rendelkezésre kellett volna állnia, de annak meghatározását, hogy mennyi is legyen ez az összeg, az országos bizottság – elvetve az 5 millió forintos javaslatot – az országgyűlésre kívánta bízni. Az alapba befolyt összeget aztán kamatra kiadták volna hazai lakosoknak, hogy azt a mezőgazdaság, az ipar vagy a kereskedelem előmozdítására fordítsák, és csak a kamatokat használták volna fel a tör-

23 Relatio 32.

24 Az 1802. évi bizottság javasolta az önkéntes ajánlaton és a felemelt sóárból származó bevételen kívül a királyi oklevelek taksájának és a fassiók utáni illetéknek a megemelését, és az így keletkező összegnek a közalapba adását. Emellett öröklési adó és a közalapról épített utakon szedett vám is gyarapította volna az alap tőkáját. Vö. *Opinio IV.* 7.

25 Radvánszky 1828. februári laborátuma a közalapról: MNL-OL N 101 Lad. FFF Fasc. N. fol. 73–93. A 3 millió forintos alaptőkéről: uo. fol. 90r.

26 A tagok által benyújtott tervezetek: MNL-OL N 101 Lad. FFF Fasc. N. – A közalapra vonatkozó tervezeteket Barta István nagy részletességgel összefoglalta: *Barta I.: A fiatal Kossuth és kora i. m.* (5. jz.) 140–152.

27 *Opinio IV.* 14–15.

vényben meghatározandó közhasznú munkák elvégzésére. Érthető módon a rendek a pénzüik felhasználását maguk kívánták felügyelni, ezért az alap igazgatására országos bizottság (*regnicolaris deputatio*) választását tervezték, és amely rendszeresen jelentést tett volna a diétán. Azáltal pedig, hogy a sóáralap a közalap részévé válva az országgyűlés ellenőrzése alá került volna, teljesült volna a rendeknek az országgyűléseken újra és újra megjelenő egyik, az állami pénzügyek felügyeletére és kezelésére irányuló követelése.<sup>28</sup>

Az persze kérdéses, hogy a nemesség egyszeri hozzájárulásával felállított tőke mennyi munkát elvégzését tette volna lehetővé. Egy 5 milliós alap (5 vagy 6 százalékos) kamata évi 250–300 ezer forintot tenne ki, ami azonos a sóáralapba befolyó összeggel. Megduplázódott volna tehát a rendelkezésre álló pénzmenyiség, de ez vélhetően még mindig nem lett volna elegendő.<sup>29</sup> Abból a szempontból viszont fontos lépés lett volna, hogy így a nemesség is hasonló pénzösszeggel vett volna részt ezekben a beruházásokban, mint amennyit az állam a só megadóztatásával biztosított erre a célra.<sup>30</sup> Ráadásul a közalap tulajdonképpen kettős célt valósított volna meg, mivel a törvényjavaslat szerint a kamatra kiadott összegeket a gazdaság fejlesztésére kellett volna fordítani, így elvileg megelőzhető lett volna, hogy azt a hitelfelvevők feléljék vagy korábbi adósságaik megfizetésére használják.<sup>31</sup>

28 Az országgyűléseknek az állami pénzügyek abszolutisztikus kezelése ellen irányuló törekvéseiről: *Szabad György*: A pénzügy alkotmányos kezelésének igénye a reformkorban. In: Ünnepi tanulmányok Sinkovics István 70. születésnapjára. 1980. augusztus 19. Szerk. Bertényi Iván. ELTE Történelem Segéd tudományai Tanszék, Bp., 1980. 235–267.

29 Vö. Széchenyi 1843 folyamán, eredetileg a *Jelenkor* hasábjain megjelent kétgarasos telekdij-tervével, amely 100 millió forintos tőkével és annak kamataival számolt. *Széchenyi István*: Adó és két garas. Egyetemi ny., Buda, 1844. – A pénzügyek kérdésében egyik operátum sem volt mentes az illúzióknak is beillő elképzelésektől: az 1793-as javaslatban azt olvashatjuk, hogy ha valamely vámtulajdonos nem tud fenntartani egy főúton található hidat, a közalap vegye azt a saját kezelésébe, de a közalapról vagy a sóáralapról képzelték el a folyószabályozások során felmerülő kártérítési költségek kifizetését is. *Relatio 3.*, 32. Komáromy is úgy vélte még 1828-ban, hogy a közalapról lehetne segíteni a vármegyéket is pl. hidak építésében, folyószabályozások elvégzésében. Tervezete szerint mocsarak lecsapolására és egyéb vízügyi munkákra is adható lett volna a közalapról pénzügyi segedelem. Ezek az elképzelések aztán – az utóbbi kivételével – kikerültek a javaslatból. *Relatio 28.*

30 Az országos bizottság óvatosságot javaslatát is több nehézség hátráltatta: a közalapról szóló törvényt még az országgyűlésnek és az uralkodónak is el kellett volna fogadnia, a kincstárnak és a Helytartótanácsnak pedig hozzá kellett volna járulnia a sóáralap rendi kezelésbe adásához. Arra, hogy a rendek önkéntes ajánlatának ötlete az országgyűlésen ellenkezést, vagy legalábbis vitákat váltott volna ki, abból következtethetünk, hogy az 1840. évi országgyűlés által kiküldött folyószabályozási választmány hasonló javaslata ellen már a választmány néhány tagja is külvilágban foglalt állást, pedig ez a javaslat csak abban az esetben vetette volna fel a nemesség hozzájárulásának lehetőségét, ha egyéb forrásokból nem biztosítható a munkálatok céljára felvett országos kölcsön kamatainak fizetésére szolgáló alap felállítására. *Varga János*: Az 1840-ben kiküldött folyószabályozási országos választmány működése. In: Ünnepi tanulmányok Sinkovics István 70. születésnapjára i. m. (28. jz.) 362–363.

31 Ld. pl. Ürményi Ferenc érvelését: *Barta I.*: A fiatal Kossuth és kora i. m. (5. jz.) 149.

Az országos bizottság minden bizonnyal tudatában volt annak, hogy a közalap éves kamatai aligha lehetnek elegendők arra, hogy minden munkát elvégezhesse- nek belőle, amelyet az operátumban javasolt törvények előírnak. A megoldást a magánszemélyek vagy társaságok által végzett munkálatok elősegítésében találták meg. Ez újdonság volt az 1793. évi operátumhoz képest, sőt az albizottsági jelentésben sem szerepelt még a társaságok vagy magános vállalkozók által készíthető közhasznú munkálatokról szóló törvényjavaslat.<sup>32</sup> Megfogalmazásában bizonyára szerepet játszottak a magántőke bevonásával kapcsolatban a századforduló óta szerzett pozitív tapasztalatok, például a Ferenc-csatorna és a Lujza út sikeres kivitelezése.

A javaslat szerint azok, akik a közalapról és a vármegyék által finanszírozott beruházások mellett (elsősorban a főúton) állandó hidakat, hosszabb útszakaszokat, csatornákat, valamint vasutakat vagy más, hasonló közhaszonnal járó létesítményeket<sup>33</sup> építtetnek saját költségükön, vámot szedhetnek mindenkitől, aki igénybe veszi azokat – a vámfizetés alól addig felmentettek, így a nemeseket is beleértve. Az operátum indoklásában a leginkább javasolt beruházások között a bizottság első helyen egy állandó, Buda és Pest közötti dunai híd létesítését jelölte meg.<sup>34</sup> A vámszedési jogosultságot a javaslat királyi privilégiumhoz és abban meghatározott időtartamhoz kötötte volna, amelynek lejártával az adott útszakasz, híd stb. használata mindenki számára ingyenessé válna, a mű pedig a közalap kezelésébe kerülne. Ezt követően a kiváltságos időszakban szedett vámokból származó éves haszon egy részéből biztosították volna a fenntartásukat, amelyet minden évben a közalap részére kellett volna félretennie a privilégium tulajdonosának, és a privilégium lejártával ezt is átadni.

Ez a javaslat tehát az országos igazgatású közlekedési hálózat kiegészítése- képpen jelent meg az operátumban, viszont több szempontból is nagyon fontos. Egyrészt itt található a vasutak egyetlen említése a szövegben: a főútvonalak kapcsán aztán szóba sem kerültek, amiből egyértelmű, hogy a bizottság azok építésére nem gondolt állami feladatként. Másrészt, ez volt az egyik olyan kérdés az operátumban, amelyről az 1832–1836. évi országgyűlés úgynevezett excerptaként (soron kívül, azaz a tervezett rendszeres reformműből kiemelve) törvényt alkotott. Az 1836. évi törvénnyel összehasonlítva az operátum által javasolt törvénycikk jóval kevésbé volt kidolgozott, a bizottság számos fontos részletkérdésre nem gondolt, és ezek az országgyűlésen aztán viták tárgyát képezték. Nem volt szó például arról, hogy ki határozza meg a vámtarifát, a privilégium lejártá előtt felül lehessen-e időnként vizsgálni ezt az összeget, vagy ki döntsön arról, hogy mely vállalat terveit javasolják az uralkodónak pozitív elbírálásra.

32 *Opinio V.* 17–18.

33 „[...] in majoribus Regni fluviiis, praesertim ad capitales urbes, aut in Principalibus viarum commercialium ductibus, stabilem et fixum pontem, vel [...] longiores viarum tractus, aut canales vel ductus ferreos ad longiorem distantiam, vel denique aliud simile cum reali publica utilitate conjunctum opus [...]” *Opinio V.* 17.

34 *Opinio V.* 14.

