

**A közlekedés fejlesztésére vonatkozó elképzelések
az 1828-1830. évi országos bizottság javaslatainak tükrében**

jelige: tempora mutantur

Tartalomjegyzék

Bevezetés	3
A kereskedelmi albizottság működése és kinyomtatott irományai.....	4
A kereskedelmi munkálat részei, értékelése	6
A megyei vélemények	7
A munkálat IV. része: a közalap	8
A munkálat V. része: a kereskedelmi összeköttetések elősegítésének eszközeiről.....	10
Az utak készítéséről és fenntartásáról.....	10
A folyami hajózás előmozdításáról	15
A mocsarak kiszárításáról.....	16
Csatornák ásásáról	17
A társaságok vagy magánszemélyek által készített közhasznú munkákról.....	19
A folyók kiöntései ellen készítendő gátakról.....	20
A parti vám eltörléséről	20
A tengeri hajózás előmozdításáról.....	21
A vámokról	22
A fuvarozási ügy szabályozásáról	23
Az 1832/36. évi országgyűlés	23
Összegzés.....	25
Források és felhasznált irodalom	26
1. sz. melléklet: Az 1791–1793. és az 1828–1830. évi bizottság által javasolt törvénycikkek	33
2. sz. melléklet: A bizottság által javasolt főútvonalak	34
1. sz. térkép: A feldolgozott vármegyei vélemények	35
2. sz. térkép: A bizottság által javasolt főútvonalak vázlata.....	36

Bevezetés

Tanulmányunk célja egy sokszor hivatkozott, de részletesen nem elemzett átfogó közlekedésfejlesztési tervezet vizsgálata. Az 1825/27. évi országgyűlés által kiküldött országos bizottság kereskedelmi albizottsága javaslatot tett a közlekedés elősegítésének módjaira is, jó összefoglalást adva a reformkor kezdeti időszakának közlekedési problémáiról. Figyelmünket a vármegyék által adott véleményekre is kiterjesztettük, ugyanis a javaslat és vitája rávilágít arra is, hogy hogyan gondolkodott a szélesebb, vármegyei közvélemény ebben a kérdésben.

Jelen dolgozat alapját a bizottság által készített, majd kinyomtatott irományok szövegei, és a rájuk válaszul adott – jórészt kéziratos – megyei vélemények adják. Ez utóbbiak kisebb részét keletkezésük után kinyomtatták, nagyobb részük kéziratos formában, magyar vagy latin nyelven az Országos Levéltárban József nádor iratai között (N 22), illetve a kancelláriai levéltár Acta Diaetalia II. (A 96) gyűjteményében található meg.¹

Az 1828–30. évi országos bizottság munkálataival különböző megközelítésben többen is foglalkoztak: Barta István doktori disszertációjában elvégezte a bizottság működését illető alapvető kutatásokat, mások egy-egy vármegye véleményeit és közgyűlési vitáit elemezték. Völgyesi Orsolya tollából ismerjük Békés megye véleményeit, és foglalkozott a Pest megyeiekkel is. Molnár András közzétette a Zala megyei véleményeket, Jutai Péter Somoggyal, Barta István Szatmárral és Zemplénnel foglalkozott, ez utóbbit Erdmann Gyula is érintette kutatásai során.²

A vasút előtti korszak közlekedéséről, útjairól azonban mai napig hiányzik egy olyan átfogó, modern, tudományos igényű feldolgozás, amely kísérletet tenne a lokális (regionális, megyei) szinteken túl Magyarország teljes közlekedési hálózatának ismertetésére. Általában egy-egy megyére vagy néhány megyéből álló kisebb régióra vonatkozóan rendelkezünk az útviszonyokat bemutató feldolgozásokkal, forrásközlésekkel, ezek mellett gazdaságtörténeti munkák utalásaira, illetve posta(történet)i művekre vagyunk utalva. Jelen dolgozatnak nem célja ezt a hiányosságot tisztázni.³

¹ A megyék véleményeiket felterjesztették a nádorhoz, aki az országgyűlés és a bizottság elnöke is volt, s a főispánok is utasításba kapták, hogy küldjék meg azokat a kancellárnak, azonban egyik sorozat sem teljes. BARTA 1966 151.

² A bizottságról általánosan: BARTA 1963, 1964, 1966, GERGELY 1974, HORVÁTH 1864, KECSKEMÉTI 2008 185–191, MÁLYUSZ 1923, *Mo. tört.* 5/1. 639–663. Iratainak jegyzéke: BIBÓ 1977. – Békés és Pest megyéről: VÖLGYESI 2002, Somogy: JUTAI 2006, Szatmár: BARTA 1959, Tolna: CSAPÓ 1989, Zala: „*Javítva változtatni*” 2000, Zemplén: BARTA 1966, ERDMANN 1989.

³ Magyarország közlekedési viszonyaira összefoglalóan: CZÉRE [1997], *Mo. tört.* 5/1. 236–245, HANZÉLY 1960, DEZSÉNYI–HERNÁDY 1967, GRÁFIK 1983 stb. Fontos még megemlíteni Frisnyák Zsuzsa kronológiáját is.

A kereskedelmi albizottság működése és kinyomtatott irományai

Az 1825/27. évi országgyűlés több évtizedes halogatás után elhatározta az 1791-ben küldött országos bizottságok (1791:LXVII. tc.) munkálatainak tárgyalását. Az 1827. évi VIII. törvénycikkkel⁴ 81 tagú bizottságot jelöltek ki, amelynek az lett a feladata, hogy kilenc albizottságra oszolva, az – e célból a diéta ideje alatt kinyomtatott – munkálatokat a következő országgyűlésig vizsgálja felül, és ott véleményét azokról és a javasolt törvénycikkekről nyújtja be. Vizsgálata során figyelmet kellett fordítania arra, hogy megfelelt-e a munkálat az 1791. évi LXVII. tc. irányelveinek, kimerítette-e a rábízott tárgykört, s hogy az időközben bekövetkezett változások nem tesznek-e módosításokat szükségessé. A bizottság a nádor vezetése alatt, Pesten működött 1828. január 20-tól, végleges javaslataival 1830 nyarára készült el.⁵

A kereskedelmi albizottság 1828. január 28-án ült össze először, és 1830. május 22-ig összesen 80 ülést tartott.⁶ Tagjai: Ürményi Ferenc⁷ fiumei kormányzó, Komáromy Péter⁸ a Helytartótanács tanácsosa, Fekete Ferenc⁹ gróf a Hétszemélyes Tábla bírása, két megyei követ: Dessewffy József gróf¹⁰ szabolcsi és Radvánszky Antal¹¹ zólyomi követe, Wachtler Bernát¹² pozsonyi nagykereskedő, aki távollevő főrendet helyettesítő követként vett részt az országgyűlésen, valamint három városi követ: Adamich András Lajos¹³ Fiuméből, Nagy Be-

FRISNYÁK 2001. – ERDŐS 1964 közli ugyan a kiépített közutak listáját az 1790–1850 közötti időszakból, de forrásait nem jelöli meg. FAZEKAS 1992 és BÁCSKAI–NAGY 1984 a város, ill. településhálózat vizsgálata kapcsán ír nagy részletességgel az úthálózatról.

⁴ CJH 1740–1835 438–443.

⁵ BARTA 1964 102.

⁶ Az albizottság üléseinek kézírásos jegyzőkönyveit lásd: MNL OL N 101 Lad. FFF. Fasc. M. A továbbiakban erre az iratanyagra csak az ülés dátumának megjelölésével utalok.

⁷ Ürményi Ferenc (1780–1858) 1822–1836: Fiume és a Magyar Tengermellék kormányzója. Korábban a pénzügyigazgatásban szerzett gazdasági tapasztalatokat az általános udvari kamara titkára, majd 1815-től a temesvári kamarai igazgatóság vezetőjeként. PÁLMÁNY 2011 261–262. RESS 2004 34.

⁸ Komáromy Péter: köznemesi családból származott, 1805–1835-ig a Helytartótanács tanácsosa, 1824–1835 irodaigazgató (director cancellariae). EMBER 1940 203, 216.

⁹ Fekete Ferenc gr., galánthai: cs. kir. kamarás, a Hétszemélyes Tábla bírása. NAGY 1858. 144.

¹⁰ Dessewffy József gr., cserneki és tarkeői (1771–1843) Szabolcs vármegye táblabírása és követe. Titkosrendőri jellemzése szerint az ellenzék egyik legerősebb és leghevesebb alakja. A gazdasági problémák megoldásában saját helyzete folytán is érdekelt lehetett: birtokaival 2 milliós terhet is örökölt apjától. PÁLMÁNY 2011 881–882.

¹¹ Radvánszky Antal, id., radványi és sajókazai (1769–1840): Zólyom vm. követe az 1825/27. és 1832/36. évi országgyűlésen. PÁLMÁNY 2011 1110.

¹² Wachtler Bernát István (1766–1838) A legtekintélyesebb pozsonyi patricius nagykereskedők egyike, az összbizottság egyetlen olyan tagja, aki távollevő főrend képviselője. Az országgyűlésről rendszeres jelentéseket készített Sedlnitzky rendőrminiszter részére. PAJKOSSY 1997 351. PÁLMÁNY 2011 2206–2207.

¹³ Adamich András Lajos (Andrija Ljudevit Adamić) (1766–1828): fiumei tanácsos, kereskedő, az 1825/27. évi országgyűlésen Fiume és a Magyar Tengermellék követe. Az albizottság tagjai közül egyedülként szolt bele már az 1791–93. évi kereskedelmi bizottság munkálataiba is, egy, a fiumei polgárok által a bizottsághoz benyújtott elaborátum társszerzőjeként. PÁLMÁNY 2011 1253. RESS 2004 30.

nedek¹⁴ Budáról és Wagner Ferenc¹⁵ Sopronból. A reprezentatív összetételű társaságot Barta István erős albizottságnak értékelte, többen a tagjai közül (pl. Ürményi, Wachtler és a városi követek is) gazdasági tapasztalatokkal, ill. közgazdasági ismeretekkel rendelkeztek.¹⁶

Az első üléseken az albizottság tagjai kiosztották maguk között az 1793-as javaslatokat, a vizsgált tárgy alapját képező részt Komáromy Péter kapta meg véleményezésre.¹⁷ Az 5. ülésen felsorolták azokat a sérelmeket és kívánságokat, amelyeket az országgyűlések a rendszeres bizottsági munkák sorába utaltak.¹⁸ Ezek megoldása is a kijelölt véleményezők feladata lett, csakúgy mint magánszemélyek és testületek az országgyűléshez korábban beérkezett javaslatainak és kérelmeinek elbírálása.¹⁹ Komáromy relációjával november 12-re készült el, munkáját az albizottság a november 27-i ülésen kezdte tárgyalni, és öt ülésen keresztül foglalkozott vele.²⁰ 1829. január 19-én a végül 6 törvénycikket tartalmazó tervezetről készített jelentést az albizottság elfogadta, ez került az összbizottság elé.²¹ Az összbizottsági tárgyalást (1830. január 19. és 21.) követően, annak észrevételeit felhasználva az albizottság újrafogalmazta a javaslatokat, több ponton módosítva nemcsak a szerkezetüket, hanem lényegesebb

¹⁴ Nagy Benedek, vásárhelyi (1777–1855): tanácsos, Buda sz. kir. város követe az 1825/27. és az 1832/36. évi diétán. PÁLMÁNY 2011 1422.

¹⁵ Wagner Ferenc Xavér (1831–: Vághy) (1776–1862): Sopron tanácsosa, polgármestere, majd főbírája, és az 1811 és 1840 közötti országgyűléseken követe, 1811-től bizonyíthatóan Sedlnitzky besúgója. Titkosrendőri jellemzése szerint 1825/27-ben a városi követek közül a letehetségesebb és legképzettebb. A váltójog szakértője, 1841-ben jelent meg munkája Magyar váltójogi kérdések címmel. PAJKOSSY 1997 351–352., PÁLMÁNY 2011 1497.

¹⁶ BARTA 1964 130.

¹⁷ 1828. jan. 30-i albizottsági ülés, ill. BARTA 1964 132. Ez a rész a korábbi tervekben a 27–33. törvénycikktervezetet foglalta magába. A javasolt törvénycikkek felsorolását lásd az 1. sz. mellékletben. A fundus publicust érintő törvényjavaslat kidolgozását Radvánszky Antalra osztották, neki azonban csak az 1802:XXX. tc. által kidolgozott javaslat állt rendelkezésére, mivel az 1791/93-as bizottság nem készített tervezetet a közalap felállítására.

¹⁸ 1828. febr. 12. albiz. ülés jkv-e.

¹⁹ Az 1828. márc. 12-i ülésen Wagner Ferenc jelentését tárgyalta a bizottság Németh Sándor volt fiúmei kormányzósági tisztviselő javaslatáról, amelynek közlekedés fejlesztéséről szóló részéből a Kulpa hajózhatóvá tételét (Károlyvárosig), valamint a Lujza-út megváltását emelték ki, és javasolták Komáromynak, hogy tervezetében foglalkozzon ezekkel is. Az ápr. 3-i ülésen a pesti kereskedő testület javaslatát mutatta be ezúttal Wachtler, az albizottság a kereskedelmi utak és hidak építésénél a katonaság alkalmazására és a fuvarozás szabályozatlanságának problémájára vonatkozó megjegyzéseket szintén Komáromy figyelmébe ajánlotta. Április 8-án és 10-én Fekete Ferenc ismertette Wenckheim József és Dercsényi János munkáit, mindkét mű szerzője kitért a kereskedelmet gátló tényezők tárgyalásánál a megfelelően kiépített utak hiányára. Elképzeléseik fontosak, ám a bizottság későbbi javaslatában kevésbé hangsúlyos kérdésekre is rámutatnak: Wenckheim Fiume kiépítését és Pest és Szolnok között vasút létrehozását javasolja Pest kereskedelmi szerepének megerősítésére, míg Dercsényi a belső vámok felesleges sokasága és a folyók szabályozatlansága mellett – többek között – a hidak, elsősorban a pesti és a pozsonyi dunai átkelőhely hiányát rója fel mulasztásként. Lásd továbbá: BARTA 1964 144, 147.

