

# MILYEN UTAKON JÁRJUNK? TÖRVÉNYJAVASLATOK ÚTHÁLÓZATFEJLESZTÉSRE A 19. SZÁZAD ELSŐ FELÉBŐL

HEIL KRISTÓF MIHÁLY



Az MTA-ELTE Jogtörténeti Kutatócsoport (ELKH) blogja

A SZERZŐ:

DR. HEIL KRISTÓF MIHÁLY

Az MTA-ELTE

JOGTÖRTÉNETI KUTATÓCSOPORT  
TUDOMÁNYOS SEGÉDMUNKATÁRSA

HEILKRISTOF@GMAIL.COM

2023. február 13.

**A mozgás, a helyváltoztatás egyidős az ember megjelenésével.** Modern értelemben vett közlekedésről azonban az ókortól – az árucserre, a földművelés és az állattenyésztés elterjedésétől – beszélhetünk, amikor elkezdtek kialakulni az állandósult szállítási útvonalak. Kitaposott ösvények, utak, folyókat áthidaló farönkök és függőhidak jelezték, hogy az ember használtba vette a területet. A közlekedés fejlettsége meghatározza a társadalom és a gazdaság működését, illetve gyors és biztonságos szállítási jármódok nélkül nincs prosperáló kereskedelem, s megfelelő közúthálózat nélkül nincs korszerű gazdaság sem.

**A Kárpát-medencei (mai dunántúli) úthálózat alapjait Pannonia útjainak a Római Birodalom úthálózatába való bekapcsolása jelentette.** Magyarországon is először a szárazföldi, a vízi, majd az 1840-es évektől a vasúti közlekedés épült ki (és ezt követték a 20. század és napjaink csúcstechnológiáinak vívmányai).

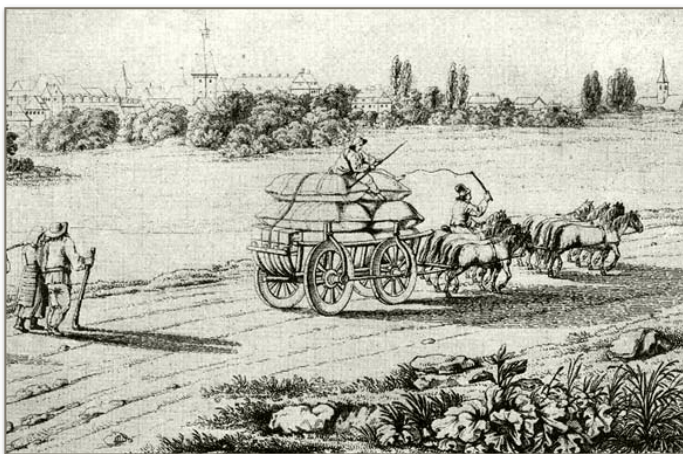
**Az oszmán hódoltság idején egész országrészek néptelenedtek el,** ami együtt járt a helyi közutak pusztulásával is,<sup>1</sup> majd a török kiűzését követően az utak forgalma újra állandóvá válhatott, aminek köszönhetően hamar szükségessé vált a silány nyomvonalak fejlesztése és újak létesítése. Az 1715. évi 59. törvénycikk rendelkezése nyomán felállított bizottság (systematica comissio) feladata lett volna kigazdálkodni a szükséges infrastruktúrák korszerűsítésének és fenntartási költségeinek fedezetét. Végül a ráfordításokat előteremtésére javasolt közpénztár (fundus publicus) felállítását a rendi ellenállás megakadályozta.<sup>2</sup> Később a III. Károly által felállított műszaki bizottság hatásköre terjedt ki a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére, felügyelte az útépitéseket és irányította azok fenntartását. Mária Terézia urbáriumrendeletében (1767) rögzítette a jobbágyok ingyen munkájának, a robotnak mértékét: a kötelezett jobbágy 52 igaz- vagy 102 nap gyalogrobottal tartozott, amit az előljáró előszeretettel használt fel útépités céljából. Továbbá a királynő egy 1772-es rendeletében útfelügyelő mérnökök alkalmazására kötelezte a vármegyéket. II. József pedig a só árának központi megemeléséből származó többletforrásokkal és a Helytartótanácsban belüli építésügyi igazgatóság felállításával támogatta az útfejlesztés ügyét.<sup>3</sup> II. József 1785-ös tervei a centrumot kívánták összekötni a perifériával, tehát Budáról és Pestről kiindulva a szélrózsza irányába az országot átszelő

úthálózatot álmódott meg, melyeket – akárcsak később a dualista pesti építészet sugárútjait – országos „körutakkal” kötötte volna össze.<sup>4</sup>