A mindenkire kiterjedő vámszedés engedélyezése a vállalatok működésének elengedhetetlen feltétele volt, ugyanakkor – az operátumok indoklásai alapján – a bizottságok tudatában voltak annak, hogy szükség lenne a már meglévő közlekedési vámok szabályozására is.<sup>35</sup> A bizottságok szándéka az operátumok indoklása alapján (már nagyon sokan rendelkeznek mentességgel, azokat pedig, akik vámfizetésre vannak kötelezve – elsősorban a jobbágyság –, kétszeresen terhelik, hiszen az utak építése is többnyire az ő közmunkájuk által valósul meg), hosszabb távon az utakon szedett vámok mérséklése, majd eltörlése lett volna.<sup>36</sup> A két országos bizottság által megfogalmazott törvénycikkek azonban erre mégsem vállalkoztak volna, fő célkitűzésük egyelőre a vámokkal kapcsolatos visszaélések visszaszorítása volt. Ennek vélhetően az lehetett az oka, hogy a vámok eltörlése után az érintett utak, hidak fenntartásáról a közalapról vagy még inkább a törvényhatóságok költségén kellett volna gondoskodni, ami ezekre a véges pénzügyi erőforrásokkal rendelkező pénztárakra még nagyobb terhet rótt volna. Az 1793. évi operátum tehát utasította volna a vármegyéket a területükön szedett vámok felülvizsgálatára, a törvénytelenések megszüntetésére, valamint megbüntette volna azokat a vámtulajdonosokat, akik nem tartották jó karban a rájuk bízott vámtárgyakat (a törvényjavaslat először 100 forint büntetéssel, másodszori felszólításra pedig a vámszedést biztosító privilégiumtól való megfosztással sújtotta volna őket).<sup>37</sup> Az 1828. évi albizottsági jelentés ugyan még átvette ezeket a rendelkezéseket, sőt kimondta volna, hogy az uralkodó a továbbiakban csak meghatározott időre szóló vámkiváltságot adományozhat, továbbá szabályozta volna a vármegyék kezelésébe kerülő vámokat is (ez történhetett akár megváltás útján, akár azért, mert a tulajdonos nem teljesítette kötelességét).<sup>38</sup> Az operátum végső szövege azonban már csak az utóbbi kérdéssel foglalkozott: a javasolt törvénycikk megszüntette volna annak lehetőségét, hogy a vámszedési jog magánszemélyektől a törvényhatóságok kezébe kerüljön, arra hivatkozva, hogy kiváltságot csak az uralkodó adományozhat, másra átruházni nem lehet.<sup>39</sup>

Az 1830. évi operátum másik, vámokkal kapcsolatos – a parti vám eltörléséről szóló – törvénycikkének a megalkotását egy sérelem indokolta.<sup>40</sup> Horvátország és Szlavónia, valamint Torontál vármegye követei az 1825–1827. évi országgyűlésen adták elő panaszukat, hogy a Száván közlekedő hajóktól a határörvidéki katonai kormányzat törvénytelenül szed vámot. A bizottság ennek megszüntetése érdekében

35 A vámokról összefoglalóan: *Frisnyák Zsuzsa*: A közlekedési vámok. Közlekedéstudományi Szemle 40. (1990) 4. sz. 173–177.

36 Relatio 8.

37 Uo.

38 Relatio 10–11.

39 Opinio V. 23.

40 Opinio V. 20. – A francia uralom alatt bevezetett, Kazukas néven is említett vámról az 1825–1827. évi országgyűlés irományai közt: Felséges Első Ferentz Austriai Császár, Magyar és Cseh Ország Koronás Királyától Po'sony Szabad Királyi Városában, 1825-dik Esztendőben, Szent Mihály Havának 11-dik napjára rendeltetett Magyar Ország Gyűlésének Írásai. I–III. Véber S. Lajos, Po'sony, 1825–1827. II. 1079–1080.

megerősítette volna az 1751. évi 17. törvénycikk rendelkezéseit – amely garantálta a hajók és tutajok szabad közlekedését, valamint megtiltotta a törvénytelen vámszedést az ország folyóin –, a törvény hatályát ezentúl a katonai határőrvidékekre is kiterjesztve. A javaslat szerint azonban a kikötők használatáért – ezek fenntartásának ellenértékéeként – továbbra is szedhettek volna vámot a városok vagy a földesurak.

### A közlekedés és a társadalmi reform kérdése

A teljes közlekedési hálózat kiépítéséhez és fenntartásához természetesen mindezek az eddig felsorolt anyagi erőforrások sem lehettek volna elegendők, mindkét operátum szerint továbbra is szükség lett volna a jobbágyok által teljesített szolgáltatásokra. Megjelent viszont az adózó nép túlzott megterhelésének elkerülésére irányuló szándék is: ezzel érveltek nemcsak a vámok rendezése és eltörlése, hanem a közmunka szabályozása, az ingyen végzett munkák mennyiségének mérséklése mellett is.

Az 1791-es operátum ebben a kérdésben még nem javasolt semmilyen újdonságot, a közlekedés általános tervének kidolgozásáig minden, az infrastruktúrával kapcsolatos munkát a törvényhatóságokra bízott volna, amelyek ezekhez a jobbágyok ingyenes közmunkáját vehették volna igénybe.<sup>41</sup> Az albizottság azonban 1828-ban ezt a részt kivette a javaslatból: arra hivatkozott, hogy egyrészt nem mindenhol elegendő ezekre a munkálatokra csak a lakosság munkaereje, másrészt van, ahol az ilyeneket nem ingyen, hanem fizetség fejében végzik. Így az albizottsági javaslat mindössze annyit határozott meg, hogy e munkákat a helyileg megszokott módon kell elosztani, ügyelve arra, hogy a lakosságot igazságosan és arányosan terheljék.<sup>42</sup>

Az új operátum azonban már ezen túllépve, törvénnyel szabályozta volna a jobbágyok által végzendő ingyenes közmunka mennyiségét és felhasználásának módját. A javaslat szerint az egésztelkes jobbágyok útépitési terhei legfeljebb évi 12 igásnapszámot vagy 24 gyalognapszámot tehetnek volna ki, a töredéktelkeseket pedig arányosan kisebb mennyiségre kötelezhetnék volna.<sup>43</sup> Ezt az ingyenes közmunkát – a későbbiekben ismertetésre kerülő – tizenkét elsőrendű útvonal fenntartására, a törvényhatóságok kezelésében lévő másodrendű utak kiépítésére és fenntartására, a jelentősebb folyók partjain már meglévő vontatóutak fenntartására, valamint a kisebb folyók medrének tisztítására, vontatóutak készítésére és fenntartására lehetett volna igénybe venni.<sup>44</sup> A jobbágyok ingyen végeztek volna ezeken

41 Relatio 2–3.

42 Relatio 4., 6.

43 *Opinio V. 10.* – Később a közmunkák szabályozásáról szóló 1844. évi 9. törvénycikkbe is ezek a mennyiségek kerültek bele. Az operátum javaslata szerint továbbá azokban a dél-alföldi megyékben, ahol a jobbágytelki állomány nagyobb volt, 12 helyett 16 igásnapszám is lehetett volna az alapul szolgáló mennyiség.

44 A bizottság néhány tagja nem támogatta a közmunka mennyiségének maximálását, és Végh István vezetésével különvéleményt csatoltak a javaslatához. Ahogy indoklásukban kifejtették, területenként

felül több más munkát is, ám az ezekkel eltöltött idő nem számított volna bele a fenti közmunka-mennyiségbe. Idesorolták az olyan munkálatokat, amelyeket az időjárás kártételei tettek szükségessé, a harmadrendű (községi, tehát csak a helyi lakosság érdekeit szolgáló) utak fenntartását, valamint a falvak határában már meglévő töltéseken szükséges javításokat és karbantartást.<sup>45</sup> Továbbá, mivel a jobbágyi munkaerőt mással nem tudták volna helyettesíteni, a bizottság elvárta volna részvételüket a legfontosabb folyók hajózhatóvá tételéhez kapcsolódó munkákban is, ám az ezekhez szükséges napszámokat a közalapról tervezték fizetni.<sup>46</sup> Valószínűleg ugyanezt az eljárást követték volna az elsőrendű utak építésénél is. A jobbágyoknak a kortársak által sokszor panaszolt terhei tehát megmaradtak volna, de a visszaélések elkerülése érdekében törvényileg szabályozott mennyiségben, ráadásul elméletileg lehetőségük nyílt volna a munka rájuk eső részének másokkal való elvégeztetésére is.<sup>47</sup>

Az 1830. évi operátum azonban nemcsak a jobbágyok részvételét szabályozta a közlekedési útvonalak fenntartásában, hanem megjelentek benne bizonyos kötelezettségek a földbirtokosokra nézve is. A közalap felállításához nyújtandó pénzügyi hozzájáruláson és a társaságok vagy magánszemélyek által finanszírozott beruházások használatáért fizetett vámokon túl a birtokosok anyagi érdekeit érintették az operátumnak a kisajátítással kapcsolatos paragrafusai is. Maga a kisajátítás eddig is gyakorlatban volt vízszabályozási, útépitési munkák során, támogatói ezért is hangsúlyozták, hogy törvényi szabályozása valójában a tulajdont védő intézkedés lenne, ami biztosítaná, hogy a nemesi birtokot ne lehessen kártérítés nélkül elvenni.<sup>48</sup> Az utak építéséhez és a folyók szabályozásához szükséges földeket a birtokosok kötelesek lettek volna átengedni, de mind az utak építésével, mind a folyami hajózással kapcsolatos törvencikk kitért arra, hogy a károkat meg kell téríteni, amennyiben a birtokosok a munkákhoz szükséges területeket nem kívánják ingyen rendelkezésre bocsátani. Ha jobbágytelkek is érintettek, gondoskodni kell az úrbéri tabella kiigazításáról is.<sup>49</sup> Szintén a birtokosok anyagi érdekeinek védelmét szolgálta, hogy az építkezéseknél felhasznált követ és kavicsot senki sem

---

igencsak eltérőek az ország népesedési és gazdasági viszonyai, továbbá fontos munkálatok elhúzó-  
dásához és jelentős többletkiadásokhoz vezethet, ha elfogy az adott évben felhasználható közmun-  
kaerő, és ennek következtében a munka befejezése a következő évre csúszik. *Opinio V. 27–28.*

45 Utóbbi esetben megengedő volt az operátum: ha a környező falvakhoz viszonyítva aránytalanul nagy terhet róttak volna valamely település lakosságára az ilyen jellegű munkák, a túlságosan megterhelt lakosság közmunkamennyiségébe ezeket is bele lehetett volna számítani. *Opinio V. 18.*

46 *Opinio V. 15.*

47 *Opinio V. 10.*

48 Az ilyen visszaélésekre utalt 1836. február 3-án Vay János szabolcsi követ is az országgyűlésen, amikor felvetette egy kisajátítási törvény szükségességét: „a kevésbé hatalmas ember földjét kétfelé hasítják, másutt malmát levágják, egy fillér kárpótlás nélkül”. *Kossuth Lajos: Országgyűlési Tudósítások. V. 1834. augusztus 27. – 1836. május 2. S. a. r. Barta István. Akadémiai, Bp., 1961.* (Kossuth Lajos összes munkái V.) 452. (= KLÖM V.) – A kisajátítási törvény vitája során elhangzottakról lásd jelen tanulmánynak az 1832–1836. évi országgyűlésről írott részét.