²⁰ Nov. 27., 29., dec. 1., 6. és 31. Ezek a tárgyalásokon Adamich már nem vett részt, elhunytáról Ürményi a november 15-i ülésen értesítette az albizottságot. December 1-jétől betegsége miatt ezen ülésekről távol maradt Dessewffy is.

²¹ Ez a jelentés jelent meg nyomtatásban, lásd *Relatio*.

tartalmi elemeiket is.²² Az albizottság javaslata Komáromy tárgyaiban 1830. március 31-én és április 1-jén került ismét az összbizottság elé. Ekkor, és az újabb április 6–7. albizottsági üléseken már nem születtek jelentős változások. Április 17-én az albizottság, május 26-án az összbizottság is megvizsgálta, majd elfogadta a véglegesnek szánt szöveget.²³

A kereskedelmi munkálat részei, értékelése

Az 1791–93-as bizottság kereskedelmi munkálata,²⁴ amelyet az 1828-as bizottság alapul vett, a közvélemény szemében a legfontosabb tárgy volt, a kormány gazdaságpolitikájával elégedetlen rendek egyrészt ettől várták az ország gazdasági problémáinak megoldását, másrészt az itt megfogalmazott kérdések közelről érintették a nemzeti önrendelkezés kérdéskörét is. Ennek köszönhetően a rendek többször is megpróbálták már elővenni az országgyűléseken (1802, 1805, 1807), a kormány azonban mindig megakadályozta a napirendre tűzésüket. A kérdés ugyanis fontos volt Bécs számára is, bár itt inkább félelemmel vagy ellenszenvvel viseltettek iránta, tartottak ugyanis a vámkérdés kapcsán esetlegesen felmerülő közjogi vitáktól.²⁵

A 1828-ban összeült bizottság új, öt részre tagolódó – s nyomtatásban közel 200 oldalt kitevő – munkálatának²⁶ első, a kereskedelemmel, harmincadokkal foglalkozó része volt az, amelyik a leginkább kiváltotta a közvélemény érdeklődését. A bizottság és a vármegyék a vámrendszer Magyarországra nézve kedvezőbb megváltoztatását (a szabad kereskedelem vagy legalábbis a viszonyosság elérését), s a külkereskedelmi kérdésekben, így a vámok meghatározásában az országgyűlés befolyásának biztosítását kívánták elérni. A II. rész a kézműipar fejlesztésével, gyárakkal és ezek termékeivel, a III. pedig a mezőgazdaság egyes kérdéseivel (alföldi puszták betelepítése, közbirtokosságok felosztása, selyemművelés, len-, kender- és dohánytermesztés) foglalkozik.

²² 1830. február 13–14. és febr. 18. albiz. ülések. E három ülés jegyzőkönyve nyomtatásban is megjelent (*Protocollum*).

²³ Az 1830. április 17-i ülés jkv-e, ill. BARTA 1964 252. (*Opinio*)

²⁴ E munkálat nagyrészt Skerlecz Miklós zágrábi főispán, a kor egyik legműveltebb gazdasági szakemberének munkája volt.

²⁵ Az operátumok megtárgyalásának a tervezett 1831. őszi időpont helyett az 1832 végére összehívott országgyűlésre halasztása nemcsak a kolerajárványnak volt köszönhető, amellet, hogy a vármegyék tényleg nem készültek még el a munkálatok véleményezésével, a bécsi udvar szándékosan időhúzó taktikát folytatott, hogy értesüléseket szerezvén a követutasítások tartalma felől, maga számára legmegfelelőbbben alakíthassa a munkálatok tárgyalási sorrendjét. Végül a kereskedelmi munkálat a királyi proposíciókban az 5. helyre került. A kormány taktikájáról bővebben: VÖLGYESI 2002. 11–27.

²⁶ Légrészletesebben: BARTA 1964.

Elemzésünk tárgyát a IV. és V. rész törvénycikkei képezik. A IV. egy hosszabb történeti bevezető után egyetlen törvénycikket tartalmaz az ország közalapjának felállításáról, míg az V. rész a kereskedelmi összeköttetések elősegítésének eszközeit veszi sorra, tíz törvénycikket ajánlva.

A megyei vélemények

A vármegyék már 1830 tavaszán feliratban kérték a munkálatok kinyomtatását, azzal a céllal, hogy megvitassák, és a munkálatokkal kapcsolatban utasítással lássák el követőiket. A munkálatokat az ősszel összeülő országgyűlés alatt ki is nyomtatták.²⁷ 1831 és 1832 folyamán a megyék sorra elővették őket, és nekikezdték a megtárgyalásuknak. E viták jelentőségére és következményeire Barta István kutatásai hívták fel a figyelmet: az operátumok megyei vitái pezsgő közéletet eredményeztek, és elősegítették a reformmozgalom kibontakozását.²⁸

A megyék bizottmányokat neveztek ki, amelyek jellemzően nagy létszámúak voltak, s legtöbb esetben az országos bizottsághoz hasonlóan albizottságokra oszolva készítették el véleményüket, amelyet aztán a vármegyei közgyűlésen előadtak.²⁹ Itt a bizottmányok véleménye és a közgyűlési határozatok alapján adtak utasításokat a követeknek. Számos megyében ki is nyomtatták ezeket, és elküldték más vármegyékbe.³⁰ Ez viszonylag nagy nyilvánosságot eredményezett, hiszen mindenki, aki részt vett a vármegyék közgyűlésén, elmondhatta véleményét, javaslatot tehetett.

Elemzésünket 26 vármegye véleménye alapján végeztük.³¹ A vármegyék egy részénél hozzáférhető volt mind a megyei vélemény, mind pedig a közgyűlés végzése, de nem mindig. Ezeket az eseteket nem kezeltük külön, és csak azokat a megyéket vettük figyelembe, amelyeknél legalább valamely iratra támaszkodhattunk, így azon megyék, amelyek esetében csak feldolgozás állt a rendelkezésünkre, nem szerepelnek az elemzésben.³²

A vizsgálatnál figyelembe vett megyék az ország különböző vidékein helyezkednek el, és viszonylag jó mintát nyújtanak (1. sz. térkép). Feltűnő a Duna-menti és déli vármegyék nagy

²⁷ VÖLGYESI 2002 12–14.

²⁸ BARTA 1963 338–339. és uő. 1966 151–152.

²⁹ Pest megyében például 29 tagból állt, és itt albizottságokra sem oszlott. VÖLGYESI 2002 30.

³⁰ A bizottsági munkálatokkal kapcsolatos információcserében vezető szerepet játszó Pest vármegye három munkálatát továbbította más megyéknek, s megkapta nyolc megye észrevételeit. VÖLGYESI 2002 49. A kinyomtatott vélemények felsorolása: BIBÓ 1977.

³¹ Ezekhez tudtunk hozzáférni az Országos Levéltárnak a bevezetőben is említett két irategyüttesében, korabeli nyomtatásban vagy forráskiadás formájában.

³² Zemplén, Somogy vagy Tolna.

száma, ugyanakkor az északi országrészből kevés megye anyagát tudtuk elemezni. Három horvát-szlavón vármegye viszont a vizsgálat tárgyát képezte.

Számos esetben a vármegyék alaposabb, konkrétabb javaslatokat fogalmaztak meg, mint az országos bizottság, ám a legtöbbször az a jellemző, hogy bizonyos módosításokkal ugyan, de nagyrészt elfogadhatónak tartották az országos bizottság javaslatait. Néhány megye egészen részletes és sokoldalú tervezetet készített. Nógrád véleménye például több olyan elemet tartalmazott, amely nem volt benne az országos bizottság munkájában: a Helytartótanács fogalmazzon meg ajánlásokat szekerek jobbá tételére, mert a kerekék szakszerűtlen készítése miatt az utak könnyebben tönkremennek, javasolta a Lujza-út megváltását, a fiumei kikötő közpénzből való tisztítását, és hogy aki hasznos találmánnyal lép fel a hajózás érdekében, kapjon közjutalmat.³³

Nógrádon kívül Csanád, Győr, Komárom, Pest és Zala is igen sok érdemi javaslattal élt, minden vagy szinte minden törvénycikkhez volt hozzáfűznivalójuk. Bár a vizsgált javaslatok kevésbé adnak alkalmat arra, hogy rajtuk keresztül a liberális és a konzervatív álláspont szemszögéből vizsgáljuk a véleménykülönbségeket, meg kell azonban jegyeznünk, hogy az imént felsorolt vármegyék az 1832/36-os diéta szavazásai alapján a liberális megyék élmezőnyébe tartoztak.³⁴ A legtöbb megye általában három–négy törvénycikkhez szólt hozzá, voltak azonban olyan megyék is, amelyek alig fűztek javaslatot a munkálathoz (pl. Árva és Varasd).

A munkálat részeinek elemzésénél terjedelmi korlátok miatt a megyei véleményeket legfőbb motívumaik, jellemzőik kiragadásával igyekszünk ismertetni.

A munkálat IV. része: a közalap

A közalap (*fundus publicus*)³⁵ létrehozásának célja nagyobb jelentőségű közhasznú munkálatok finanszírozása volt. A gondolatot elsőként az 1715:LIX. tc. alapján kiküldött rendszeres bizottság vetette fel 1722-re elkészült jelentésében, s tervet készített, hogy a kereskedelem számára nélkülözhetetlen, nagy költségű közlekedési beruházások (folyószabályozások, csatornák) számára milyen forrásokból lehetne a szükséges közalap jövedelmét előteremteni. Bár

³³ Nógrád...6.

³⁴ KECSKEMÉTI 2008 338–340. – Meg kell jegyeznünk azt is, hogy a liberálisok ekkor általában még kisebbségben voltak a megyékben, és egy-két jellegzetes alak körül szerveződtek. A Hitel azonban ekkor már közkézen forgott, s megjelenése döntő hatású lehetett a liberálisok gondolkodásának alakulására. Barta István feltételezte azt is, hogy a Stadium és a Balítéletekről is – informális csatornákon keresztül – eljuthattak a vármegyei liberálisokhoz. HORVÁTH 1980 18, BARTA 1966 135.

³⁵ A latin kifejezésre a történeti 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.

1723-ban törvényt hoztak az ország közpénztárnokáról,³⁶ az alap nem jött létre, és a kérdés a XVIII. század folyamán továbbra is jelen maradt az országgyűléseken.³⁷ 1791-ben a kereskedelmi bizottság feladatai között ugyan szerepelt, ám az nem készítette a közalapról tervezetet. 1802-ben viszont a rendek elérték, hogy a kérdést megtárgyalhassa a diéta, és újabb bizottságot küldtek ki a részletek kidolgozására.³⁸ Ez sem járt azonban eredménnyel, az évszázados szándék ellenére nem sikerült a meghatározott alapelveknek (a nemesi adómentesség megtartása, a jobbágyságra nehezedő teher nem növekedhet) megfelelő forrásokról gondoskodni.

Az 1828-ban összeült albizottság a közalapot egyrészt országgyűlésen teendő önkéntes ajánlatból, másrészt az 1792:XIV. tc. alapján amúgy is a közlekedés fejlesztésére fordítandó sóáralapból hozta volna létre, úgy, hogy három éven belül az egész összeg rendelkezésre álljon.³⁹ A bizottság az alap felhasználását úgy képzelte el, hogy az összeget kamatra kiadta volna olyan hazai lakosoknak, akik a mezőgazdaság, az ipar vagy a kereskedelem előmozdítását célzó vállalkozásba kívántak fogni, és a tőkének csak a kamatait használták volna fel a törvényben meghatározandó közhasznú munkák elvégzésére. Az alap igazgatására az országgyűlés tagjai közül egy országos bizottságot választanának, amely munkájáról rendszeresen jelentést tett volna a diétán.

A legtöbb megyei vélemény – Varasd és Árva kivételével – foglalkozott a közalap kérdésével, a törvényjavaslat kényes volta (ti. el kellett kerülni, hogy a nemesi alkotmányba ütközzön) és néhány függőben maradt kérdés bőven szolgáltatott lehetőséget saját elképzelések közzétételére. Számos vármegye tett javaslatot az alapba bevonandó forrásokra.⁴⁰ Az összbizottság opiniójában nem szerepelt az alap tőkéjének összege, ennek kijelölését is az országgyűlésre kívánták bízni. Ez érthető is, több megye kifejezte ugyanis aggodalmát a rendek anyagi helyzetével kapcsolatban.⁴¹ Megfigyelhető az a hozzáállás is, hogy bár legtöbbször szívesen hozzájárultak volna a közalaphoz, ragaszkodtak ahhoz is, hogy a kezükben tartsák a

³⁶ 1723. évi XCIX. tc. az ország közpénztárnokáról. CJH 1657–1740 642–643.

³⁷ A közalap történetére bővebben: PLEIDELL 1933

³⁸ 1802:XXX. tc. a közalapról CJH 1740–1825 302–305.

³⁹ *Opinio* (IV.) 14–15. – A sóáralapot Mária Terézia hozta létre, amikor 1771-ben 3 krajcárral megemelte a só mázsánkénti árát, hogy a többletbevételt a pestis elleni kordonok költségeire fordíthassák, ám az alap a pestis elmúltával is fennmaradt, s az uralkodónő vízi építkezésekre, útjavításokra stb. rendelte. II. József, akinek célja volt az ország szárazföldi úthálózatának kiépítése, 1786-ban további 8 krajcárral emelte a só árát. 1792-ben az is elérték a rendek, hogy az összegről a Helytartótanács rendelkezzen. 1792:XIV. tc. *Hogy a sónak 11 krajcárral emelt ára a meghatározott közcélokra fordíttassék.* CJH 1740–1825 250–251.

⁴⁰ Csanád pl. javasolta a királyi birtokadományt nyertek, a magyar nyelvet nem tudó nemesített idegenek és a hivatalos elfoglaltság nélkül külföldön tartózkodók megadóztatását. MNL OL A 96 10. cs. 518. Bács megye elhunyt egyháziak vagyonának egy bizonyos részét fordította volna erre a célra. MNL OL N 22 16. cs. 219r. stb.

⁴¹ Az albizottság 5 milliós alaptőkében gondolkodott. *Relatio* 2 15. – Pl. Zala: *Javítva változtatni* 2000 29.

pénzüik kezelését. Komárom javasolta, hogy azt is foglalják törvénybe, hogy „a’ köz Fundus-ba a’ Kormánynak soha semminémű egyenes befolyása ne lehessen”.⁴²

A közalap várható sikerét illetően több megye kétségeket fogalmazott meg, Sopron úgy látta, hogy a közigazgatás alatt lévő alapok általában nincsenek jó kézben, s azt javasolta, hogy a törvényhatóságok megbízható helyekre adják ki kamatra az összeget, az ország által kezelendő pénztárba pedig csak azok kamatai folyjanak.⁴³ Nógrád szintén úgy vélte, hogy a tőke kamatai, de még a teljes tőke sem lesz elegendő, hogy mindazt elvégezzék, amire a törvények szerint a közalap rendeltetve lenne.⁴⁴ Hasonlóképpen vélekedett Győr küldöttsége is, ugyanakkor úgy vélte, hogy a megyék is képesek lennének a rájuk eső útszakaszokat megépíteni.⁴⁵ Szatmár viszont egyenesen ellenezte a közalapot, bizonytalannak értékelve minden alapítványok sorsát, ha nem fekvő birtokokon vagy meghatározott cikkekre kivetett adón alapulnak.⁴⁶ Ha létre is jön az alap, sok törvényhatóságnak semmi vagy csak igen kevés haszna lesz belőle (pl. Szatmárnak is), így igazságtalannak érzik, hogy ugyanúgy kellene a költségekhez hozzájárulniuk, mint más, az útépitések hasznát élvező megyéknek.⁴⁷ A többi megye viszont támogatóan lépett fel a javaslat mellett.

A munkálat V. része: a kereskedelmi összeköttetések elősegítésének eszközeiről

Az utak készítéséről és fenntartásáról

A 10 javasolt törvénycikk-tervezet közül az első a bizottság útépitési programjának kifejtése (*articulus de viarum structura et conservatione*).⁴⁸ A bizottság indoklásában háromféle úttípus között tett különbséget: elsőrendű vagy főútvonalak (*viae principales seu capitales*

⁴² Komárom... 10. Hasonlóképpen vélekedett Bihar is. Bihar... 10.

⁴³ MNL OL A 96 11. cs. 205v.

⁴⁴ Csongrád és Pest megye viszont kevésbé volt borúlátó, amikor azt javasolta, hogy ha a közalaphoz lesz elég ereje, akkor ne csak a főutakat, hanem a másodrendű utakat is építsék annak költségére. Pest a hajóvontató utak tisztítását is a fundusból eszközölné. Nógrád pedig a hírek szerint beiszapolódott fiumei kikötőhely tisztítását is a közalaphoz állná. Nógrád: MNL OL A 96 11. cs. 5, 9., Csongrád: N 22 16. cs. 782v. Pest... 16.

⁴⁵ „mint azért, hogy az utak csináltatása a’ publicus fundusnak azon jövedelmeit, mellyekért még eddig remélhetni, bizonyosan felülhaladná, mint pedig azért, hogy már több Jurisdictió ebben a’ tárgyban kötelességének megfelelt, azon Jurisdictiókról pedig, a’ mellyek ugyan ebben a’ tárgyban még hátra maradtak, egyáltalában állítani nem lehet, hogy erre való elegendő tehetséggel nem bírnának.” Győr... 9. A megyei közgyűlés azonban nem értett ezzel egyet.

⁴⁶ Fekvő birtokot csak a kamarától vagy az egyháztól lehetne szerezni, ami nem lenne egyszerű, adóval pedig nem lehet tovább terhelni a népet, nemesekre állandó adót kivetni „sem a’ mostani országos küldöttség javallani nem meri, sem mi nem merjük.” MNL OL N 22 17. cs. 14r.

⁴⁷ Szatmár ezért nem kívánt más fundust, mint a só felemelt árából származó összeget. Ám arra az esetre, ha mégis elfogadnák a közalapot, köveit rögtön három új útvonal és a Szamos folyó közalaphoz szabályozásának javaslatba hozására szólította fel. Uo. 15v. Továbbá: BARTA 1959 288.

⁴⁸ *Opinio (V.)* 3–11.

ductus), a kereskedelmi vagy mellékes utak (*viae commerciales communicationis, laterales communicationis viae*), valamint a csupán egyes településeket összekötő utak (*viae, quae singulares solum possessiones inter se jungunt*).

Az elsőrendű utak közé a kereskedelem központjából, Pestről és a fővárosból, Bécsből (!) a tengerhez, valamint a környező tartományokba vezető utakat sorolták. Ezeket a közalapból kellene elkészíteni, a már elkészült szakaszokat pedig az adózó nép ingyenes közmunkájával tervezték fenntartani. A tervezet 12 útvonalat jelölt meg (2. melléklet és 2. térkép),⁴⁹ amelyek közül hét Pestről indult, s ezek közül egy Bécsbe, egy pedig a tengerpartra vezetett.⁵⁰ A többi is Magyarország kereskedelmi összeköttetéseinek fő irányába haladt volna, legtöbbjükön postajárat is közlekedett: egy útvonal elágazással Morvaország és Szilézia felé, egy Galíciába, kettő az Alföldön át Erdélybe, illetve egy a Duna mentén a Török Birodalomba. Két út indult Bécsből, egy a tengerpartra, s elágazva a Török Birodalom felé, 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.⁵¹ A tervezet azonban csak néhány jelentősebb települést jelölt meg utanként, a pontos útvonalak kijelölését az országgyűlés által a közalap kezelésére választott bizottságra és a Helytartótanácsra bízta volna.⁵²

Az utak második típusába azon utak tartoznak, amelyek az előbb említett főútvonalakat egymással összekötnék, vagy valamely vásárhelyről ezen az útvonalakhoz vagy a folyami hajózás egy jelentősebb állomásához vezetnének. Konkrét útvonalakat a bizottság itt egyáltalán nem jelölt meg. Ezeket az utakat az adózók ingyenes közmunkájával kellett volna elkészíteni, a Helytartótanács útmutatása alapján, s az egyes vármegyéknek kötelezővé tenné a kölcsönös segítségnyújtást abban az esetben, ha egyik megyének jóval több útépítési feladata lenne, mint a szomszédosnak. Nehogy azonban az utak építése és fenntartása túl nagy terhet

⁴⁹ CZÉRE [1997] két térképen is közli a bizottság által javasolt útvonalakat (egyszer az 1790–91. évi diéta bizottságának útvonalaiként), mindkettő tartalmaz azonban hibákat (rossz helyre jelölt városok, hiányzó útvonalak). CZÉRE [1997] 12. és 46. Ezért a térképet újraserkesztettük, lásd 2. térkép.

⁵⁰ *Opinio (V.)* 8–9.

⁵¹ Ezen útvonalak elemzése szétfeszítené dolgozatunk kereteit. Mindazonáltal Magyarország 1840. évi postaút-hálózatával (térképen lásd: HENCZ s. d. 216. után) összehasonlítva a bizottság által javasolt utakat, kisebb eltéréseket állapíthatunk meg: pl. a Pest–Buda és a tengerpart között közlekedő postakocsi nem a bizottság által javasolt, Nagykanizsán és Varasdón át érte el Zágrábot, hanem Iharosberényen, Zákányon és Kaproncán haladt át. – Az ezeken az útvonalakon már meglévő utak minősége eltérő volt, a Bécsből a tengerpart felé, vagy Budáról Eszék felé tartó utak nagyjából kövezettek voltak, míg Pest megyéből az Alföld irányába nem is vezetett kövezett út. ERDŐSI 1981 26. BALLA 1838 458.

⁵² A közlekedés központi igazgatását a Helytartótanács, és az alá rendelt, 1788-ban létrehozott országos építészeti igazgatóság (*Directio in hydraulicis et aedilibus...*) látta el, amely Budán székel, s hatásköre Horvátországra és Fiumére is kiterjedt (Erdélyre nem). Működéséről bővebben: EMBER 1942–1945 és FELHŐ–VÖRÖS 1961 507–512. A vízügyi igazgatás története Dóka Klára tollából született monografikus feldolgozás: DÓKA 1987.

rójon a népre, egy maximumot akartak meghatározni, amely maximum, a megyék meghatározása szerint évente 12 igásnapszámot, vagy 24 gyalognapszámot jelentett egésztelkes jobbágyok esetében,⁵³ az egész teleknél kisebb földet művelők esetében pedig a telkük nagysága szerint ennek megfelelő arányban. Ezzel az adózók terheinek könnyítése, az egyenlőtlen és aránytalan terhek és az önkény megelőzése volt a bizottság célja.⁵⁴ Ezt szolgálta volna az is, hogy a bizottság lehetővé tette volna a jobbágyoknak, hogy a munka rájuk eső megegyezés szerint részét másokkal végeztessék el.⁵⁵

Ez a kérdés azonban megosztotta a bizottság tagjait, s egyet nem értésüket a bizottsági véleményhez csatolt különvéleményben fejtették ki.⁵⁶ Meglátásuk szerint nem szükséges az útépitésre fordítható közmunka maximumának törvényben való kimondása, mert egyrészt az ország népesedési és gazdasági viszonyai régióként igencsak eltérőek, másrészt fontos munkálatok késedelméhez és jelentős többletkiadásokhoz vezethet, ha elfogy az évre rendelkezésre álló közmunkaerő, s ezért a munka befejezése a következő évre csúszik. Ugyanakkor úgy vélték, hogy azok a célok, amelyekkel e rendelkezést indokolták, a törvényhatóságok odafigyelésével is megvalósíthatók.

Végül a tervezet az utak harmadik típusának fenntartását, amelyek csak egyes helységeket kötnek össze egymással, az illető helységekre bízta, meghagyva, hogy az itt végzett munkák nem számíthatók bele a jobbágyok maximumába.⁵⁷

Az utakról szóló törvénycikk jelentős változásokon ment keresztül a 1793-as javaslatához, de az első albizottsági javaslatához képest is: ezekben még szerepelt az utak és a folyami hajózás általános tervének elkészítése, amelyet a következő országgyűlésen kellett volna a rendek elé bemutatni.⁵⁸ Ehelyett a bizottság végül elvégezte ezt a munkát, megadva a kiépítendő főútvonalakat, a szabályozandó folyókat és a szükséges csatornákat.

⁵³ Azon délvidéki megyékben azonban, ahol a jobbágytelki állomány nagyobb, 12 helyett 16 igásnapszám is lehet az alap.

⁵⁴ Ez a maximum, ugyanezekkel a mennyiségekkel, már Skerlecz Miklós javaslatában is szerepelt, lásd SKERLE CZ 1914 296, 405. Ugyanezeket ajánlotta később az 1843-ban kiküldött kerületi választmány is, és az 1844:IX., a közmunkák szabályozásáról szóló törvénycikkbe is ezek kerültek be. Kerületi vál. 1843, CJH 1836–1868 205–206.

⁵⁵ Emellett szólt az az érv is, hogy az ilyen munkáknál kisebb számú, de útcsinálásban jártasabb személyeknek jobb hasznát lehetett venni, mint a tömegesen kirendelt, kevésbé motivált, hozzá nem értő lakosságnak. ANDRÁSSY 1838 2.

⁵⁶ A különvéleményt a következő tagok írták alá: a különvélemény szerzője, Végh István, továbbá b. Eötvös Ignác, Dessewffy József gróf, Ragályi Tamás, Sombory Imre, Justh Ferenc, Prónay János és Kajdácsy Antal. *Opinio (V.)* 27–28.

⁵⁷ *Opinio (V.)* 11.

⁵⁸ A tervet a Helytartótanácsnak kellett volna kidolgoznia, a szükséges előmunkálatok elvégzése és a már meglévő tervek és egyéb iratok tanulmányozása után, majd a következő országgyűlésen előterjesztése, s magába fog-

A kevés hajózható folyó miatt az ország közlekedésében a közúti forgalomnak jutott nagyobb szerep, ezt azonban két tényező akadályozta: az utak rossz állapota a folyamatos karbantartás elégtelensége miatt, valamint a nem megfelelő szerkezetű úthálózat.⁵⁹ Az utak fenntartásáról a megyék (a jobbágyságok ingyenes közmunkájával) vagy a vámszedés jogáért cserébe, magánszemélyek gondoskodtak.⁶⁰ Emiatt az úthálózatra jellemző volt a szakaszosság, és kevés volt a több megyén áthaladó, hosszabb „csinált” (azaz kövezett) útszakasz.