49 *Opinio V. 10. és 15.*

tartozott volna ingyen biztosítani az útépitésekhez: azokért fizetni kell, és a bányászati vagy a nyersanyagok elszállítása során keletkezett károkat is meg kellene téríteni a bánya tulajdonosának.<sup>50</sup> A kisajátítást azonban az operátum nem szabályozta részletesebben: nem érintett például olyan alapvető kérdéseket, hogy pontosan mely esetekben jár a kártérítés, ki határozza meg a károk összegét, vagy milyen forrásból fizessék ki a kártérítést. Mindezek meghatározását a törvény országgyűlési tárgyalása során nem kerülhették meg a rendek.

### A közlekedéssel kapcsolatos munkálatok irányítása

Az útépitések, folyószabályozások részleteinek, sorrendjének, költségvetésének kérdésébe egyik operátum kidolgozója sem bonyolódott bele, de nem is ez volt a feladatuk. Ezek eldöntését más szervekre bízták volna: hogy melyekre, abban eltért a két javaslat. Az 1793-as operátum csak ideiglenesen kívánta rendezni az útépitések kérdését – az utak karbantartását a törvényhatóságokra bízva –, addig, amíg egy, az országgyűlés által kiküldött, mérnökökkel, vízmérnökökkel kiegészített deputáció el nem készíti az ország közlekedési hálózatának általános tervét. A különféle közlekedési eszközökről egységes rendszerben gondolkodtak: a tervnek mind a szárazföldi, mind pedig a vízi utakat tartalmaznia kellett volna, a megépítendő csatornákkal és a lecsapolásra váró mocsarakkal együtt.<sup>51</sup> Az operátumban tehát nem voltak konkrét javaslatok arra vonatkozóan, hogy mely útvonalakat kell kiépíteni.<sup>52</sup> A tervet a fenti bizottságnak a következő országgyűlésen kellett volna bemutatnia az előzetes költségvetéssel és a munkálatok javasolt sorrendjével együtt. A bizottság tagjai felhasználhatták volna a Helytartótanácsnál és a Magyar Kancelláriánál megtalálható terveket, térképeket és más felmérési anyagokat. Valószínűleg az országgyűlés feladata lett volna eldönteni azt is, hogy a továbbiakban ki határozzon az ilyen munkák megindításáról, költségvetéséről, sorrendjéről, mert a javaslatban erről nem esett szó.

Komáromy nyomán az albizottság az operátum átdolgozásakor megtartotta az általános terv készítésének gondolatát, ugyanakkor az országgyűlés által kiküldött bizottság helyett a Helytartótanácsra kívánta bízni a feladatot.<sup>53</sup> Ennek minden bizonnyal praktikus okai voltak: a meglévő szabályozási tervek, felmérési anyagok egy része úgyis kéznél volt a Helytartótanácsnál, mivel ezek az ügyek eddig is a Helytartótanács hatáskörébe tartoztak, továbbá így talán megelőzhető lett volna, hogy egy országgyűlési bizottság nehézkes munkamenete miatt nagyon elhúzódjon a terv összeállítása. Elképzelhető az is, hogy Komáromy helytartótanácsosként olyan javaslatot akart, amelyben – a feladatot az országgyűléstől függő bizottság

50 *Opinio V.* 11.

51 *Relatio* 34–36.

52 Vö. *Czére Béla*: Magyarország közlekedése a 19. században, 1780–1914. MÁV Vezérigazg., [Bp.], [1997]. 12. (1.3. ábra).

53 A kérdéses rész Komáromy elaborátumában (1828. november 11.): MNL-OL N 101 Lad. FFF Fasc. O. fol. 97r. Komáromy nyomán az albizottsági javaslatban: *Relatio* 36.

hatáskörébe adó rendi javaslattal szemben – a kormányzék kevesebbet veszít addigi jogköréből. A kész tervet persze az albizottság javaslata szerint is az országgyűlésnek kellett volna elfogadnia, ami fontos elvi kérdés volt a rendek számára, hiszen ha nem vonják legalább a közlekedési hálózat tervének a jóváhagyását az országgyűlés hatáskörébe, akkor tulajdonképpen az addigi helyzetet konzerválják, amelyben ezeket a kérdéseket az országgyűlésnek nem felelős kormányzések döntötték el, és ahol a diétának ezekben nem volt érdemi beleszólási lehetősége.

Az 1830. évi operátum végső szövegében azonban már nem esett szó sem a munkálatok előzetes tervét kidolgozó bizottságról, sem a Helytartótanácsról. A törvényjavaslatok szövege ugyanis már tartalmazta annak a 12 főútvonalnak, a szabályozást igénylő legfontosabb folyóknak és a megépítendő csatornáknak a felsorolását, amelyeket a közalap költségén kellett megvalósítani.<sup>54</sup> Ezekre az össz-bizottság 1830. január 19-i határozata alapján a kereskedelemügyi albizottság készített javaslatot, amivel egy hosszúnak ígérkező előkészítő munkát tett szükségtelemmé.<sup>55</sup> Az albizottság iratanyagából azonban nem derül ki, hogy milyen előmunkálat előzte meg a javaslat összeállítását – mindössze annyit tudunk, hogy az új törvényjavaslattal az albizottság február közepére elkészült –, és nem került sor a költségvetési terveknek és a munkálatok sorrendjének a kidolgozására sem.<sup>56</sup>

### Az ország úthálózatával kapcsolatos teendők

Az átdolgozott operátum útépitési törvényjavaslata az utaknak három kategóriáját különböztette meg, ezekért más-más szervek lettek volna felelősek.<sup>57</sup> A törvényjavaslat szerint az elsőrendű vagy főútvonalak (valamint a nagyobb folyók és a csatornák) kiépítése országos érdekű feladat lett volna, míg a másodrendű kereskedelmi utakért és a kisebb folyókért a megyék, a harmadrendű, csupán egyes településeket összekötő utakért pedig a községek lettek volna felelősek. Az elsőrendű útvonalakat tehát a közalap költségén kellett volna megépíteni vagy kijavítani (bár ennek technikai módjáról vagy a kívánt állapotról nincs szó az operátumban), a már kész szakaszokat azonban a későbbiekben is ingyenes közmunkával tartották volna fenn.<sup>58</sup> Ezzel szemben a másodrendű utak kiépítése és karbantartása teljes egészében a törvényhatóságokat terhelte volna: az utakat az adózók ingyenes köz-

54 *Opinio V.* 8–9.

55 Az országos bizottság 1830. január 19-i, 100. ülésének jegyzőkönyve, MNL-OL N 101 Lad. LLL Fasc. A. fol. 346v.

56 Az albizottság legfontosabb üléseinek jegyzőkönyve nyomtatásban is megjelent: *Protocollum Sub-Deputationis Commercialis in sequelam eorum, quae in Objecto Viarum, Canalium, et Navigationis ad eandem reinviata fuere, concinnatum*. Budae, 1830. (= *Protocollum*) – A fent említett ülés jegyzőkönyvének szövege a kiadványban: 1–12.

57 *Opinio V.* 8–11.

58 Az albizottság korábban felvetette, hogy a közalap költségén útfenntartó személyzetet (*instructorokat*) kellene alkalmazni a főutak jó állapotának biztosítására, a főutaknak a közalap költségén történő fenntartását az országos bizottság azonban később elvetette. Vö. *Protocollum* 3. és 9.

munkájával építették volna a Helytartótanács útmutatása alapján. A jobbágyokat érintő útépitési terhek kiegyenlítését szolgálta volna, hogy ha valamely vármegyének aránytalanul több útépitési feladata lenne, a szomszéd vármegye lakosai számára is kötelezővé tették volna a segítségnyújtást két mérföld távolságon belül. A harmadrendű – csupán az egyes települések közlekedését szolgáló – utak fenntartása ezzel szemben egyedül az érintett községekre hárult volna, és ez nem is számított volna bele a jobbágyok törvény által meghatározott közmunkamennyiségébe. Ez azt jelenti, hogy amíg eddig minden út és folyó jó karban tartása törvényhatósági feladat volt (a vámjövendelmekből fenntartottakat leszámítva), a javaslat elfogadásával ezek egy része immár országos felelősség alá került volna. Az elhatárolás azonban – vélhetően a pénzügyi források szűkössége miatt – nem volt következetes, hiszen a közalap költségén épített főútvonalakat a későbbiekben a törvényhatóságok tartották volna fenn, közmunka igénybe vételével.

Az operátum az elsőrendű útvonalak közé olyan utakat sorolt, amelyek Pestről és Bécs felől a tengerhez, valamint a környező országokba, tartományokba vezettek. A munkálat tizenkét útvonalat jelölt meg, ebből hét Pestről indult, s ezek közül egy Bécsbe, egy pedig a tengerpartra vezetett.<sup>59</sup> A többi is nagyrészt már meglévő posta- és kereskedelmi útvonal volt: egy Morvaország, valamint Szilézia felé, egy Galiciába, kettő az Alföldön át Erdélybe, illetve egy a Duna mentén a Török Birodalomba vezetett. Két út Bécsből indult, egy Magyarországon keresztül az Adriai-tengerhez – elágazással a Török Birodalom irányába –, egy másik pedig a Felvidéken át Szilézia, illetve Krakkó felé. A további három út a Felvidéken az előbbieket egészítette volna ki, illetve kötötte volna össze. A tervezet csak néhány jelentősebb települést sorolt fel utanként, mivel az utak nyomvonalának kijelölését az országgyűlés által a közalap kezelésére választott bizottságra és a műszaki kérdésekért felelős Helytartótanácsra bízta volna.<sup>60</sup> A bizottság azért ragaszkodott az elsőrendű útvonalak központi meghatáro-

- 
- 59 1. Pestről Győrön és Mosonon át Bécsbe,  
 2. Pestről Fehérváron, Siófokon, Kanizsán, Varasdon, Zágrábon, Károlyvároson és a Lujza úton az Adriai-tengerhez,  
 3. Pestről Földváron, Eszéken, Péterváradon át Zimonyba,  
 4. Pestről Esztergomon, Nagyszombaton át Morvaországba és Sziléziába,  
 5. Pestről Miskolcon, Kassán, Eperjesen, Lembergen át Galiciába,  
 6. Pestről Szolnokon, Debrecenen, Nagyváradon át Kolozsvárra,  
 7. Pestről Szegeden, Temesváron, Szebenbe,  
 8. Bécsből, illetőleg Ausztria határától Sopronon, Kőszegen, Szombathelyen, Körmenden át egyrészt Varasdra és az Adriai-tengerhez, másrészt Kanizsán, Pécsen, Eszéken át a Török Birodalomba,  
 9. Bécsből Pozsonyon, Nagyszombaton, Vágújhelyen, Zsolnán, onnan pedig a Jablunkai-hágón át Sziléziába, ill. Skalitén (Sziklaszoros, Trencsén vm.) és Podvilkon (Árva vm.) át Krakkóba,  
 10. Nagyszombatból Nyitrán és a bányavárosokon át Kassára,  
 11. Kassáról Lőcsén, Késmárkon, Ófalun (Szepesófalú, Szepes vm.) át Krakkóba,  
 12. Miskolcra Tokajon és vagy az Uzsoki-hágón, vagy a Vereckei-hágón át Galiciába és Oroszországba.