Az országos bizottság indoklásában a főútvonalak pontos kijelölését a közalap kezelésére rendelő országos bizottságra és a Helytartótanácsra bízta, a megyei vélemények egy része viszont kizárólag az országgyűlést tartotta jogosultnak a különféle közlekedésügyi kérdések eldöntésére. Ezek szerint az országgyűlésnek kellett volna azt is eldöntenie, hogy a főutakat milyen sorrendben kell kivitelezni.⁶¹

A főutak elkészítésével kapcsolatban az országos bizottság a finanszírozás módján kívül mást nem határozott meg. Csanád vállalkozókkal építtette volna a főutakat, nem közmunkával, s Nógrád is, viszont szétesztaná a feladatokat, s a törvényhatóságok kötelességévé tenné, hogy egyenként egyezzenek meg a társaságokkal az utak építéséről.⁶² Békés és Csanád szerint nemcsak az utak építését, hanem a fenntartásukat is a közalapból kellene finanszírozni, mert csak így biztosítható a fennmaradásuk, aztán ezeken az utakon mindenki fizessen vámot a közalap részére. Több megye úgy vélte, hogy a nagy fontosságú főutakon lehessen csak vámot szedni, és ott is csak a fundus részére,⁶³ másodrendű utakon ez csak akadályozta volna a közlekedést. Nógrád küldöttsége nem javasolta az útvám fizetésének kiterjesztését a nemesekre.⁶⁴ Trencsén az utak költségeire az örökös tartományok alattvalóitól vámot szedett volna azok használatáért, mivel Ausztriában is szedtek a magyaroktól, a megyebeli kereskedőket,

lalta volna az utak, a folyami hajózás, a mocsarak kiszárítása, valamint a csatornák ásásának tervét. *Relatio* 34–36.

⁵⁹ FAZEKAS 1992 308.

⁶⁰ Az utak készítésének szokásos módjairól lásd: ANDRÁSSY 1838, BALLA 1938/1839 49–59, JÁNIK 1837. Mindhárom szerző felvázolta a magyar utak problémáit (anyag- és pénzhány, hozzá nem értés, a karbantartás hiánya stb.) és leírta a jó minőségű kövezett utak készítésének technikáját.

⁶¹ Lásd pl. Borsod: MNL OL N 22 16. cs. 638v., Csanád: MNL OL A 96 10. cs. 519v. és *Pest...* 14.

⁶² *Nógrád...* 4.

⁶³ Ezt nem látták a nemesi kiváltságokkal ellenkezőnek, mivel aki nem akar fizetni, használhatná a régi, rosszabb állapotú utakat is. Békés: MNL OL A 96 10. cs. 157v.

⁶⁴ Mivel az „némileg a kiváltságos rend tekintetében lealacsonyítására, polgári állásának kisebbitésére szolgálhattott” volna. SRÉTER 1842 88.

jobbágyokat viszont felmentette volna.⁶⁵ Ez egyszerre szolgálta volna az utak fenntartását és a hazai kereskedők előnyhöz juttatását. Hasonlóan vélekedett Győr megye is.⁶⁶

Szerém azonban attól félt, hogy a főutak építése kapcsán visszaélések merülhetnek fel, s a főutakat is ingyenes közmunkával fogják építtetni.⁶⁷ Pest megye saját maga számára engedményeket szeretett volna elérni, amiatti aggodalmában, hogy a területén áthaladó hét (saját javaslataival együtt kilenc) főútvonal építését nem fogja bírni erővel.⁶⁸

A másodrendű utak építése kapcsán Végh István különvéleménye megosztotta a megyéket.⁶⁹ Több megye, így Temes és Baranya viszont amellett volt, hogy a jobbágyokat semmilyen ingyenmunkára ne kötelezzék, csak a községek saját útjainak készítésére. A másodrendű utak fenntartásáért így meghatározott bért kapnának. Csongrád szerint is kevésbé lenne nehézkes az útépítés, ha a jobbágyok kapnának csekély fizetést a munkájukért.⁷⁰

Az országos bizottság javaslata csak nagyvonalakban vázolta fel a főútvonalak hálózatát (a többi útét egyáltalán nem), ezt a lehetőséget pedig a vármegyék igyekeztek saját javukra fordítani. A legtöbb megye elhatározta, hogy utasításba adja követeinek, hogy amikor az országgyűlésen a főútvonalak kijelölésére kerül sor, szólaljanak fel megyéjük érdekei mellett. Több megye is javasolt új, a főutak sorába felveendő utakat. Ezeket az érveket olykor jól megalapozott érvekkel is alátámasztották. Pest és Bács pl. egyaránt kifogásolta azt, hogy a tervezett út Pestről Zimony felé a Duna jobb partján vezetne.⁷¹ Nógrád viszont azt támogatta volna, hogy a főútvonalak közül a Pest–Fiume útvonal legyen először elkészítve. Mások az erdélyi összeköttetést kívánták új útvonalakkal megjavítani,⁷² Pest pedig egy Pestről északra,

⁶⁵ MNL OL A 96 11. cs. 404v.

⁶⁶ Az utakat „azoknak költségén kellene csináltatni, és fentartatni, a’ kik azt használják, és ugy ezekre is ugy, mint az austriai tartományokban, legalább a’ külföldiekre nézve Vámokat kellene felállítani.” *Győr...* 13.

⁶⁷ MNL OL A 96 11. cs. 281r.

⁶⁸ *Pest...* 16. Balla Károly 1838-ban és 1839-ben megjelent kétrészes cikkében részletesen elemezte Pest megye útviszonyait, kiszámítva a fenntartásukhoz szükséges költségeket. Ezeket jelentősen növeli az, hogy a Hatvan, Szeged és Szolnok felé vezető utak követlen vidéken fekszenek, s a kő fuvarja nagyon megrálgítja az utak építését. Balla cikkének megírása idejében a Pest vármegyére eső 63½ mérföld főútból csak 10 volt csinált út. BALLA 1838 458.

⁶⁹ Tíz megye a különvéleményhez csatlakozott, a jobbágyok ingyenmunkája ellen három megye foglalt állást, míg további három egyértelműen kinyilvánította, hogy a maximumot pártolja. A további 10 megyénél, mivel nem tett ellenvetést, csakis feltételezni tudjuk, hogy ők is a maximum pártján álltak.

⁷⁰ *Temes...* 18, MNL OL A 96 10. cs. 37v, MNL OL N 22 16. cs. 783r.

⁷¹ Bács vármegye érvei: a Duna jobb partján, Eszéken át bonyolódó forgalom kb. egytizede a Bács megyén keresztül Zimonyba menőnek, a balparti út jóval rövidebb, könnyebben járható, és az utak is jobbak erre felé. MNL OL N 22 16. cs. 220r. *Pest...* 16.

⁷² Csanád: Félegyházáról Aradon át Erdélybe vezető utat javasolt Félegyháza–Mindszent–Vásárhely–Makó–Palota–Mezőhegyes–Battonya–Arad–Erdély útvonalon. Ezt az érintett települések nagy népességszámával, a marhatenyésztés jelentőségével, valamint az aradi nevezetes vásárokkal indokolta. Verőce egy Temesvár–Eszék–Zágráb útvonalat ajánlott a tengerpart és Erdély összekapcsolására. MNL OL A 96 10. cs. 518r., ill. 556v.

a bányavárosokon át vezető út kijelölését hiányolta a tervezetből.⁷³ Néhány esetben azonban a vármegyei javaslatok kevésbé voltak tekintettel az országos érdekekre, Esztergom például arra utasította a követeit, hogy ügyeljenek, nehogy a Pestről Bécs felé menő út, a rövidebb úton, Dorog és Nyergesújfalu mellőzésével Bia és Bicske felé haladjon.⁷⁴

A folyami hajózás előmozdításáról

A folyami hajózás előmozdításáról szóló törvénycikk (*de promovenda fluviali in Regno navigatione*)⁷⁵ meghatározta azon folyók körét, amelyek szabályozását a közalapból kell finanszírozni. E folyók: a Duna (teljes hosszában, különös tekintettel a mosoni Duna-ágra, illetve a Kis-Dunára), a Száva és a Kulpa (ameddig hajózhatóvá tehető), a Tisza (Máramarostól a Dunába ömléséig), a Maros (Erdély határaitól a Tiszáig), a Dráva és a Mura (az ország határáig), valamint a Poprád (Podolintól az országból való kilépéséig). A bizottság indoklása szerint ezek azok a nagyobb jelentőségű folyók, amelyek nemcsak a belső, hanem a külföldre irányuló kereskedelmet is előmozdítják. A javaslat szerint csak azon munkákat kellett volna a közalapból finanszírozni, amelyeknek köze volt a hajózás előmozdításához, s ezeket a tételeken fel is sorolta.⁷⁶ A másodrendű, csak kisebb hajókkal vagy tutajokkal járható folyók (a Rába, a Morava, a Vág, a Garam, a Hernád, a Bodrog, a Latorca, a Szamos és a Körösök) rendszerben tartásáról, az 1751:XIV. tc.⁷⁷ értelmében a törvényhatóságoknak kellett volna gondoskodniuk amíg lehetővé nem válik a közalapból való fenntartásuk.⁷⁸

A kortársak különös hangsúlyt fektettek a Duna szabályozására: a Duna volt ugyanis az egyetlen olyan folyó, amelyen keresztül megszakítás nélkül el lehetett jutni a tengerhez vízi úton, mind a tengerpart felé, mind pedig az északi irányban hegyek gátolták a közlekedést, ám a bizottság mégsem emelte ki külön a kérdést.⁷⁹ A másik kulcsfontosságú folyam a Száva

⁷³ Pestről Vácon, Ipolyságon, a bányavárosokon, Liptó és Árva vármegyéken át Podvilk és Krakkó felé. *Pest...* 16.

⁷⁴ MNL OL A 96 10. cs. 629r.

⁷⁵ *Opinio (V.)* 14–16.

⁷⁶ *Opinio (V.)* 15. A következőkről van szó: térképezés, vízszintezés, a mérnökök fizetései, eszközök beszerzése, napidíjak, valamint: a következő munkálatok: a meder kimélyítése, a vízbe merült szikláknak és a hajózás akadályainak eltávolítása, a kanyarulatok átvágása, a partok megerősítése gátakkal, sarkantyúk építése, új vontatóutak építése, a folyók megtisztítása a bennük található fatörzsektől és fáktól.

⁷⁷ *Az országban a közönségre nézve káros malmok megszüntetéséről.* A törvény az ártalmas malomgátak kiigazítása, illetve eltávolítása mellett a megyei hatóságok feladatává tette a folyók medrének megtisztítását a belehullott fáktól. CJH 1740–1825 80–83.

⁷⁸ *Opinio (V.)* 12. – A folyók hajózhatóságáról részletesen: SKERLEcz 1914. 67. A számos természetes akadály (szirtek, zátonyok, kanyarulatok), a gyakorta alacsony vízállás mellett a folyó medrébe épített malmok, a jól karbantartott vontatóutak hiánya is hátráltatta a folyók többségén a hajózást.

⁷⁹ SKERLEcz 1914. 84., SZÉCHENYI 1833 594.

volt.⁸⁰ Súlyos problémát jelentett, hogy Károlyvárosig a szállítás akkora nehézségekkel járt, amelyek annyira megdrágították a magyar gabonát, hogy az már a versenyképességét veszélyeztette.⁸¹

E kérdéshez viszonylag kevés vármegye fűzött észrevételt. A folyószabályozásokkal kapcsolatban több megye is felhívta a figyelmet a szakszerű kivitelezés fontosságára. A pesti megyegyűlés határozata szerint a közalapra felügyelő bizottságba, az ország kerületeiből választott 2–2 fő mellé, vízszabályozásban is jártas földmérőt is válasszanak.⁸² Csongrád és Pest is, rossz tapasztalatokból kiindulva, szükségesnek tartotta megjegyezni, hogy a folyók szabályozásának alulról kell kezdődnie, természetesen a nagyobb folyamokkal kezdve.⁸³ A munkák sorrendjét az országos bizottság nem határozta meg, ezért Bihar arra hívta fel a figyelmet, hogy mielőtt az utak készítése elkezdődne, először a vizek szabályozását kell elvégezni, főleg a Tisza-menti részekben. Ez a vidék azért is különösen problémás, mert rossz volt az összekötése Pesttel, s javasolta azt is, hogy a vizek szabályozása után első feladat legyen a Tisza-melléki részek Szolnokon keresztül vezető főút általi összekötése Pesttel.⁸⁴ Nógrád megye kiemelte a Duna-szabályozás fontosságát, s úgy vélte, hogy kérni kell az uralkodót, hogy e kérdésben kezdeményezzen tárgyalásokat a Török Birodalommal.⁸⁵

A mocsarak kiszárításáról

A mocsarak kiszárításáról (*de exsiccatione Paludum*)⁸⁶ szóló törvénycikk, amely a nem közlekedési célú folyószabályozásokról szól, kimondta volna, hogy a folyót környező földek kiszárítása, mivel a birtokosoknak hasznot hozó vállalkozás, az ő költségükön, és az 1807:XVII.⁸⁷ és 1827:XXXIII. tc.⁸⁸ értelmében végzendő. Az ilyen munkákat a bizottság

⁸⁰ Ennek problémái a csatornákról és a parti vámokról szóló törvénycikkekben is előkerülnek.

⁸¹ A XVIII–XIX. sz. fordulóján a Tengerparton a magyar búza drágább volt, mint az olaszországi vagy az odesz-szai. ECKHART 1958 305. – A Száván és a Kulpán ugyanis az árral szemben vontatott hajók rakományát többször is kisebb hajókra kellett átrakodni, s a hajók alacsony vízállás idején így is olykor hónapokig kényszerültek vesztegelni. Számos helyen sziklák és kanyarulatok veszélyeztették a hajókat, s nehézségeket okoztak a Szávába ömlő mellékfolyók, a malmok és – főleg a Kulpán – az elhanyagolt vontatóutak is. A határőrvidéki katonaság önkényeskedéseiről a parti vám eltörlését előíró törvénycikk kapcsán lesz szó. *Kerületi vál.* 1843. 8–9., újabban: GERGELY 1982 12.

⁸² *Pest...* 15.

⁸³ MNL OL N 22 16. cs. 783r. és *Pest...* 17.

⁸⁴ *Bihar...* 11.

⁸⁵ *Nógrád...* 4.

⁸⁶ *Opinio (V.)* 16.

⁸⁷ *A magánosok költségén létesítendő vízművekről.* Lehetővé tette, hogy valamely vízmű építésekor az érdekelt birtokosok többsége a költségekhez hozzájárulni nem akaró birtokosnak a munkából eredő hasznát zár alá vegye, amíg a zár alá vett javak ki nem egyenlítik az illetőre eső költségeket. CJH 1740–1825 350–353.

⁸⁸ *A Sárviz folyót szabályozó csatornák és töltések fönntartásáról és javításáról.* CJH 1740–1825 464–467.

azonban igyekezett volna azzal elősegíteni, hogy a terveknek a Helytartótanácsnak történő bemutatása után a szükséges előkészítő munkálatok (térképezés, szintezés stb.) költségeit a közalapról meg lehetne előlegezni, ám ez az összeg a munka befejeztével visszafizetendő lett volna.

Ez a kérdés azért volt fontos, mivel nyilvánvalóvá vált az, hogy az ilyen munkák elvégzését nem lehet állami pénzből finanszírozni, hanem a magántőke bevonására lesz szükség. Egy-egy vízfolyás szabályozására az érdekeltek összefogásával társulatok alakultak,⁸⁹ amelyek mivel önkéntes szervezetek voltak, nem lehetett senkit kényszeríteni a belépésre, ugyanakkor arról is gondoskodni kellett, nehogy egyesek, saját érdekből megakadályozzák a többi birtokost a munkálatok elvégeztetésében.⁹⁰

E kérdéshez mindössze három megyének volt érdemi javaslata. Zala más káros vizekre, így a hegyi patakok szabályozására is kiterjesztette volna a törvénycikket, és javasolta azt is, hogy az ellenszegülő feleket kötelezni lehessen a munkák költségéhez való hozzájárulásra.⁹¹ Komárom pedig a vizek szabad lefolyását gátló személyek megbüntetését is itt fejtette volna ki.⁹² Moson megye szerint pedig ne csak több birtokosból összeálló vállalatokat illesse meg ez a jog, hanem kiderül egy szabályozás alkalmas volta, egyik magánszemély is kötelezhesse ily módon a másikat.⁹³

Csatornák ásásáról

Külön törvénycikkben (*de Canalium effossione*) jelölte ki a bizottság azt a három, a kereskedelem szempontjából különösen hasznos csatornát, amelyet a közalap költségén kell elkészíteni.⁹⁴ Ezek közül a Duna–Tisza-csatorna Pest és Szolnok közötti változata szerepelt az első helyen. Bár csatorna megépítése mellett számos indok szólt,⁹⁵ s a XVIII. század óta több terv is készült a kivitelezésére, a bizottság Opiniója igen szűkszavúan csak a csatorna közpon-

⁸⁹ Az Opinio indoklása a Sárvíz szabályozását hozta fel például, a Sárvízi (később Nádor-csatorna) Társaságnak köszönhetően 1816 és 1825 között elkészült a Sárvíz szabályozása. Megemlítette továbbá a Körösök rendezésének függőben lévő ügyét is (itt Vay Miklós királyi biztos igyekezete ellenére sem jött létre hasonló társulás). IHRIG 1973 67.

⁹⁰ Dóka 1987 62.

⁹¹ Javítva változtatni 2000 37.

⁹² Komárom...12.

⁹³ MNL OL A 96 10. cs. 756r.

⁹⁴ Különösen a napóleoni háborúk idejének gabonakonjunktúrája járult hozzá ahhoz, hogy a századforduló után megélénkült a víziút-fejlesztés iránti érdeklődés. Ez összekapcsolódott a vízrendezések, lecsapolások szükségességének felismerésével is. Ekkorra már rendelkezésre állt ehhez a megfelelő szakembergárda is. IHRIG 1973 83.

⁹⁵ Többek között pl. József nádor is pártfogója volt az ötletnek. Elkészítésével a tiszavidéki termékeket jóval olcsóbban lehetett volna Pestre és Ausztriába is szállítani, és ez jelentősen hozzájárult volna a Tiszántúl gazdaságának javításához. Ehhez járult volna még a só árának olcsóbbá válása, szállítása utolsó szakaszán a tengelyen (ráadásul az alföldi rossz utakon) történő szállítás kiküszöbölésével. ECKHART 1958 330.

ti helyzetét, az északi és a déli, valamint a keleti és nyugati országrészeket egymással (a mellékfolyók révén), valamint a Pesttel, a gazdasági központtal összekötő szerepét emelte ki.⁹⁶ Másodsorban a Drávát a Szávával összekötő csatorna tervét ajánlotta a bizottság, amely a tengeri kereskedelem megkönnyítése végett a Duna–Tisza csatornához hasonlóan már hosszabb ideje a tervek között szerepelt. A bizottság a folyók felsőbb szakaszán, többek közt a Lónya folyó medrének felhasználásával javasolta a csatorna elkészítését. Értékelése szerint a szávai vízi út legfőbb problémája abban állt, hogy határfolyó, s rendkívüli esetben, pl. háború idején a forgalmat, és így a tengeri kereskedelem tengelyét igen könnyű rajta elzárni.⁹⁷ A csatornával a vízi út időtartama is rövidült volna, valamint számos egyéb nehézséget is kiküszöbölhettek volna vele.⁹⁸ Harmadikként említette a törvénycikk a részben már befejezett Béga-csatornát, és annak összekötését a Temes folyóval.

A csatornák építését illetően a legtöbb megye egyetértett abban, hogy azt vállalkozókra kellene bízni, de Csanád szerint az érdekelt birtokosokat is törvény segítségével hozzájárulásra lehetne kötelezni.⁹⁹ A bizottsági javaslatban is szereplő csatornák közül a Pest–Szolnok Duna-csatorna több megye véleményében is megjelent, Bihar – nyilván érdekeltsége folytán – elsőként ennek kivitelezését javasolta.¹⁰⁰ A Dráva és a Száva összekötésére a megyékben is eltérő vélemények alakultak ki: Bács a Vuka folyó medrét látta a csatorna alapjára alkalmasnak, hozzátéve, hogy a csatorna akkor lenne igazán hasznos, ha azt a Duna vizével is összekötnék.¹⁰¹ Verőce szintén a Vuka és a Bosut folyókat javasolva, a Vukovár és Zsupanya közötti elképzelésre tette le a voksát.¹⁰² Ezek a javaslatok a bizottság véleményével szemben a folyók alsó szakaszán képzelték el a csatornát, amely így még jobban lerövidítené a hajózás útját a tenger felé. Bár a bizottsági javaslat nem említette, két érintett megye véleményében is előkerültek a Ferenc-csatorna problémái. Bács javasolta, hogy új csatornák építése előtt a Ferenc-csatornára fordítsanak figyelmet, mert a csatorna dunai torkolat iszaposodni kezdett.¹⁰³ Csanád megye határozatul fogadta el Bács megye megkeresését a kérdésben.

⁹⁶ *Opinio (V.)* 12.

⁹⁷ *Opinio (V.)* 12.

⁹⁸ Ezáltal nem lenne szükség arra, hogy tetemes idővesztéssel le kelljen úsztatni az árut Belgrádig a Dunán, majd onnan árral szembe – az előző fejezetben már említett problémákkal küzdő – Száván, s így gy nagy kerülőt meg lehetne spórolni.

⁹⁹ MNL OL A 96 10. cs. 520v.

¹⁰⁰ *Bihar...* 12.

¹⁰¹ MNL OL N 22 16. cs. 221r.

¹⁰² MNL OL A 96 11, cs. 557r.

¹⁰³ MNL OL N 22 16. cs. 220v. – Ennek az az oka, hogy a csatornát építő társaság privilégiumának lejárt (1828) után már nem törődött a csatorna karbantartásával, ami fokozatosan a meder feliszapolódásához és tönkremeneteléhez vezetett. IHRIG 1973 72.

Itt is megjelentek különféle, helyi érdekeket szolgáló csatornák – rendszerint irreális – tervei. Zala Bécsújhelytől a Rába, a Rábca, a Zala és a Mura vizeinek összekapcsolásával kívánt csatornát a tengerhez, Pest pedig a Fertő-tó vizét kötötte volna össze a Hanságon keresztül a Balatonnal, azt pedig a Drávával.¹⁰⁴ Győr küldöttsége azt javasolta, hogy a Siót tegyék hajózhatóvá, de a vármegye közgyűlése ezzel nem értett egyet.¹⁰⁵ Több megye (pl. Csanád, Pest) felvetette a Szamos és a Maros összekötését az Alföldön át, ezáltal Debrecen bekapcsolását a vízi forgalomba.¹⁰⁶ Komárom megye egyedülálló módon felhívta a figyelmet arra, hogy a csatornákat úgy kell elkészíteni, hogy azok gőzhajóval is járhatóak legyenek.¹⁰⁷

A társaságok vagy magánszemélyek által készített közhasznú munkákról

A bizottság, tudatában annak, hogy a közalap ereje aligha lesz elegendő arra, hogy minden munkát, amelyet abból kívánnak finanszírozni, minél előbb elvégezhessenek, lehetővé akarta tenni azt, hogy magánszemélyek vagy társaságok is közhaszonnal járó beruházásokba fogjanak. E megfontolásnál nyilvánvalóan a Ferenc-csatorna és a Lujza-út sikeres kivitelezése is a bizottság szeme előtt lebegett. A társaságok vagy magánszemélyek által készített hasznos munkákról (*de utilibus Operibus per Societates vel Privatos struendis*) szóló törvénycikk,¹⁰⁸ azok számára, akik a közalapból finanszírozott beruházásokon kívül állandó hidakat, vagy egyéb munkákat készítenek, biztosította volna, hogy vámot szedhessenek, mindenkitől – a vámfizetés alól felmentetteket, így a nemeseket is beleértve –, aki igénybe veszi az általuk épített létesítményt. Az *Opinio* indoklásában a bizottság elsőként ajánlotta egy Pest és Buda között létesítendő állandó hídnak, másodsorban a Dunán vagy az ország más nagyobb folyóin állandó hidak építését, harmadrészt valamely hosszabb útvonal elkészítését, végül csatornák vagy vasutak kivitelezését.¹⁰⁹ Azért is érdekes ez a javaslat, mert itt található a vasutak egyetlen említése a szövegben. A vámszedési jogosultságot a javaslat királyi privilégiumhoz és abban meghatározott időtartamhoz kötötte volna, amelynek lejártával az adott út, híd stb. használata ingyenessé válik, s a mű a közalap kezelésébe kerül.

A törvénycikkkel foglalkozó vármegyei véleményeket elemezve úgy tűnik, hogy a vármegyei rendek többsége sem ellenezte a nemesek vámfizetését az újonnan építendő létesítményeken. Általában kiemelték azt, hogy nem származna belőle rendi kiváltságokat csonkító

¹⁰⁴ *Javítva változtatni* 2000 37., *Pest*... 17.

¹⁰⁵ *Győr*... 11.

¹⁰⁶ MNL OL A 96 10. cs. 521r., *Pest*... 17.

¹⁰⁷ *Komárom*... 12

¹⁰⁸ *Opinio* (V.) 17–18.

¹⁰⁹ *Opinio* (V.) 14.

kár, inkább haszon: a gyorsabb, biztonságosabb közlekedés és a könnyebb áruforgalom. A vámfizetés azért is fontos, mert csak így lehet biztosítani az építmények fennmaradását. Ugyanakkor volt néhány kivétel: Zala szerint a nemes ember csak akkor fizessen, ha maga könnyebbségére használja az utat, de ha nincs más út, és használni kénytelen, ne fizessen, „mert senkinek különös privilegiuma hazánk nemeseinek valóságos jussait nem sértheti”.¹¹⁰ Nógrád megye véleményét e tárgyban már a főutak kapcsán említettük.

A társaságoknak vagy magánszemélyeknek adott privilégium lejárta után a vámszedés megszűnése Csanád vármegye szerint veszélyes lenne, s itt utalt a Ferenc-csatorna már említett állapotára. Ezért is javasolta, hogy miután ezek az építmények a privilégium lejártával a közalaphoz kerülnek, a vámszedés továbbra is folytatódjék.¹¹¹

A folyók kiöntései ellen készítenő gátakról

A mocsarak kiszáritásáról szóló törvénycikkhez hasonlóan a folyók kiöntései ellen készítenő gátakról (*de struendis contra exundationes fluviorum aggeribus*)¹¹² szóló sem kifejezetten a közlekedés fejlesztéséhez, hanem vélhetően inkább a folyószabályozásokhoz való kapcsolódása miatt található ezen a helyén a tervezetnek.