60 *Opinio IV.* 15.

zásához és finanszírozásához, mert csak így volt biztosítható, hogy egybefüggő és azonos minőségű úthálózat jöjjön létre, valamint hogy valóban az egész ország gazdasági érdekei érvényesüljenek. Ezt szolgálta az is, hogy a másodrendű utak építése a Helytartótanács felügyelete alá tartozott volna.<sup>61</sup> Ezek esetében azonban az operátum nem javasolt útvonalakat.

### A folyami hajózásról és a csatornákról szóló javaslatok

A korábbi operátumhoz képest számottevően csökkent a folyami hajózással kapcsolatos törvénycikkek száma: 1793-ban még három törvénycikket alkotott a bizottság, 1830-ra viszont már csak egy, a folyami hajózás előmozdításáról szóló maradt. Ez persze nem jelenti feltétlenül azt, hogy leértékelődött a folyami hajózás szerepe: a javaslatok egy részére ekkor egyszerűen már nem volt szükség. Az utakhoz hasonlóan 1791–1793-ban (és az 1828-as albizottság javaslata szerint is) a kiküldendő országos bizottság döntésére bízták volna a folyószabályozási tervek elkészítését és a megépítendő csatornák kijelölését. A törvényhatóságok feladata lett volna a vízi utakkal összefüggő minden munka az 1751. évi 14. törvénycikk<sup>62</sup> alapján. Annak érdekében, hogy mindez gördülékenyen menjen, a törvényjavaslat előírta, hogy a megyék kötelesek vízügyekhez is értő, szakképzett mérnököt felfogadni, a Helytartótanácsnál pedig megszilárdította a vízügyi osztályt (departamentum hydraulicum) és megerősítette annak felügyeleti jogát a vizeket érintő munkálatok felett.<sup>63</sup> Az ország négy kerületébe és Horvátországba egy-egy vezető vízmérnököt is ki akartak nevezni a megyei munkálatok ellenőrzésére. A hazai hajóépítés fellendítése érdekében a Helytartótanácsnak figyelmet kellett volna fordítania arra, hogy a hajók itthon készüljenek, keményfából, valamint mintahajók építésével kellett volna példát mutatnia, és megjutalmaznia a kereskedőket, akik a minta alapján építtetnek maguknak hajót. A Helytartótanácsot továbbá törvény kötelezte volna hajózási rendszabás kidolgozására is.<sup>64</sup>

Ezek egy részét Komáromy javaslatára vetette el 1828–1829-ben az albizottság, mivel úgy vélte, hogy a korábbi munkálat számos olyan paragrafust tartalmazott, amelyeket a Helytartótanács saját hatáskörében is elintézhettek volna

61 *Opinio V. 10.*

62 A törvénycikk előírta a birtokosok számára, hogy a vizek lefolyását gátló és árvizeket okozó, valamint a folyami közlekedést akadályozó malomgátákat távolítsák el, a vármegyei előljáróságot pedig megbízta a törvény foganatosításával abban az esetben, ha a birtokosok nem engedelmeskednek. A megyei hatóságok kötelességévé tette továbbá, hogy gondoskodjon a vizekbe hullott fák eltávolításáról is.

63 A vízügyi osztály a kamara egyik ügyosztálya volt, amelyet II. József már 1784-ben, a két kormány szerv egyesítése előtt a Helytartótanács alá rendelt. 1788-ban beolvadt a megalakuló Építészeti Igazgatóságba. *Felhő Ibolya–Vörös Antal: A helytartótanácsi levéltár. Akadémiai, Bp., 1961.* (A Magyar Országos Levéltár kiadványai I.: Levéltári leltárak 3.) 503., 507.

64 Komáromy elaborátuma az 1791–1793. évi bizottság által javasolt 27–33. törvénycikkekről. MNL-OL N 101 Lad. FFF Fasc. O. fol. 95r. és Relatio 29.

(vagy már el is intézett), és voltak köztük már okafogyottá vált kérdések is. Az 1820-as évek végén ugyanis már általános volt, hogy a vármegyék okleveles mérnököket alkalmaznak, az Építészeti Igazgatóságon pedig több osztály is foglalkozott a folyószabályozások és a hajózás ügyével.<sup>65</sup> Komáromy úgy vélte, hogy a jobb hajók építését előíró paragrafusra sincs már szükség, a hajósok szabályozását pedig nem tartotta törvénybe illő tárgynak, meghagyta viszont azt a paragrafust, ami megerősítette volna a Helytartótanács felügyeleti jogkörét a hajózás felett.

Az átdolgozott operátum végső szövege – a főutakhoz hasonlóan – meghatározta, mely folyókat kell a közalap költségén szabályozni. A bizottság indoklása szerint ezek a külkereskedelmi szempontból is jelentős folyók: a Duna, a Száva, a Kulpa, a Tisza, a Maros, a Dráva, a Mura, valamint a Poprád. Ez azt jelentette, hogy ezen folyók szabályozását országos irányítás alá helyezik, ami enyhíthette a több törvényhatóság együttműködését igénylő munkálatok során fellépő nehézségeket. Az operátum szövege kitért a másodrendű, csak kisebb hajókkal vagy tutajokkal járható folyókra is: ezek (név szerint a Rába, Morva, Vág, Garam, Hernád, Bodrog, Latorca, Szamos és a Körösök) hajózható állapotban tartásáról az 1751. évi 14. törvénycikk alapján a törvényhatóságoknak kellett volna gondoskodniuk mindaddig, amíg lehetővé nem válik a közalaptól való fenntartásuk. A javaslat az 1751-es törvénycikkkel összhangban, azt megerősítve előírta volna azt is, hogy a törvényhatóságok szigorúan ellenőrizzék, ki és milyen építményeket emel a folyóparton, és azt is, hogy a gátak, rekeszterek, malmok építéséhez az illetékes hatóság engedélye legyen szükséges.

Az újonnan építendő csatornákkal az 1830. évi operátumban egy rövid törvénycikk foglalkozott. Ebben a bizottság felsorolta azt a három, a kereskedelem szempontjából különösen hasznosnak ítélt csatornát, amelyet a közalap költségén kell elkészíteni. Közülük a Dunát és a Tiszát az ország központi részén, Pest és Szolnok között összekötő csatorna szerepelt az első helyen.<sup>66</sup> Második javaslatuk egy, a Drávát a Szávával összekötő csatorna volt, amely a tengeri kereskedelem megkönnyítése céljából a Duna–Tisza-csatornához hasonlóan már hosszabb ideje a tervek között szerepelt. Egy ilyen csatorna megépítésével rövidült volna a vízi út időtartama, hiszen kiküszöbölhették volna vele, hogy a tengerre szánt árukat le kelljen úsztatni a Dunán egészen Belgrádig, majd árral szemben felvontatni a Szá-

65 Az Építészeti Igazgatóság kezdettől létező vízmű osztálya mellé 1811-ben külön hajózási osztályt állítottak fel. Az igazgatóság történetére és szervezetére: *Felhő I.–Vörös A.*: i. m. (63. jz.) 505–520.; *Ember Győző*: A magyarországi építészeti igazgatóság történetének vázlatja (1788–1867). Levéltári Közlemények 20–23. (1942–1945) 345–375. és *Dóka Klára*: A vízimunkálatok irányítása és jelentősége az ország gazdasági életében (1772–1918). Bp., 1987. 52–72.

66 A csatorna megépítése mellett számos érv szólt, és már régóta napirenden volt. Elkészítésével egyrészt csökkenhetett volna a só szállítási költsége, másrészt pedig az Alföld termékeit jóval olcsóbban lehetett volna Pestre és Ausztriába is szállítani, és ez jelentősen hozzájárult volna a Tiszántúl gazdaságának fejlődéséhez. Többek között József nádor is pártfogója volt az ötletnek. *Eckhart Ferenc*: A bécsi udvar gazdaságpolitikája Magyarországon 1780–1815. Akadémiai, Bp., 1958. 330.

ván. Az indoklás szerint a szávai víziút lerövidítése mellett szólt az is, hogy a folyó túlsó partja egy hosszú szakaszon idegen országhoz tartozott, ami rendkívüli helyzetekben (például háború esetén) veszélybe sodorhatja a tengeri kereskedelmet.<sup>67</sup> Végül, harmadikként említette a törvénycikk a Béga-csatorna szabályozásának folytatását, és hajózható összeköttetését a Temes folyóval.

### Mocsarak lecsapolása és árvízvédelem

A folyószabályozásokhoz kapcsolódóan merült fel a nem közlekedési célú mocsárlecsapolások és az árvízvédelmi töltések kérdése. Az országos bizottság a közalapról csak a hajózást segítő vízügyi beruházásokat támogatta volna, minden egyéb feladatot a törvényhatóságok és a birtokosok kötelességévé kívánt tenni.<sup>68</sup> Ezt a birtokosoknak a munkákból származó hasznával indokolták, de nem volt egyértelmű, hogy hogyan lehetne őket a hozzájárulásra kötelezni. Már 1791-ben is javasolta a bizottság, hogy az ilyen vállalatokban részt venni nem kívánó birtokosok hasznát a többiek zárolhassák, és erről időközben rendelkezett az 1807. évi 17. törvénycikk<sup>69</sup> is, így az 1828-as albizottság ezt a paragrafust először törölte a munkálatból, de az összbizottsági tárgyalás után a végleges szövegbe ismét visszakerült.