A törvénycikk szerint a gátakról a törvényhatóságoknak kell gondoskodniuk, úgy, hogy ezek a munkák nem számítanak bele a jobbágyok maximált közmunkájába. Fontos pontnak tekinthetjük azt is, hogy az új gátak építésének költségeihez azok a földesurak és nemesek is kötelesek lettek volna hozzájárulni, akiknek birtoka érintett a munkálatokban, amennyiben azonban valaki vonakodna, 100 forint büntetést lehetne kiszabni rá.

E törvénycikk ellen nem történt a megyék részéről érdemi felszólalás, egyedül Szatmár megye javasolta a kirótt büntetés növelését (az okozott kárt és költségeket is kelljen megtéríteni), Csongrád és Bihar pedig a törvényhatóságok együttműködését szabályozta volna részletesebben.¹¹³

A parti vám eltörléséről

A parti vám eltörléséről (*de abolendo penso rippatico*) szóló törvénycikk a hajóktól és tutajoktól bármilyen jogcímen szedett taksák eltörléséről szól. Ezt az az országgyűléseken visszatérő panasz indokolta, hogy a Száván túli részeken a Száván közlekedő hajóktól, az útleve-

¹¹⁰ Javítva változtatni 2000 38.

¹¹¹ MNL OL A 96 10. cs. 521r. – Ezt a kérdést a Győr megyei kiküldöttség is támogatta, ám a közgyűlés ismét ellenkező véleményt fogalmazott meg. *Győr*... 11.

¹¹² *Opinio (V.)* 18–19.

¹¹³ MNL OL N 22 17. cs. 16r., ill. uo. 16. cs. 783r. és *Bihar*... 13.

lek körülményes vizsgálata mellett, a határőrvidéki katonai kormányzat illetéket szedett, ami jelentősen megdrágította a Száván a tengerhez történő szállítást.¹¹⁴ Ez ugyan nyílt törvénytelenség volt, mivel az 1751:XVII. tc.¹¹⁵ garantálta a hajók és tutajok szabad közlekedését, és megtiltotta azok megsarcolását, a helyzeten az illetékes hatóságokhoz és törvényhatóságokhoz intézett királyi rendelet sem segített, a bizottság törvény megfogalmazását határozta el.¹¹⁶

A szávai vámszedés kérdése az általunk vizsgált megyék közül csak négynél jelent meg hangsúlyosan, ezek jellemzően délvidéki, illetve gabonakereskedelemben különösen érdekelt megyék voltak: Pest, Szerém, valamint Torontál véleményében.¹¹⁷ A csanádi kiküldöttség viszont lehetségesnek tartotta azt, hogy a szabályozott folyókon a közalap részére a hajók után vámot szedjenek.¹¹⁸ Komárom megye ebben a törvényben megemlítette volna a Magyar Kamara által a Visegrád felé a vontatóút használóira kirótt vámot is.¹¹⁹

A tengeri hajózás előmozdításáról

Egyetlen paragrafusból álló törvenycikk foglalkozik a tengeri hajózás előmozdításával (*de provehenda maritima navigatione*),¹²⁰ az uralkodó ígéretének törvénybe iktatásáról az állandó vesztegzárnak és a magyar tengerpart kikötőiben szükséges további építmények¹²¹ elkészítését, valamint a zenggi és karlopagói kikötői és egészségügyi hivataloknak a fiumei kormányzó alá rendelését illetően.¹²² A javaslat elkészítése során felmerültek más szempontok¹²³ is (például a Skerlecz Miklós által is javasolt vámkedvezmény, abban az esetben, ha a

¹¹⁴ A bizottság indoklása szerint a kazukásnak nevezett illeték utanként 50–60 pengő forintnyi összeget tett ki. *Opinio (V.)* 19.

¹¹⁵ *A hajóknak és tutajoknak, melyek bármely folyón föl vagy lefelé mennek, szabad átkeléséről.* CJH 1740–1825 82–83.

¹¹⁶ *Opinio (V.)* 19–20.

¹¹⁷ *Pest...* 17. Szerém: MNL OL A 96 11. cs. 281r, *Torontál...* [10.]

¹¹⁸ MNL OL A 96 10. cs. 522v.

¹¹⁹ *Komárom...* 12.

¹²⁰ *Opinio (V.)* 21.

¹²¹ Ez alatt elsősorban a Fiumara folyó torkolatában lévő kikötő meghosszabbítását és nagyobb hajók befogadására is alkalmassá tételét kell érteni, ugyanis a fiumei kikötőbe nagyobb hajók nem fértek be, így azoknak a nyílt vízen horgonyoztak és kisebbek segítségével szállították partra az árujukat. A fiumei kikötőkről: GONDA 1906 25.

¹²² 1815-ben központi egészségügyi hatóságot állítottak fel Triesztben, s ennek rendelték alá a velencei, a fiumei s a zárai egészségügyi hivatalokat. GONDA 1906 22.

¹²³ Skerlecz Miklós javaslatai nyomán az 1791/93-as bizottság javaslatokat tett a tengerészek számának növelésére irányuló intézkedésekre (pl. a bejegyzett hajósok adómentessége), tengerészeti iskola létrehozására, valamint magyar áruknak hazai hajókon történő kivitele esetén nyújtandó vámkedvezményekre. Előbbi kettőt a '20-as évek végén már megvalósulni látták, utóbbi esetében pedig a kivitelezés nehézsége miatt döntöttek kihagyásáról. *Relatio* 18. *Opinio (V.)* 20–21. A javaslatok megokolására lásd: SKERLECZ 1914 419–425.

hazai árut hazai hajókon szállítják), nem szól viszont a tengerhez szállítás egyik legfőbb akadályát képező, vámjával súlyos terhet jelentő Lujza-út megváltásáról.¹²⁴

Több megye az országos bizottság tervezetével szemben visszatért azokhoz a javaslatokhoz, amelyek az 1791/93-as bizottság munkálatában még szerepeltek. Győr javasolta a magyar hajóknak adandó, Skerlecz által kidolgozott vámkedvezményt.¹²⁵ Moson ennél is továbbment, azt ajánlva, hogy a magyar termékeket bármilyen hajón illeték nélkül lehessen kivinni, hogy a kereskedelem nagyobb erőre kapjon.¹²⁶ Zala küldöttsége arra utalt, hogy „Amerikába nagyon hasznos kereskedést lehetne folytatni”.¹²⁷ Csanád és Pest ragaszkodott az országgyűlés jogához a készülőben lévő tengeri törvénykönyv (*codex maritimus*) véleményezését illetően.¹²⁸ Bács vármegye pedig egy Bosznia területén keresztül ásott csatornán, a Török Birodalommal való megegyezés és kereskedelmi szerződések, „vagy pedig Bosnyák Országoknak, a Magyar Koronához való, a melyhez úgyis tartozik visszakaptsoltatása által” vélte volna felvirágoztathatónak a tengerhez való szállítását.¹²⁹

A vámokról

A kortársak vélekedése szerint a magánkézben lévő út-, híd- és révvámok a kereskedelem egyik legfőbb akadályát képezték. Az uralkodótól vámszedési jogot nyert személyeknek ugyanis azért cserébe, hogy vámot szedhetnek, a vámtárgyat jó karban is kellett volna tartaniuk, ezt azonban sokan elhanyagolták. Ez a kérdéskör az utak jobbá tétele mellett összekapcsolódott a jobbágyi terhek csökkentésének igényével is (a nemesek mentesek voltak a vámfizetés alól).¹³⁰

A bizottság által javasolt törvénycikk (*de Teloniis*)¹³¹ azonban nem tett kísérletet a már meglévő közlekedési vámok kérdésének átfogó szabályozására. Bár a bizottság relációja¹³² szerint a cél a vámok lassankénti csökkentése, majd teljes eltörlése lett volna, véleményéből végül kimaradt az eredetileg javasolt, a vámok felülvizsgálatát és a jogtalanul kivetettek után járó büntetést, majd azok eltörlését előíró paragrafus. A bizottság egyedül azt a kérdést kíván-

¹²⁴ Pedig Adamich két szakvéleményt is írt már korábban József nádor felkérésére a Lujza-út megváltásával kapcsolatban, az 1825/27-es országgyűlés idején pedig mindkét fiúmei követ igyekezett a rendeket és a kormányzatot az ügynek megnyerni. Bővebben: RESS 2004 33, 51.

¹²⁵ *Győr...* 10.

¹²⁶ MNL OL A 96 10. cs. 756v.

¹²⁷ *Javítva változtatni* 2000 39.

¹²⁸ MNL OL A 96 522r., ill. *Pest...* 17.

¹²⁹ MNL OL N 22 16. cs. 221r.

¹³⁰ Bővebben: FRISNYÁK 1990.

¹³¹ *Opinio* (V.) 23.

¹³² *Relatio* 8.

ta szabályozni, hogy a törvényhatóságok kezelésébe került vámtárgyakon – megváltás útján, vagy mert a tulajdonos nem teljesítette kötelességét – a törvényhatóságoknak sem áll jogában senkitől vámot szedni.¹³³ A szabályozás elmaradása hátterében vélhetően anyagi megfontolások állhattak, vám nélkül az adott útvonalak fenntartása nem lett volna biztosított, s megszüntetésük esetén a kártérítés összegét is elő kellett volna teremteni.

A legtöbb megye nem fűzött észrevételt ehhez a törvénycikkhez, s természetesnek találták azt is, hogy az utak új rendezésével a főútvonalakra eső vámok meg fognak szűnni. Nógrád vármegye azonnal, kártérítéssel eltöröltette volna az úti vámokat és a vásári helypénzeket,¹³⁴ Zala megye pedig törvénybe foglaltatta volna, hogy az uralkodó örökös vámszedésre privilégiumot többé nem ad. A megyék részéről a törvényhatóságok vámszedése mellett a legfőbb érv az volt, Pest küldöttsége és Zala is így érvelt, hogy így az utak fenntartása azok által valósul meg, akik azt használják, s Zala szerint, ha a felesleg a házipénztárba kerül, a jobbágyság terhei még csökkenhetnek is.¹³⁵ Zala küldöttsége végül a kereskedelem érdekeire hivatkozva végül azt javasolta, hogy csak akkor szedhessenek vámot a megyék, ha privilégiummal rendelkeznek, Pest közgyűlése pedig, a küldöttség véleményével ellenkezően, az összes vármegyei kézen lévő vámot eltöröltette volna.

A fuvarozási ügy szabályozásáról

Az utolsó törvénycikk a fuvarozási ügy szabályozásáról (*de rei vecturariae regulatione*) szól, a fuvaros és a kereskedő közötti viszonyt igyekezett rendezni, s célja a visszaélések elkerülése volt.¹³⁶ Ez a kérdés, bár fontos hiányosságot igyekezett orvosolni, a megyéket sem osztotta meg, hat megye élt ezzel kapcsolatban kisebb észrevételekkel.

Az 1832/36. évi országgyűlés

Bár a rendek azzal a szándékkal érkeztek az országgyűlésre, hogy minden operátumot megtárgyalnak, erre nem került sor, a kereskedelmi munkálat, amelyet korábbi elképzelésük szerint első helyen tárgyaltak volna, nem is került a diéta elé.¹³⁷

¹³³ Ezt az a felfogás indokolta, hogy kiváltságot csak az uralkodó adományozhat, másra átruházni nem lehet.

¹³⁴ Nógrád... 9.

¹³⁵ Javítva változtatni 2000 40.

¹³⁶ A fuvarozás mint önálló foglalkozás, a század első felében népszerű lett, a főbb piaci gócpontokat összekötő utak mentén, illetve a nyugati határszélen és a borvidékeken sokan vállaltak kiegészítő keresetként bérfuvarozást. *Mo. tört.* 5/1. 239. Szabályozásáról Skerlecz is részletes tervezetet készített: SKERLE CZ 1914 412–418.

¹³⁷ Az országgyűlésen vita kezdődött arról, hogy milyen sorrendben vegyék fel a munkálatokat: az uralkodó proposícióiban a kereskedelmi munkálatot az ötödik helyre, az úrbéri, a jogügyi, az adóügyi és a közjogi mögé helyezte, a rendek többsége viszont azt kívánta az első helyre. Mások szerint az úrbéri munkálat mellett érveltek,

Néhány kiragadott kérdésben sikerült csak az albizottság tárgyaiban törvényt hozni: elsőként a pest–budai állandó híd kérdése került az országgyűlés napirendjére.¹³⁸ A XXVI. tc.¹³⁹ megvetette a Lánchíd alapját, amelyről ugyan a bizottság törvénytervezetet nem készített, ám fontosságát a mellékelt véleményében kifejtette.¹⁴⁰ A törvény kimondta, hogy a híd használatáért mindenki, társadalmi állásától függetlenül, fizetni köteles.¹⁴¹

A híd vitája kapcsán került előtérbe egy, a vállalatokról szóló törvény szükségessége. Ennek példája nyomán világlott ugyanis ki, hogy mennyire szükséges a kisajátítások szabályozása, valamint az, hogy az elegendő állami támogatás nélkül létre nem jöhető közhasznú vállalkozásoknak törvényi úton védelmet nyújtsanak. A munkálat hanyagolása előre jelezte, hogy a bizottság által kívánt centrális úrendszer már nem fog megvalósulni, ugyanakkor addigra már a rendeknek meggyőződésévé vált,¹⁴² hogy a gazdaság fejlődése megkívánná a csatornák és főként a vasutak építését.¹⁴³ Ezért meg kellett teremteni a lehetőséget és a törvényi pártfogást az ilyen vállalatok számára. Az 1836:XXV. tc.¹⁴⁴ alapján a bizottság által javasolt útirányokban (egy újjal, a Sziszektől a tengerpartra vezetővel kiegészítve) a csatorna-, vasút-, híd- és útépítő beruházások elvégzői kedvezményekben részesültek (pl. a vállalatuk utáni adó alól felmentetnek). E létesítmények használatáért a törvény szerint a kivitelező meghatározott keretek közt vámot szedhet mindenkitől, aki azt használja. Ezt a törvényt így méltán tarthatjuk a Lánchídról szólóhoz hasonló jelentőségűnek.¹⁴⁵

A harmadik törvény, amely a kereskedelmi albizottság tárgyaiban ezen a diétán született, a XXXVI. tc. pedig megújította és megszigorította a magánszemélyek költségein készíthető vízi munkálatokról szóló 1807-es rendelkezést.¹⁴⁶

s ők szereztek többséget. A kereskedelmi munkálat sorsa 1833. május 6-án dőlt el véglegesen, ekkor fogadták el a rendek azt a királyi javaslatot, amely a 4. helyre tette a kereskedelmi munkálatot. KECSKEMÉTI 2008 329–330.

¹³⁸ 1833. június 26-tól szerepelt az ország napirendjén a kérdés. A vitákról Kossuth Országgyűlési Tudósításai részletesen beszámoltak.

¹³⁹ *Egy állandó hidnak Buda és Pest közötti építéséről.* CJH 1836–1868 65–67.

¹⁴⁰ *Opinio (V.)* 14.

¹⁴¹ A pesti hídvámot 35 vármegye és a hajdú kerület szavazta meg. KECSKEMÉTI 2008. 336.

¹⁴² Ehhez lásd pl. az 1836. febr. 3-tól kezdődő viták érvrendszerét. OGYT V.

¹⁴³ Ebben a kérdésben a bizottsági javaslat elmaradottsága érhető tetten, az ugyanis csak egyetlen egyszer említette a vasutakat, és akkor is csak a fontossági sorrend legutolsó helyén. *Opinio (V.)* 14. Pedig már 1828-ban megjelent az első magyar nyelvű vasúti szakkönyv. GERSTNER 1828

¹⁴⁴ *Az Ország köz-javát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról.* CJH 1836–1868 63–65.

¹⁴⁵ A nemesség adómentességét nemcsak e törvények érintették ezen az országgyűlésen, a rendek magukra vállalták az országgyűlés költségeit (1836. évi XLIV.), és elfogadták a jobbágytelken élő nemesek adófizetését is (1836. évi XI. tc.). *Mo. tört.* 5/2. 748.

¹⁴⁶ *Az egyesek költségein készíthető vízi munkálatoknak előmozdításáról.* CJH 1836–1868 70–71. Ezáltal lehetővé vált, hogy – akár peres eljárás útján – kötelezni lehessen valakit a munkálatokhoz való hozzájárulásra.

A bizottság által felvetett közlekedést érintő többi kérdés azonban megoldatlan maradt – nagy részükkel újra találkozunk az 1843-ban kiküldött kerületi választmány jelentésében.¹⁴⁷

Összegzés

Dolgozatunkban egy folyamatban lévő kutatás első eredményeit mutattuk be. Vizsgálatunkat a hiányzó megyei vélemények felkutatása mellett, az Országos Levéltár iratanyagának további kutatásával szeretnénk folytatni, különös tekintettel arra, hogy az egyes személyek, mind a bizottság tagjai, mind pedig mások pontosan milyen elképzelésekkel járultak hozzá a munkálat szövegének kialakulásához.

Végezetül megállapíthatjuk, hogy a vizsgált részlet – a megyebeli kiegészítésekkel – jó összefoglalását nyújtotta a kor közlekedési problémáinak, akkor is, ha a javasolt megoldások nem is mindig tűntek megfelelőnek vagy elegendőnek (a közalap terhére előírt túl sok feladat, a közlekedési vámok szabályozásának elmaradása, a tengeri hajózást illetően több megye által hiányolt rendelkezések stb.).

A szakirodalomban korábban – a kortársak csalódottsága miatt, majd Horváth Mihály nyomán – uralkodó volt az a nézet, hogy az új operátumok nemcsak nem feleltek meg a kor igényeinek, hanem visszalépést mutattak az 1791-es bizottság munkálataihoz képest is.¹⁴⁸ Azóta Barta István kutatásai nyomán ennél jóval árnyaltabb képpel rendelkezünk: a munkálatok bár valóban nem adtak választ a kor legfontosabb kérdéseire, mégis találhatunk köztük olyan javaslatokat is, amelyek előremutatóak voltak.¹⁴⁹ A kereskedelmi munkálat közlekedésre vonatkozó részeiben többel is találkozunk: ilyen volt a társadalmi különbségeket figyelembe nem vevő vámfizetés kötelezettsége, a vállalkozók támogatása, vagy a jobbgépek terheinek csökkentésére irányuló szándék. A javaslatról készült megyei vélemények rámutatnak a közgondolkodás alakulására is: a közalap megajánlásának vagy a nemesek vámfizetésének a többség általi elfogadásában az is látszik, hogy bár élesen elhatárolódtak a nemesi adómentesség csorbitásától, a rendek ráébredtek arra, hogy a közlekedés megjavítása nélkülük nem lehetséges.

¹⁴⁷ *Kerületi vál. 1843.* 1844-ben sikerült azonban elfogadni a közmunkákról szóló törvényt (1844:IX. tc. . CJH 1836–1868 205–208.). Korábban, már 1840-ben szabályozták a fuvarozást is (1840:XX. tc.: *a fuvarosokról.* CJH 1836–1868 156–157.).

¹⁴⁸ Horváth 1864 480–481, MÁLYUSZ 1923 34.

¹⁴⁹ Barta 1964 264.

Források és felhasznált irodalom

Levéltári források

MNL OL A 96	Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Magyar Kancelláriai Levéltár, Acta Diaetalia II.
MNL OL N 22	Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Regnicolaris levéltár, Archivum palatinale secretum archiducis Josephi
MNL OL N 101	Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Regnicolaris levéltár, Deputatio systematicorum operatorum 1828–1830.

Bizottsági irományok

<i>Opinio</i>	Opinio Excelsae Regnicolaris-Deputationis motivis 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.
<i>Protocollum</i>	Protocollum Sub-Deputationis Commercialis in sequelam eorum, quae in Objecto Viarum, Canalium, et Navigationis ad eandem reinviata fuere, concinnatum. Budae, 1830.
<i>Relatio</i>	Relatio Sub-Deputationis Commercialis, in objecto Viarum, Canalium et Navigationis. Pestini, 1829.
<i>Relatio2</i>	Relatio Sub-Deputationis Commercialis quoad objectum Fundi Publici, Articulis 67:1791. et 8:1825-7 regnicolariter sibi delatum. Pestini, [1828.]

Kinyomtatott megyei vélemények

<i>Bihar...</i>	Az 1827dik esztendei 8dik törvényczikkely' következtében készült Országos Rendszeres Munkák megvizsgálására Tekintetes nemes Bihar vármegye által a' kereskedés' tárgyában rendelt biztosságnak észrevételei 's ezek' folytában költ végzések. Nagy-Várad, 1833.
<i>Győr...</i>	Tekintetes Nemes Győr Vármegye által a Kereskedés Tárgyát érdeklő Kiküldöttségi munkálatnak megvizsgálására rendelt Részes-Választmány ... üléseit tartani kezdte 1831-dik esztendei böjt-elő

hava 24-dik napján..., mely alkalommal ezen észrevételek tétettek... .S. I., [1831?]

Komárom...

1832-dik Esztendei Pünkösdi Hava 22-én...tartatott ... **Komárom** vármegyének Köz-Gyűlése, melynek alkalmatosságával... felvett a Megyebeli Kiküldöttség jelentése. 1. A' Kereskedés Tárgyában... S. I.[1832]

Nógrád...

Az 1827. esztendei 8-dik törvény-czikkely következtében készült országos rendszeres munkák megvi'ssgálására ... **Nógrád** vármegye által a' Kereskedési Tárgyban rendelt biztosságnak észrevételei 's ezek folytában költt végzések. Pest, 1832.

Pest...

Az Országos Rendszeres Munkáknak megfontolására Tekintetes **Pest** Vármegye' Rendei által kiküldetett Deputációnak Véleménye a' Kereskedésbeli (Commerciale) Tárgyban, a' Tekintetes Nemes Vármegyének erre tett Észrevételeivel, és Határozásaival együtt. Pest, 1832.

Temes...

Az országos rendszeres munkáknak megvi'ssgálásával Tekintetes **Temes** vármegye Rendei által meg bízott Küldöttségnek véleményei 's terjesztvényei a' fenn tisztelt vármegyének azeránti határozásával együtt. Temesvár, 1832.

Torontál...

Az országos rendszeres munkáknak megfontolására tekintetes **Torontal** vármegye által kiküldetett deputáciának(!) véleménye a kereskedésbeli tárgyban a tekintetes nemes vármegyének erre tett észrevételeivel, és határozásaival együtt. Temesvár, 1832.

Verőce...

Illustratio critica momentorum, reflexionibus I[n]clynio comitatus **Verőczenisis**, ad opinionem deputationis regnicolaris in commercialibus elaboratum deductis, pro Augustana et Helveticae confessionis asseclis ad Regna Dalmatiae Croatiae et Slavoniae cum jure possidendi fundos, et gerendi munia publica admittendis adjectorum. Zagrabiae, 1832.

Egykorú munkák

Kerületi vál. 1843

A' kereskedési és azzal kapcsolatban levő tárgyak iránt kiküldött kerületi választmánynak jelentése. Pozsony, 1843.

ANDRÁSSY 1838	ANDRÁSSY Károly: Rövid értekezés az utak készítéséről (Különös tekintettel Gömör vármegye utaira). In: <i>Társalkodó</i> . 1838. jan. 24., jan. 27., jan. 31.
BALLA 1838/1839	BALLA Károly: Pest vármegye' országútairól. In: <i>Ismertető a' honi 's külföldi gazdaságban és kereskedésben</i> . 1838. november 11. 457–472. és 1839. január 13. 41–60.
CJH 1657–1740	<i>Corpus Juris Hungarici. Magyar törvénytár 1657–1740. évi törvénytörvények</i> . Szerk.: MÁRKUS Dezső. Budapest, 1900.
CJH 1740–1835	<i>Corpus Juris Hungarici. Magyar törvénytár 1740–1835. évi törvénytörvények</i> . Szerk.: MÁRKUS Dezső. Budapest, 1901.
CJH 1836–1868	<i>Corpus Juris Hungarici. Magyar törvénytár 1836–1868. évi törvénytörvények</i> . Szerk.: MÁRKUS Dezső. Budapest, 1896.
GERSTNER 1828	GERSTNER Ferenc: <i>Két- értekezés a' terh-szekerekről, utakról, és azon kérdésről: valljon a' hajókázó csatornák, vas- és töltöttutak közül, melyiknek és micsoda esetben kelljen az elsőséget adni? Annak megvizsgálása után: A Moldva-vizét lehessen-e a' Dunával hajókázó csatornával egyesíteni?</i> Magyarázta, hasznos jegyzésekkel és egy toldalékkal „A' Vas-utakról” meg bővítette VARGHA János. Pest, 1828.
JÁNIK 1837	JÁNIK Ferenc: Az utakról, annak idejében. In: <i>Társalkodó</i> 1837. április 15. 118–120.
OGyT	KOSSUTH Lajos: <i>Országgyűlési Tudósítások</i> . Sajtó alá rendezte: A Keletrópai Tudományos Intézet Történettudományi Intézetének munkaközössége. I–V. kötet. Budapest, 1948–1961. (Kossuth Lajos összes munkái) [CD-ROM-on használva]
SKERLECZ 1914	<i>Skerlecz Miklós báró művei</i> . Írta, illetve latin eredetiből fordította: BERÉNYI Pál. Budapest, 1914.
SRÉTER 1842	SRÉTER János: <i>Visszaemlékezések</i> . Buda, 1842.
SZÉCHENYI 1830	SZÉCHENYI István: <i>Hitel</i> . Pest, 1830.
SZÉCHENYI 1833	SZÉCHENYI István: <i>Stadium</i> . In: <i>Széchenyi István válogatott művei</i> . I. kötet. 1799–1840. Szerk.: SPIRA György. Budapest, 1991. (Magyar remekírók) 400–633.