A mocsarak kiszáritásáról szóló törvényjavaslat<sup>70</sup> a korábbi jogszabályokkal összhangban – az 1807. évi 17. és az 1827. évi 33. törvénycikkekre<sup>71</sup> hivatkozva – a birtokosok költségén végeztette volna az ilyen munkálatokat. Az állam mindössze annyiban nyújtott volna segítséget, hogy – a terveknek a Helytartótanácsához történt bemutatása után – a szükséges előkészítő munkálatok (térképezés, szintezés stb.) költségeire a közalapról előleget kaphattak volna a birtokosok, ám ezt az összeget a munka befejeztével vissza kellett volna fizetniük.

A folyók kiöntései ellen készítenő új töltésekről és a régiék karbantartásáról az operátumban javasolt törvénycikk szerint a törvényhatóságoknak kellett volna gondoskodniuk, oly módon, hogy ezek a munkák nem számítottak volna bele a jobbágyok közmunka-kötelességébe.<sup>72</sup> A mocsarak lecsapolásáról szóló törvénycikkhez

67 *Opinio V. 12.*

68 Ugyanezt az elvet követte az 1839–1840. évi országgyűlés által kiküldött folyószabályozási választmány is. *Varga J.*: i. m. (30. jz.) 355.

69 Az 1807. évi 17. törvénycikk alapján, ha valamely folyó áradásai ellen az érdekeltek többsége saját költségén vízművet kíván létesíteni, a munkálathoz hozzájárulni nem kívánó tulajdonosokat kényszeríteni ugyan nem lehet a belépésre, de a többiek jogosultak elvégeztetni a munkát, és a vonakodó birtokosoknak az abból származó hasznát visszatartani, amíg a költségek rájuk eső hányada ki nem egyenlítődik.

70 *Opinio V. 16.*

71 Az 1827. évi 33. törvénycikk az érdekelt birtokosok közös feladatává tette a Sárvíz szabályozása során készített vízművek karbantartását, akiknek az esetleges károk kijavításához is közösen, a birtokállomány és a haszon arányában kell hozzájárulniuk.

72 Kivételt tettek volna azokkal a helységekkel, ahol a jobbágyokra aránytalanul sok ilyen munka jutna a törvényhatóság területén élő többi jobbágyhoz képest. *Opinio V. 18.*

hasonlóan az új töltések építésének költségeihez mindazok a birtokosok is kötelesek lettek volna hozzájárulni (a földbirtok nagysága szerinti arányban), akiknek birtoka érintett a munkálatokban, a vonakodókra pedig 100 forint büntetést lehetett volna kiszabni. Ugyanakkor a nagyobb jelentőségű (például több megyét érintő) beruházásokhoz a közalapról is számíthattak volna hozzájárulásra a törvényhatóságok.

### A tengeri hajózásról

Annak ellenére, hogy a tengeri hajózás előmozdításának ügyét viszonylag élénk érdeklődés kísérte a korban, meglehetősen rövid, egyetlen paragrafusból álló törvénycikk foglalkozott vele az 1830. évi operátumban. Ez mindössze az uralkodó néhány ígéretét iktatta volna törvénybe: a Fiumétől délkeletre fekvő martinschizai öbölben épülő állandó „veszteglő intézetnek” (egészségügyi karanténnak) és a magyar tengerpart kikötőiben szükséges további építményeknek<sup>73</sup> az elkészítését, valamint a Magyar Tenger mellék minden kikötő- és egészségügyi hivatalának – a horvát katonai határőrvidékhez csatolt zengginék és karlopagóinak is – a fiumei kormányzó alá rendelését.<sup>74</sup>

Az 1793-as operátumhoz képest a tervezet szövege jelentősen megváltozott és lerövidült. A korábbi bizottság – Skerlecz javaslatára – intézkedni kívánt a tengerészek számának növeléséről, ennek érdekében adómentességet biztosított volna a bejegyzett hajósoknak, és rendelkezett a tengerészeti és hajóépítési ismeretek oktatásáról a Tenger mellék iskoláiban, Fiumében pedig egy hajózási tanszék létrehozásáról.<sup>75</sup> A kereskedőknek a hazai hajókon kivitt vagy behozott áruk után a szokásos vám felét kellett volna fizetniük.<sup>76</sup> 1828-ban azonban az albizottság tagjai szerint már nem volt szükség a tengerészek számának további növelésére, a hajózási iskola is megvalósult, a vámkedvezményt pedig a kivitelezés gyakorlati nehézségei és Fiume szabad kikötői státuszának védelme miatt hagyták ki. Javasolták azonban egy kimondottan Fiume és a Magyar Tenger mellékére érvényes tengeri törvénykönyv (codex maritimus) kidolgozását, amelyet aztán az országgyűlés elé kellett volna terjeszteni törvénybe iktatás végett, valamint törvénybe foglalták volna a hajózási iskola felállítását is.<sup>77</sup> Az összbizottság által is elfogadott paragrafus Ürményi Ferenc fiumei kormányzó, az albizottság elnöke javaslatára került bele az albizottsági jelentésbe és a végleges

73 Itt a bizottság indoklása szerint a Fiumara folyó torkolatában lévő kikötő meghosszabbításáról és nagyobb hajók befogadására is alkalmassá tételéről van szó.

74 A központi tengeri egészségügyi hivatal Triesztben működött, a velencei, a fiumei és a zárai egészségügyi hivatalok ennek voltak alárendelve. *Gonda Béla*: A Magyar Tengerészet és a fiumei kikötő. Pátria, Bp., 1906. 23.

75 Javasolta azt is, hogy a tengerparti népiskolákban tanítsanak tengerészeti földrajzot és csillagászatot is, hogy felkeltsék a fiatalok érdeklődését a tengerészet iránt. *Skerlecz M.*: i. m. (8. jz.) 420.

76 Relatio 18. – A javaslatok megokolására ld.: *Skerlecz M.*: i. m. (8. jz.) 419–425.

77 A hajósokra vonatkozó rendszabályokat Mária Terézia 1774. április 25-én kiadott *Politicum edictum* tartalmazta, ennek érvénye nemcsak az osztrák hajókra és kikötőkre terjedt ki, hanem a Magyar Tenger mellékére is. (Magyar nyelvű fordításban: *Politicum edictum* az az közjóra tzéložó rendelések az austriai kereskedő hajókázás iránt. Buda, 1804.)

munkálatba.<sup>78</sup> Sem az 1793. évi, sem az 1830-as operátumban nem történt azonban kísérlet a tengerhez vezető szárazföldi utak problémájának megoldására, pedig a Lujza út megváltásával és az itt szedett vám eltörlésével kapcsolatban több javaslat is érkezett, részben magánszemélyektől, részben pedig a bizottság tagjaitól.<sup>79</sup>

### A fuvarozás szabályozása

Az operátum készítői gondoskodni kívántak a fuvarozás szabályozásáról is. Erre a fuvarozással foglalkozók megnövekedett száma miatt volt szükség: a telkes jobbágyok közül sokan kiegészítő keresetként vállalkoztak ilyen munkák teljesítésére, sok zsellér számára pedig a fő megélhetési forrást jelentette.<sup>80</sup> Mivel a fuvaros és a kereskedő közötti viszonyt korábban nem szabályozták, a helyzet számtalan lehetőséget nyújtott a visszaélésekre.<sup>81</sup> A kérdés rendezésére már az 1791–1793. évi bizottság is részletes tervet dolgozott ki, ám az áruknak a fuvarosok általi elvesztéséről, elidegenítéséről, valamint a szállítás közben felmerülő akadályok esetén meghíusuló fuvarokról szóló, öt paragrafusból álló törvénycikket az 1828-as bizottság nem találta kielégítőnek.<sup>82</sup> A tizenkét paragrafusra bővített új törvénycikk olyan alapvető előírásokat rögzített, hogy a fuvaros hatósági bizonyítvánnyal köteles magát igazolni, vagy mind a kereskedő, mind pedig a fuvaros köteles a fuvarlevélben foglalt vállalásait teljesíteni, valamint hogy a fuvaros felelős a rábízott árukért.<sup>83</sup> Szabályozta a kereskedő és a fuvaros között felmerülő vitás kérdések megoldásának módját, az előlegfizetést, és azt is, hogy mi a teendő, ha hiányzik vagy megkárosodott az áru. Már Skerlec is javasolta fuvarváltásra szolgáló állomások létesítését a főútvonalakon – ezzel az intézkedéssel azt is célozta, hogy Pestről Trieszt helyett a Magyar Tengermellék felé terelje a forgalmat –, és bár

78 MNL-OL N 101 Lad. FFF Fasc. O. fol. 118r–118v. Ürményi Ferenc véleménye a tengeri hajózás előmozdításáról szóló törvénycikkről. 1828. november 30.

79 Wenckheim József észrevételeit és a két fiumei követ tervezetét egy fiumei székhelyű magyar kereskedési társaság létrehozására és a Lujza útnak a sóáralapból történő megváltására ld.: MNL-OL N 101 Lad. FFF Fasc. N. fol. 280–299. és 185–201. – Az egyik fiumei követ, Adamich, aki a bizottság tagja is volt, korábban már két szakvéleményt is írt József nádor felkérésére a Lujza út megváltásával kapcsolatban, az 1825–1827-es országgyűlésen pedig mindkét fiumei követ igyekezett a rendeket és a kormányzatot az ügynek megnyerni. Bővebben: *Ress I.*: i. m. (10. jz.) 33., 51.

80 A felvidéki fuvarosokról: *Víga Gyula*: Az észak-magyarországi fuvarosok (Egy sajátos „vállalkozói” forma a hagyományos árucserében). In: *Uő*: Utak és találkozások. Tanulmányok a népi kapcsolatok köréből. Miskolc, 1999. (Officina Musei 10.) 175–195. A szekerezés volumenére, költségeire és a fuvarosok által bejárt távolságokra legújabbban: *Glósz József*: Gabonakereskedelem Magyarországon a 19. század első felében. L’Harmattan, Bp., 2014., különösen 131–138.

81 A pesti kereskedőtestületnek az országgyűléshez 1825-ben benyújtott kérelme hosszasan részletezi a kereskedők fuvarosokkal szembeni panaszait. MNL-OL N 101 Lad. FFF Fasc. N. fol. 254v–255v. – Egy fuvaros és kereskedő közti vitás ügyletet felidéz visszaemlékezésében Jeszenszky Ferdinánd is: Jeszenszky-krónika 1818–1900. Egy mezővárosi kismemes és emlékezősei a XIX. századból. S. a. r. Dobszay Tamás. Alterra, Bp., 2010. 43–45.

82 Relatio 11–18.

83 Opinio V. 24–26.

1791–1793-ban ez nem került bele a munkálatba, az 1828. évi bizottság felelevelénitette az ötletet.<sup>84</sup> Az állomások felállításáról a Helytartótanácsnak kellett volna gondoskodnia, a helyi kereskedőtestületek meghallgatásával.

### Az operátumok és az 1832–1836. évi országgyűlés

Az országgyűlésen a kereskedelmi munkálat a negyedik helyre került az operátumok sorában, így végül soha nem tárgyalták meg. Ez azonban nem jelenti azt, hogy a benne javasoltak semmilyen formában nem kerültek elő az országgyűlésen. 1836-ban három törvény is született az albizottság tárgyaiban: a Lánchídról szóló 1836. évi 26., a közlekedési célú vállalkozásokat és a kisajátítást szabályozó 1836. évi 25., valamint a vízi munkálatokról szóló, már említett 1807. évi törvényt megerősítő 1836. évi 36. törvénycikk.<sup>85</sup>

Láthattuk, hogy a pest-budai állóhíd kérdése az operátumban csak a vállalatokról szóló törvényjavaslat indoklásában jelent meg, bár a bizottság ezt javasolta elsőként megépítésre a vállalkozók számára. A Lánchíd építése kapcsán – a híd ügyében kiküldött országos bizottság által 1833-ban – megállapított fő elvek viszont egybehangzanak az operátum indoklásával: magánrésztvényesekből álló vállalat végezze a munkát (mivel nincs olyan közalap, amelyből finanszírozni lehetne), és mivel a vállalkozók ragaszkodni fognak a haszonhoz a kivitelezési költségeken felül, ezért mindenkinek, aki használni kívánja a beruházást, társadalmi állásától függetlenül bele kell egyeznie abba, hogy egy meghatározott ideig hídvámot fizessen. Pest és Buda városok hídvámszedési jogát tisztességes áron meg kell váltani; ha önként nem hajlandóak lemondani a róla, akkor kisajátítással kell élni.<sup>86</sup>

A Lánchíd vitájának és az akkor elhangzott érveknek nagy szerepe volt az ország közjává és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról szóló, röviden csak kisajátítási (expropriationális) törvénynek nevezett törvénycikk megszületésében is. 1836. február 3-án, a pest-budai híddal kapcsolatos kisajátítás kerületi tárgyalása során Vay János, Szabolcs vármegye követe vetette fel, hogy szükség volna egy olyan törvényre, amely általánosan szabályozná a kisajátítást.

84 *Skerlecz M.*: i. m. (8. jz.) 417.

85 Terjedelmi okok miatt jelen tanulmányban csak az 1832–1836. évi országgyűléseken született törvénycikkkel foglalkozhatunk, meg kell azonban említeni, hogy az operátum a későbbiek során is hatással volt a törvényhozás munkájára. Ld. pl. a fuvarozásról szóló 1840. évi 20. törvénycikket, amely a kereskedelmi munkálat javaslatának szövegét vette át, és mindössze annyiban tér el attól, hogy nem tartalmazza a kereskedelmi utakon felállítandó fuvarváltó állomásokra vonatkozó paragrafust, vagy az 1844. évi 9. törvénycikket a közmunkák szabályozásáról, amely az országos bizottság javaslatához hasonlóan évi 12 nap igásnapzámban maximálta a jobbágyok közmunka-kötelezettségét.

86 *Kossuth Lajos*: Országgyűlési Tudósítások. II. 1833. augusztus 5. – 1834. március 24. S. a. r. a Keletréurpai Tudományos Intézet Történettudományi Intézetének munkaközössége. Magyar Történelmi Társulat, Bp., 1949. (= KLÖM II.) 404.

Vay indítványával aztán három napon keresztül foglalkoztak a rendek, a javaslat mellett az alsótáblán felszólalt többek között Deák Ferenc, Bezerédj István, De la Motte Károly és a felsőtáblán Széchenyi István is.<sup>87</sup> A kisajátítás szabályozásával már egyértelműen a vasútépítések megkönnyítése volt a rendek célja. Az érvelésekben előkerülő fő motívum a lemaradástól való félelem volt: Európa országai a kezdődő vasútépítési lázban égnek, és ha Magyarország nem tartja velük a lépést, akkor a máshol megépülő vasutak el fogják terelni a forgalmat a Kárpát-medencéből, és a korszerűtlen eszközökkel szállított, ezáltal drágábbá váló magyar termények versenyképtelenné válnak. Ahogy Deák fogalmazott: Magyarország számára tehát „már többé nem az forog kérdésben: akarjuk e hazánk virágzását emelni? hanem ha akarunk e létezni tovább, vagy egészen elveszni”.<sup>88</sup> A törvényjavaslat jelentőségét a kortársak szemében jól kifejezik Kossuth szavai, aki szerint ha a törvény megvalósul, a diéta résztvevői „habár semmi mást nem tettek volna is 3 évek alatt [...] már örök hálát érdemelnek a boldogság ösvényére vezetett nemzettől”.<sup>89</sup>

A vasút – mint láttuk – 1828–1830-ban még nem szerepelt a reformtervek között, az operátum mindössze egyszer említette, a társaságokról szóló törvény-cikkben.<sup>90</sup> Nem találkozunk vele az általunk átvizsgált 26, 1831–1832 folyamán keletkezett, az Országos Levéltárban, forráskiadvány vagy egykorú nyomtatott

87 Ld.: a február 3–5-i kerületi üléseken elhangzó vita, valamint Széchenyi felszólalása a március 28-i főrendi ülésen. KLÖM V. 452–471. és 599. – A vitát összefoglalja: *Fenyvessy A.*: i. m. (5. jz.) 1883.

88 Deák felszólalása az 1836. február 3-i kerületi ülésen. KLÖM V. 456.– Érveit Kossuth is megismétli. KLÖM V. 453.

89 KLÖM V. 453. – Kossuth nézeteit a közjó és a magántulajdon viszonyáról ld. az 1833-ban írt, kéziratban maradt munkájának (*A magyar főrendek 1833-ban*) töredékében az akár kisajátítással is megvalósuló, kárpótlatos örökváltság kapcsán: „a statusnak közjó tekintetéből igenis van jusa, egyesek tulajdonát nem elvenni, hanem illő pótlással felcserélni, vagy használhatóságának módját úgy kiszabni, hogy az más embertársunk iparjára, előmenetelére szorítólag ne hasson. Ez nem új állítás, s nem is theoria, mert a status ezen jusa tetteles gyakorlásának törvényeink nem egy példáját mutatják [...] vegyük azt, hogy a legszebb tábla földet is keresztülhasítják, ha az ország-út irányvonata úgy kívánja, hogy a százados privilegiált malomgátot is levágják, ha vagy áradást okozóznak, vagy közösülést gátlóknak ítéltetik, – pedig ezt teszik, s teszik legtöbbszörre, – ami már igazi tulajdonsértés, – minden pótlás nélkül.” *Kossuth Lajos*: Ifjúkori iratok. Törvényhatósági Tudósítások. S. a. r. Barta István. Akadémiai, Bp., 1966. (= KLÖM VI.) 380–381. Ennek a Kossuth korai, egykorán nyilvánosságra nem került művében kimondott elvnek különös jelentőséget ad, hogy a következő évtizedben ennek megfelelően, kisajátításképpen képzeltek el a liberális reformok hívei a kényszerítő örökváltság jogalapjának megteremtését. Vö. *Orosz István*: Az úrbéres föld tulajdonjogi helyzete Kossuth nézeteiben. In: *Nemzeti és társadalmi átalakulás a XIX. században Magyarországon. Tanulmányok Szabad György 70. születésnapjára*. Szerk. Uő–Pölöskei Ferenc–Dobszay Tamás. Korona, Bp., 1994. 215–233. és *Dobszay Tamás*: Kossuth Lajos. In: *Fónagy Zoltán–Dobszay Tamás*: Széchenyi és Kossuth. Kossuth, Bp., 2003. 158–159.

90 A bizottsághoz magánszemélyek által beküldött néhány javaslat viszont tartalmazza: Wenckheim József például Szolnok és Pest, Dercsényi János pedig a szavai hajózás kiváltására Károlyvárosig javasolt vasutat. Mindkettejük elaborátuma a kereskedelmi albizottság iratai között található: MNL-OL N 101 Lad. FFF. Fasc. N. fol. 286v, ill. 329r.

kiadás alapján hozzáférhető megyei véleményben sem.<sup>91</sup> Amikor ezek a munkák születtek, a vasút még túlságosan új találmánynak számított, kevés tapasztalat volt elérhető róla, és költségessége miatt sem meglepő, hogy a közpénzből finanszírozandó beruházásokra fókuszáló operátumban nem került szóba. 1836-ra viszont bekerült a köztudatba, sőt a már Közép-Európában is meginduló vasútépítések miatt sürgető szükségletté vált: a vita során felszólaló követek mindenekelőtt a Bécs és a galíciai Brody között tervezett vasút támasztotta versenyhelyzetre hivatkoztak.<sup>92</sup>

Mivel a kisajátítási törvény tárgyalása idején már közeledett az országgyűlés vége, biztos volt, hogy a kereskedelemügyi operátum nem kerül majd sorra, a közalap megvalósulása nélkül pedig nem is várhatták, hogy az állam vasutakat építsen. Az alsó- és a felsőtábla is osztozott tehát a felismerésben, hogy a magánvállalatok működését elő kell segíteni az országban, ennek pedig elsődleges feltétele a vállalat számára szükséges földterületek (illő kárpótlás fejében történő) kisajátítása és a beruházások használóinak vámfizetése – társadalmi különbségek nélkül.