Feldolgozások

- BÁCSKAI–NAGY 1984 BÁCSKAI Vera – NAGY Lajos: *Piackörzetek, piacközpontok és városok Magyarországon 1828-ban*. Budapest, 1984.
- BARTA 1966 BARTA István: *A fiatal Kossuth*. Budapest, 1966.
- BARTA 1964 BARTA István: *A fiatal Kossuth és kora. Fejezetek a magyar polgári reformmozgalom kibontakozásának történetéhez*. Doktori disszertáció. Budapest, 1964.
- BARTA 1959 BARTA István: Kölcsény politikai pályakezdete. In: *Századok* 93. évf. (1959) 2–4. sz. 252–302.
- BARTA 1963 BARTA István: A magyar polgári reformmozgalom kezdeti szakaszának problémái. In: *Történelmi Szemle* VI. évf. (1963) 3–4. sz. 305–343.
- BIBÓ 1977 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. Budapest, 1977.
- CZÉRE [1997] CZÉRE Béla: *Magyarország közlekedése a 19. században, 1780–1914*. [Budapest], [1997].
- CSAPÓ 1989 CSAPÓ Mária: *Tolna megye a reformkori politikai küzdelmekben*. Budapest, 1989.
- DEZSÉNYI–HERNÁDY 1967 DEZSÉNYI Miklós – HERNÁDY Ferenc: *A magyar hajózás története*. Budapest, 1967.
- DÓKA 1987 DÓKA Klára: *A vízimunkálatok irányítása és jelentősége az ország gazdasági életében (1772–1918)*. Budapest, 1987.
- ECKHART 1958 ECKHART Ferenc: *A bécsi udvar gazdaságpolitikája Magyarországon 1780–1815*. Budapest, 1958.
- EMBER 1942–1945 EMBER Győző: A magyarországi építészeti igazgatóság történetének vázlata (1788–1867). In: *Levéltári Közlemények* 20–23. évf. (1942–1945) 345–375.
- EMBER 1940 EMBER Győző: *A m. kir. Helytartótanács ügyintézésének története, 1724–1848*. Budapest, 1940.
- ERDMANN 1989 ERDMANN Gyula: *Zemplén vármegye reformellenzéke 1830–1836*. Miskolc, 1989.

- ERDŐS 1964 ERDŐS József: Kiépített közutaink a XVIII. század végén és a XIX. század első felében. In: *Közlekedéstudományi Szemle* XIV. évf. (1964) 4. sz. 186–189.
- FAZEKAS 1992 FAZEKAS Csaba: Útviszonyok, úthálózat és városok a 18. század-végi Magyarországon. In: *Közlekedéstudományi Szemle*. XLII. évf. (1992) 8. sz. 308–318.
- FELHŐ–VÖRÖS 1961 FELHŐ Ibolya – VÖRÖS Antal: *A helytartótanácsi levéltár*. Budapest, 1961. (A Magyar Országos Levéltár kiadványai I. Levéltári leltárak 3.)
- FRISNYÁK 1990 FRISNYÁK Zsuzsa: A közlekedési vámok. In: *Közlekedéstudományi Szemle*. XL. évf. (1990) 4. sz. 173–177.
- FRISNYÁK 2001 FRISNYÁK Zsuzsa: *A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000*. Budapest, 2001. (História könyvtár. Kronológiák, adattárak 7.)
- GERGELY 1974 GERGELY András: A „rendszeres bizottsági munkálatok” szerepe a magyar reformmozgalom kibontakozásában. In: *Tiszatáj* XXVIII. évf. (1974) 6. sz. 37–41.
- GERGELY 1982 GERGELY András: *Egy gazdaságpolitikai alternatíva a reformkorban – A fiumei vasút*. Budapest, 1982. (Értekezések a történeti tudományok köréből. Új sorozat 98.)
- GONDA 1906 GONDA Béla: *A Magyar Tengerészet és a fiumei kikötő*. Budapest, 1906.
- GRÁFIK 1983 GRÁFIK Imre: Az áru útja a szállítás forradalma előtt. In: *Ethnographia* XCIV. évf. (1983) 1. sz. 1–35.
- HANZÉLY 1960 HANZÉLY János: *Magyarország közútjainak története*. Budapest, 1960.
- HENCZ s. d. HENCZ Lajos: *A posta, táviró és távbeszélő története*. Budapest, é. n.
- HORVÁTH 1980 HORVÁTH István: Politikai nézetek és viták a reformkori Nógrád megyében az 1830-as évek elején. In: *Nógrád Megyei Múzeumok Évkönyve*. VI. évf. (1980) 26. 5–34.
- HORVÁTH 1840 HORVÁTH Mihály: *Az ipar és kereskedelem története Magyarországon a három utolsó század alatt*. Buda, 1840.

- HORVÁTH 1864 HORVÁTH Mihály: *Huszonöt év Magyarország történelméből. 1823-tól 1848-ig*. I. kötet. Genf, 1864.
- JAVÍTVÁ VÁLTOZTATNI 2000 „Javítva változtatni” *Deák Ferencz és Zala megye 1832. évi reformjavaslatai*. Sajtó alá rend. és szerk.: MOLNÁR András. Zalaegerszeg, 2000. (Zalai Gyűjtemény 49.)
- JUTAI 2006 JUTAI Péter: Somogy megye észrevételei a rendszeres munkálatokra 1831–32. In *Századok* 140. évf. (2006) 3. sz. 591–608.
- KECSKEMÉTI 2008 KECSKEMÉTI Károly: *Magyar liberalizmus 1790–1848*. Budapest, 2008. (Eszmetörténeti könyvtár 10.)
- LELKES 2011 LELKES György: *Magyar helységnév-azonosító szótár*. Budapest, 2011.
- Mo. tört. 5/1–2 *Magyarország története 1790–1848*. 5/1–2. kötet. Szerk.: VÖRÖS Károly. Budapest, 1980. (Magyarország története tíz kötetben)
- MÁLYUSZ 1923 MÁLYUSZ Elemér: A reformkor nemzedéke. In *Századok* LVII. évf. (1923) 1. sz. 17–75.
- NAGY 1858 NAGY Iván: *Magyarország családai czimerekkel és nemzékrendi táblákkal*. IV. kötet. Pest, 1858.
- PAJKOSSY 1997 PAJKOSSY Gábor: „mit welchen ich im geheimen Dienstverbande stehe” Sedlnitzky magyarországi besúgóí a reformkor hajnalán. In: *Miscellanea fontium historiae Europaeae. Emlékkönyv H. Balázs Éva történészprofesszor 80. születésnapjára*. Szerk.: KALMÁR János. Budapest, 1997. 335–357.
- PÁLMÁNY 2011 PÁLMÁNY Béla: *A reformkori magyar országgyűlések történeti almanachja 1825–1848*. 1–2. kötet. Budapest, 2011.
- PLEIDELL 1933 PLEIDELL Ambrus: A fundus publicus. In: *Emlékkönyv Károlyi Árpád születése nyolcvanadik fordulójának ünnepére*. Budapest, 1933. 440–456.
- RESS 2004 RESS Imre: Fiumei követek az 1825–27. évi pozsonyi országgyűlésen (Ljudevit Adamić és Antun Mihanović). In: RESS Imre: *Kapcsolatok és keresztutak. Horvátok, szerbek, bosnyákok a nemzetállam vonzásában*. Budapest, 2004. (A múlt ösvényén) 29–61.

VÖLGYESI 2002

VÖLGYESI Orsolya: *Politikai-közéleti gondolkodás Békés megyében a reformkor elején. A rendszeres bizottsági munkálatok megyei vitái 1830–1832.* Gyula, 2002.

1. sz. melléklet: Az 1791–1793. és az 1828–1830. évi bizottság által javasolt törvénycikkek

1793

Articulus 27-us De viarum instauratione, et conservatione

Articulus 28-us De teloniis

Articulus 29-us De rei vecturariae regulatione

Articulus 30-mus De provehenda maritima navigatione

Articulus 31-us De sufferendis actualis navigationis impedimentis

Articulus 32-us De emendanda Fluviali Navigatione

Articulus 33-us De elaborando generali Navigationis Plano

1830

[1.] Articulus de viarum structura et conservatione

[2.] Articulus de promovenda fluviali in Regno navigatione

[3.] Articulus de exsiccatione Paludum

[4.] Articulus de Canalium effossione

[5.] Articulus de utilibus Operibus per Societates vel Privatos struendis

[6.] Articulus de struendis contra exundationes fluviorum aggeribus

[7.] Articulus de abolendo penso rippatico

[8.] Articulus de provehenda maritima navigatione

[9.] Articulus de teloniis

[10.] Articulus de rei vecturariae regulatione

2. sz. melléklet: A bizottság által javasolt főútvonalak

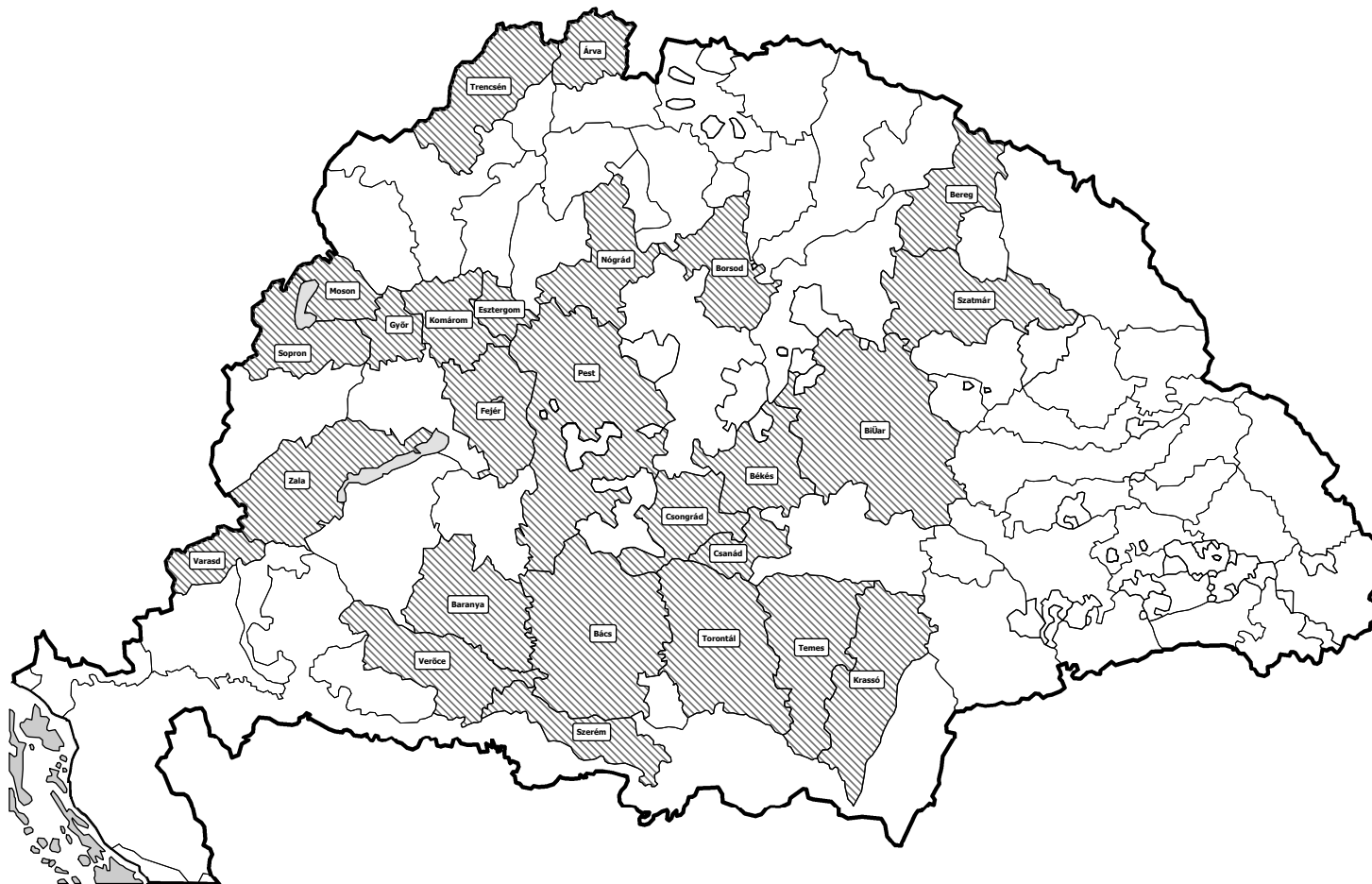
1. Pestről Győrön és Mosonon át Bécsbe
2. Pestről Fehérváron, Siófokon, Kanizsán, Varasdon, Zágrábon, Károlyvároson és a Lujza-úton az Adriai-tengerhez
3. Pestről Földváron, Eszéken, Péterváradon át Zimonyba
4. Pestről Esztergomon, Nagyszombaton át Morvaországba és Sziléziába
5. Pestről Miskolcon, Kassán, Eperjesen, Lembergen át Galíciába
6. Pestről Szolnokon, Debrecenen, Nagyváradon át Kolozsvárra
7. Pestről Szegeden, Temesváron, Szebenén át Erdélybe
8. Bécsből, illetőleg Ausztria határaitól Sopronon, Kőszegen, Szombathelyen, Körmenden át egyrészt Varasdra és az Adriai tengerhez, másrészt Kanizsán, Pécsen, Eszéken stb. át Törökországba
9. Bécsből Pozsonyon, Nagyszombaton, Vágújhelyen, Zsolnán, onnan pedig Jablunkai-hágón át Sziléziába, illetve Sziklaszoroson¹⁵⁰ és Podvilkon¹⁵¹ át Krakkóba
10. Nagyszombatból Nyitrán és a bányavárosokon át Kassára
11. Kassáról Lőcsén, Késmárkon, Ófalun¹⁵² át Krakkóba
12. Miskolcra Tokajon és vagy az Uzsoki-hágón vagy a Vereckei-hágón át Galíciába és Oroszországba

¹⁵⁰ A szövegben Skalitz, illetve Skalitze alakban, Trencsén vm. (mai nevén: Skalitz, SK) LELKES 644.

¹⁵¹ Podvilk, Árva vm. (mai nevén: Podvilk, LO) LELKES 549.

¹⁵² Szepesőfal, Szepes vm. (mai nevén: Spišská Stará Ves, SK). LELKES 640.

1. sz. térkép: A feldolgozott vármegyei vélemények



2. sz. melléklet: A bizottság által javasolt főútvonalak vázlata