A közlekedési beruházásokhoz szükséges tőke hiányát már az operátumot készítő bizottság is felismerte, ez azonban az országgyűlésen a közalap reményének megsemmisülésével még súlyosabb akadállyá vált. Az országgyűlés idejére bekövetkezett szemléletváltozás itt is megfigyelhető: az országos bizottság javaslata szerint a vállalkozások csak kiegészítő szerepet kaptak volna az állami vagy törvényhatósági útépítési tervek mellett, sőt az általuk épített út, híd, csatorna stb. bizonyos idő elteltével az országra szállt volna (ezzel együtt a vámszedés is megszűnt volna rajta). 1836-ban, az országgyűlés utolsó hónapjaiban azonban a kormányzat magyarországi fejlesztési hajlandóságában már nem bíztak, a közalap nem jött létre, valamint úgy vélték, hogy a megépült vasutak, csatornák állami kézbe kerülése tovább csökkentené a vállalkozási kedvet, így ennek követeléséről le is mondtak, annak érdekében, hogy a vállalkozások számára vonzóbbá tegyék a befektetéseket.<sup>93</sup>

Elvi jelentőségű, mind az operátumban, mind a két törvényben megjelenő döntés volt, hogy ezek a vállalatok mindenkitől – így a nemesektől is – díjat szedhetnek szolgáltatásuk használata fejében. A nemesség pénzügyi hozzájárulása nem volt példa nélküli: a Nemzeti Múzeum épülete és a nemesi testőrség céljára szükséges összegekről az országgyűlés önkéntes ajánlat útján kívánt gondoskodni, és az 1832–1836. évi országgyűlésen döntöttek először a rendek arról is, hogy ma-

91 Az Országos Levéltárban található megyei vélemények egy része a Kancelláriai levéltárban (MNL-OL A 96 Magyar Kancelláriai Levéltár, Acta Diaetalia II.), másik része József nádornak, a bizottság elnökének anyagában (MNL-OL N 22 Regnicolaris levéltár, Archivum palatinae secretum archiducis Josephi) van elhelyezve. Az egykorúan, nyomtatásban megjelent véleményeket ld.: *Bibó István*: Az 1790/91:67. tc. és az 1825/27:8., 9. és 15. tc. alapján létrejött rendszeres regnikoláris bizottságok kiadványainak bibliográfiája. Km. Pajkossy Gábor. Országgyűlési Könyvtár, Bp., 1977. 77–89. Zala megyéé forráskiadvány formájában: „Javítva változtatni” i. m. (4. jz.)

92 KLÖM V. 452.

93 Ld. az 1836. február 3–5. napjain zajló kerületi ülések vitáját, különösen: KLÖM V. 467–471.

gukra vállalják az országgyűlés költségeinek fizetését is. Ezekben az esetekben azonban az országgyűlés minden alkalommal hangsúlyozta, hogy a döntés egyszeri, és nem szolgálhat precedensül a későbbiekben. A vállalatokról szóló törvény újdonság volt abban a tekintetben, hogy ugyan a rendek kikötötték, hogy a vállalkozók csak meghatározott ideig szedhetnek díjat, de végül lemondtak arról, hogy az országgyűlés minden vállalkozás engedélyezését, a kárpótlás mértékét, sőt a viteldíjakat is egyenként tárgyalja meg, helyett általános – bár ideiglenesnek szánt – törvényt hoztak a jövőbeli vállalatokra vonatkozóan.<sup>94</sup> Ráadásul ebben az esetben azzal sem nyugtathatták magukat a rendek, hogy a döntés mindig az országgyűlés kezében van, hiszen a vállalkozókkal való megegyezés jogának a Helytartótanácsra ruházásával a rendek kiengedték a kezükből az irányítást.<sup>95</sup>

A törvényjavaslat alsó- és felsőtáblai vitáin egyértelműen érződik a sietség: az országgyűlés utolsó pár hónapjában tárgyalták, és a rendek tudatában voltak annak, hogy ha három évet kell várni arra, hogy a következő diéta határozhasson a kérdésben, a késlekedésnek súlyos következményei lehetnek. A rendek vitáit olvasva azt látjuk, hogy mind az alsó-, mind pedig a felsőtábla viszonylag nagy engedékenységet mutatott, gyorsan közeledtek egymáshoz az álláspontok, mindössze két üzenetváltás alatt (április 18-ra) eljutottak a felirati javaslatig, és ezután is csak egy fordulóra volt szükség, hogy az uralkodó által is jóváhagyható törvény-szöveget fogalmazzanak meg. Bár megjelentek a nemesi birtok sérthetlenségét feltű hangok, a kisajátítással szemben számottevő ellenállás nem volt.<sup>96</sup> Minden jel arra mutat, nagy szerepe volt annak, hogy az országgyűlés résztvevői ismerték a kereskedelmi munkálat javaslatát a vállalkozóknak adandó kedvezményekre vonatkozóan, és így volt olyan kiindulási alap, amit módosításokkal ugyan, de fel tudtak használni. Amikor például április 26-án, alig egy héttel az országgyűlés zárása előtt az alsótábla befoglalta javaslatába a támogatott útvonalakat, kis módosítással a bizottság javaslatát vette át.<sup>97</sup>

Az időszak nemcsak a törvény gyors elfogadásában volt döntő tényező, hanem a törvényjavaslat tartalmának formálódásában is szerepe volt: a rendek érez-

94 Ez persze hosszabb vita tárgya volt: a követek egy része először ragaszkodott ahhoz, hogy minden egyes vállalkozás esetében egyenként bírálja el az országgyűlés a kárpótlást és a kisajátítást, majd egy országos bizottságra bízta volna a feladatot. (Ld. a már említett kerületi ülések vitáinál.)

95 Ld. az 1836. évi 25. törvénycikk 3. és 4. §-át.

96 A kisajátítás elvét az alsótábla február 17-i országos ülésén hat vármegye ellenezte. KLÖM V. 482.

97 A változtatás mindössze annyit jelentett, hogy a tengerhez vezető utak esetében meghatározták, hogy csak a Magyar Tenger mellék kikötőiről lehet szó, valamint a bizottság által javasolt tizenkét útvonalat megtoldották egy tizenharmadikkal: a Sziszeckről a tengerpartra vezetővel. Továbbá az operátumban több település is felsoroltak az egyes útvonalak mentén, az országgyűlés viszont a vonalvezetés tekintetében nagyobb szabadságot biztosított a vállalkozóknak. Az április 26-i kerületi ülésen elhangzó hozzászólások és az alsótábla üzenete a királyi válasz tárgyában: KLÖM V. 662–664. és Felséges Első Ferencz Ausztriai Császár, Magyar és Cseh Ország Koronás Királyától Po'sony Szabad Királyi Városába 1832-ik Esztendőben, Karácson havának 16-ik napjára rendeltett Magyar Ország' Gyűlésének Írásai. I–VII. Po'sony, 1832–1836. VII. 591. (= Iratok 1832–1836.)

ték, hogy a következő országgyűlésig, azaz legalább három évet várni egy vállalkozás engedélyezésére veszélyes időpazarlás. Ez fontos tanulság volt az országgyűlés számára, amelynek le kellett mondania arról, hogy részletekbe menően irányítsa az ország gazdasági életét. Mivel az uralkodó nem fogadta el a rendek által javasolt állandó országos bizottság felállítását – az indoklás szerint ez a törvényhozás és a végrehajtó hatalom addigi jogkörét csorbította volna –, a törvénybe az országgyűlés közlekedéssel kapcsolatos jogait fenntartó és a rendek előzetes szándékaival ellentétben a Helytartótanácsot és a vármegyei tisztségviselőket az engedélyezés, az igazságszolgáltatás és a felügyelet jogával felruházó paragrafusok kerültek bele.<sup>98</sup> Az országgyűlés azonban a főbb irányok meghatározásán túl nem kívánt beleszólni az utak pontos vonalvezetésébe, így nyílt például lehetőség a későbbiekben a Pest és Bécs közötti vasútvonal építésében érdekelt felek vitájára arról, hogy a vasút a Duna jobb vagy bal partján haladjon-e.

Végül érdemes néhány szót szólni a kereskedelmi operátum témájában az országgyűlésen elfogadott harmadik törvényről. Az 1807. évi 17. törvénycikk megerősítéséről és további szigorításáról szóló 1836. évi 36. törvénycikk (*az egyesek költségein készítendő vízi munkálatoknak előmozdításáról*) a korábbi törvénytől eltérően kimondta, hogy az érdekelt birtokosok többsége által elhatározott vízi munkálatokban minden érintett birtokos a munkából keletkező hasznával arányosan köteles részt venni. Az 1807. évi törvény megváltoztatását a diéta az 1836. március 28-án felterjesztett sérelmek között kérte: Pest megye a kiskunsági birtokosokat kívánta törvényileg kötelezni a Duna partjainak megerősítésében való részvételre.<sup>99</sup> A törvénycikk megszületésének oka tehát a vízépitési munkálatokkal kapcsolatban folyamatosan jelen lévő, és az eddigi törvények által nem kielégítően rendezett potyautas-probléma, a hozzájárulást megtagadókkal szembeni eljárások szabályozásának hiányosságai. A törvény szövege szerint a vonakodók ellen a megyei tisztí ügyész indíthat pert, de megengedték számukra a birtokon kívüli fellebbvitelt. Ezt a rendek által oly fontosnak tartott kérdést tehát nem emelték ki a jog- és igazságszolgáltatás hagyományos rendjéből, és a sok esetben igen nehézkesen mozduló vármegyei igazságszolgáltatásra bízták, mint ahogy az újabb törvényi szabályozás elmaradása miatt a vállalatok és a kisajátítás kérdése is megmaradt annak keretei között.<sup>100</sup> Elmaradt a törvény szövegéből az operátum és a mások által is javasolt, a törvény megsértőire – elrettentés gyanánt – kivetendő nagyobb összegű bírság is.<sup>101</sup>

98 A feliratra adott királyi válasz: Iratok 1832–1836. VII. 515–516. – A törvényt ugyanakkor ideiglenesnek szánták, és a legközelebbi országgyűlésen felül akarták vizsgálni.

99 Iratok 1832–1836. VII. 138–140., 686. és 695.

100 Erre a vízszabályozó társulatok kapcsán Vári András hívta fel a figyelmet: *Vári András: Vízszabályozások, tulajdonjogok és gazdálkodás Magyarországon az 1820-as és az 1870-es évek vége között*. In: *A felhalmozás míve. Történeti tanulmányok Kövér György tiszteletére*. Szerk. Halmos Károly et al. Századvég, Bp., 2009. 333.

101 Vö. *Opinio V. 19. és Balásházy J.*: i. m. (2. jz.) 92. – A vízügyi munkálatok kérdésének részletes szabályozására a következő országgyűlésen került sor, súlyosabb szankciókkal, ám a vármegyei igazságszolgáltatás hatáskörében megmaradva: az 1840. évi 10. törvénycikk (a vizekről és csatornákról) az ilyen ügyek rendezését rövid úton a szolgabíróra bízta, és a vonakodó közbirtoko-

## Az operátum mérlege

A történettudomány az új operátumnak rendszerint a régihez képest konzervatívabb voltát hangsúlyozza,<sup>102</sup> a közlekedéssel kapcsolatos törvénycikkekben azonban számos korszerűbb, az 1820-as évek végére megváltozott körülményekre jól reflektáló javaslat is megjelent – például a vállalatokról szóló –, amellet persze, hogy számos kérdést megoldatlanul hagyott. Az operátum közlekedéssel kapcsolatos részének az albizottság véleményezése után készült új változatában valóban kevesebb újító szándék látszik, Komáromy nyomán nagyobbbrészt inkább csak elhagyták belőle azokat a részeket, amelyek időközben elavultak (a folyami és tengeri hajózásra vonatkozó pontok például jócskán lerövidültek). Ennek ellenkezőjére is találhatunk azonban példát, a vámokkal kapcsolatban az albizottság javaslata volt a legalaposabb. Számos korszerűbb és kimondottan hasznos gondolat csak az összbizottsági tárgyalásnak köszönhetően került bele a munkálatba. Ilyen volt a közmunkák, a kisajátítás és a kártérítés szabályozása, de az is, hogy a vállalkozók által készített beruházások használatáért rendi különbségtétel nélkül fizessen mindenki. Az összbizottság határozata utasította az albizottságot a konkrét útvonaljavaslatok elkészítésére is, és a magánszemélyek költségén végzendő vízi munkálatokról szóló, az albizottság által elhagyott törvényjavaslat is az összbizottság javaslatára került vissza az operátumba.

A változtatások egy része mindazonáltal politikai kérdést is érintett, az operátum törvénycikkei számos tekintetben hajlanak az országos hatáskör bővítésére. Ennek több oka is volt: annak felismerése mellett, hogy csak így érvényesíthető a közérdek a partikuláris érdekek felett, a gyakorlatiasság szempontja is szerepet játszott, amire jó példa az elsőrendű utak, a legfontosabb folyók és a szükséges csatornák központi meghatározása és kiépítésük országos feladatá tétele, a törvényhatóságok mozgásterének rovasára. Az új hatáskörnek, a közalap kezelésének az országgyűlésnek alárendelt bizottság kezébe adásával nyilvánvalóan azt a visszás helyzetet akarta az országos bizottság megszüntetni, hogy a közlekedés és szállítás méltán közérdeknek nevezhető fejlesztése, az ezekkel kapcsolatos munkálatok elrendelése a törvényhozásnak nem felelős kormányiszervek kezében volt. Ez a törekvés aztán még inkább megfigyelhető a törvényjavaslatok országgyűlési vitái során. Feltűnő ugyanakkor, hogy az országgyűlés által elrendelt operátum készítői között milyen nagy volt azoknak az aránya, akik az uralkodótól, a kormányzattól függő pozícióból kerültek az albizottságba. A munkálat tehát nemcsak a rendek érdekérvényesítési törekvéseinek lett a terepe: az operátum általunk vizsgált részében a helytartótanácsos Komáromy is igyekezett növelni, vagy legalábbis megőrizni a kormányiszék hatáskörét, például az ország közlekedési tervének kidolgozása kapcsán.

---

sok büntetését az okozott kárnak és a költségeknek a kétszeres megtérítésén felül 100 forintra vagy egy hónapnyi áristomra emelte fel.

102 *Barta I.*: A magyar polgári reformmozgalom i. m. (4. jz.) 338–339.

Ugyanakkor továbbra is maradtak megvalósíthatatlan elemek az operátumban: a közalap felállítása már egy évszázada napirenden volt, a bizottság azonban nemcsak nem hajlott a korszerűbb megoldásokra (hitelintézet, részvénytársaság alapítása), de egész közlekedésfejlesztési koncepcióját ettől tette függővé. Emellett sem nevezhető azonban kudarcnak az operátum története, mivel már létevel segítette az országgyűlés munkáját, lehetővé tette, hogy a megyei viták után a követek felkészülten érkezzenek az országgyűlésre, és felvázolva lehetséges megoldási javaslatokat a fontos korkérdésekre, alapot adott a tárgyalásokhoz. Ez egyértelműen érezhető a kisajátítási törvény országgyűlési vitáján, de minden bizonnyal befolyásolta az egyéb reformterveket, Széchenyi és kortársai közlekedés- és adópolitikai elképzeléseinek alakulását is.

### ADRIENN KAPITÁNY

#### TRAFFIC-RELATED PROPOSALS IN THE COMMERCIAL ELABORATIONS OF THE NATIONAL COMMITTEE OF 1828–1830

The paper examines the traffic-related legal proposals of the commercial elaborations prepared by the national committee that operated between 1828 and 1830. While the elaborations, which were regarded by contemporaries as one of the most important, raised attention primarily on account of the problem of customs, despite evident lacunae, also the articles concerned with traffic contained important and modern ideas (such as the regulation of appropriation, or the abolition of the exemptions of the privileged estates from toll-paying on roads and bridges).

The issues touched on by the proposals were manifold: the country's road network, river regulations, construction of canals, drainage of marshland, regulation of carrying trade, and sea shipping. Yet the most important articles concern the financial resources that would make all these activities possible: the establishment of a public fund (*fundus publicus*) through a voluntary proposal made by the diet – that is, with the financial participation of the estates –, the customs, and the construction of such roads, bridges and, potentially, railways, in the framework of private enterprise, for the use of which all would be obliged to pay without regards to social status. Thus, traffic-related proposals appeared in the elaborations not merely as an economic problem, but, indicating an awareness of the necessity to introduce noble contribution and curtail the tax burden of the peasantry, they also prudently articulated some elements of social reform. Moreover, the planned parliamentary supervision of both the monetary funds and the development works would have been an important political result, for the diet's competences would thereby have extended to areas that were controlled by the royal Lieutenancy (*consilium locumtenentiale*) and Chamber (*camera Hungarica*) without the involvement of the estates.

Although the elaborations were never entirely adopted by the diet's agenda, they were nevertheless instrumental in the enactment by the diet of 1832–1836 of some important traffic-related laws: several chief elements in the articles on the Chain Bridge, the private enterprises and appropriation already appear in the elaborations, and their influence is clearly tangible in some of the laws enacted by the later diets as well. That in such questions the diet came to a relatively rapid consensus was accounted for by the fact that its members were already well-versed in the relevant sections of the elaborations, and thus arrived to the diet sufficiently prepared.

## CONTENTS

### THE COMMON GOOD IN THE DISCOURSES OF THE LATE ANCIEN RÉGIME IN HUNGARY

István M. Szijártó: The Concept of Common Good in Early Modern Political Discourse	499
Henrik Hönich: “Public Happiness” and “Common Good”. On the Terminology of <i>The True Patriot</i> by Zsigmond Osvald	505
Zsolt Kökényesi: The Training of Useful Citizens. The Relations between Common Good and Education in the 18th-Century Habsburg Monarchy	519
Márton Szilágyi: The Common Good in György Bessenyei’s Novel <i>Tariménes útazása</i> (The Journey of Tarimenes) (1804)	533
György Miru: Moral Values and Divisible Goods in the Political Thinking of the “Reform Era”	541

### STUDIES

Patrice M. Dabrowski: “Discovering” the Carpathians. Encounters between Lowlanders and Highlanders in the 19th Century	555
Rubén González Cuerva: “The prodigious Transylvanian prince”. The “long war” against the Ottoman Empire (1593–1606) in the Mirror of the <i>relaciones de sucesos</i>	565

### WORKSHOP

Petra Mátyás-Rausch: The Mining Region of Szatmár in the First Years of Gábor Bethlen’s Rule (1613–1619)	585
Dávid Turbucz: “Francis Joseph Sent a Message”. Imperial Birth- and Namedays during World War I	603
Adrienn Kapitány: Traffic-Related Proposals in the Commercial Elaborations of the National Committee of 1828–1830	615

### DOCUMENTS

Balázs Kertész: The Prologue of the 1499 and 1518 Constitutions of the Observant Franciscans in Hungary	643
--	-----

---

## E számunk szerzői

HÖNICH HENRIK, megbízott kutató (Molnár Tamás Kutató Központ) • KAPITÁNY ADRIENN, PhD-hallgató (ELTE) • KERTÉSZ BALÁZS PhD, tud. kutató (Országos Széchényi Könyvtár) • KÖKÉNYESI ZSOLT, tudományos segédmunkatárs (ELTE) • MÁTYÁS-RAUSCH PETRA PhD, tud. munkatárs (MTA BTK TTI) • MIRU GYÖRGY, a történelemtudományok kandidátusa, egy. docens (Debreceni Egyetem) • PATRICE M. DABROWSKI PhD, tud. munkatárs (Bécsi Egyetem) • RUBÉN GONZÁLEZ CUERVA PhD, tud. kutató (Spanyol Nemzeti Kutatási Tanács, CSIC-IULCE) • SZIJÁRTÓ M. ISTVÁN, a történelemtudományok kandidátusa, egy. docens (ELTE) • SZILÁGYI MÁRTON, az MTA doktora, egy. tanár (ELTE) • TURBUCZ DÁVID PhD, tud. munkatárs (MTA BTK TTI)

ELTE = Eötvös Loránd Tudományegyetem

MTA BTK TTI = Magyar Tudományos Akadémia Bölcsészettudományi Kutatóközpont  
Történettudományi Intézete

Folyóiratunk közlési szabályzata a [www.tti.btk.mta.hu](http://www.tti.btk.mta.hu) honlapon olvasható