**Az 1791-ben felállított ún. országos rendszeres bizottságok** (Regnicolaris deputatio) – megbízásuknak megfelelően – az élet szinte minden területére, így az úthálózat-fejlesztéssel kapcsolatosan is több törvényjavaslatot készítettek elő az elkövetkező országgyűlések számára, azonban a közlekedésfejlesztés legfőbb kérdését, a finanszírozás ügyét nem tudták megoldani. A kiváltságaikba, adómentességükbe kapaszkodó rendek álláspontja csupán a 19. század elejére enyhült, amikor az 1802. évi diéta által kiküldött újabb bizottság már hajlandóságot mutatott a közteher vállalásra, amikor egyszeri, önkéntes nemesi felajánlásokból kalapozták volna össze a szükséges összeget. Az előterjesztés értelmében a felajánlások és a felemelt sóadóból származó bevételek mellett a királyi oklevelek taksájából, öröklési adóból és egyes illetékek megemelt összegéből tevődött volna össze a fundus, amelyet a közalpból épített utakon beszedett vám összege is gyarapított volna.<sup>5</sup>

**A 18-19. század fordulójára – a korábban egymástól elválaszthatatlan** – adó és segély fogalmak elkülönültek. Az adó (contributio) jellemzően pénzt jelentett, míg a segély (subsidium) pedig pénzt vagy bármilyen más felajánlást (termény, katona stb.). A kortársak nemcsak a két fogalom közötti különbséggel,





hanem azok korábbi egészen halovány elhatárolásával is tisztában voltak.<sup>6</sup> A 19. század eleji urak „szilárd meggyőződése” volt, hogy a nemes nem adózik és hogy „személyes felkelési kötelezettsége mellett legfeljebb segítyt fizet (ad), ha úgy tetszik neki.”<sup>7</sup>

**A korai időszakban a közlekedési hálózat beruházói és fenntartói** többségében a törvényhatóságok, kisebb részben magántulajdonosok és vámtulajdonosok voltak. Az állam csupán egyedi esetekben vállalt fedezetet, melyet jellemzően a sóáralapból támogatott.<sup>8</sup> Az alap kezelője a Helytartótanács és a Kamara volt, a felhasználásról pedig az Építészeti Igazgatóság döntött a rendek megkérdése nélkül. A rendelkezésre álló összeg – a vállalkozás mértékéhez képest – szerénynek volt mondható, évi 250–300 ezer forintot tett ki.<sup>9</sup>

**Bár az 1791-es bizottság munkájának Radvánszky-féle 1828-as korszerűsítésében** még egy – három, majd öt millió forintot – közalap felállítására és a magántőke a korábbinál nagyobb arányú becsatornázására, valamint

kereskedelmi részvénytársaság felállítására tettek javaslatot,<sup>10</sup> végül az országos ösztörszabvány bizottság konzervatív álláspontra helyezkedve a diétai önkéntes felajánlásokban bízva kívánta rendezni az ügyet – újfent kihangsúlyozva az adományok egyszeri és önkéntes voltát, és hogy azok nem keletkezhetnek kötelezettséget a jövőre nézve sem.<sup>11</sup> Az így felállított alapból – mezőgazdasági, ipari és kereskedelmi korszerűsítésre és infrastruktúrafejlesztésre – címkézett hiteleket kívántak kibocsátani, amelyek kamatai szolgáltak volna a közlekedési hálózat bővítésére és modernizációjára.

**A fentiekben túlmenően a bizottság szorgalmazta a magánszemélyek és társaságok bevonását a finanszírozásba.** A korábbi javaslatokhoz képest újdonságnak számító indítvány szerint „azok akik a közalapról és a vármegyék által finanszírozott beruházások mellett (elsősorban főutak) állandó hidakat, hosszabb útszakaszokat, csatornákat, valamint vasutakat vagy más, hasonló közhaszonnal járó létesítményeket” építtetnek saját költségükön, azok később

mindenkitől – rendi hovatarozástól függetlenül – vámot szedhetnek volna.<sup>12</sup> Az elaborátum a javasolt beruházások közül a Buda és Pest között létesítendő állandó hídát jelölte meg elsődleges célkitűzésként. A királyi privilégium adta jogosultság meghatározott időtartamra biztosított vámszedési jogok lejártát követően mindenki ingyenesen használhatta volna a hidat, utakat, átkelőket, illetve a kiváltságos időszak alatt beszedett haszon egy részét a fenntartásra kellett volna fordítani, ezzel tovább tehermentesítve az állami állapotot.<sup>13</sup>

**A fenti javaslatok végül közvetlenül nem töltötték be feladatukat,** a soron következő diétákon nem vették napirendre őket, azonban vitáik – közvetve – nagymértékben hozzájárultak a reformkori országgyűlések eredményeihez. E közlekedésfejlesztésről szóló tervezetekből kiindulva 1836-ban a diéta három törvényt is elfogadott a bizottságok javaslatai alapján: úgymint a közlekedési célú vállalkozásokról és a kisajátításról (1836. évi 25. tc.), a Láncidról (1836. évi 26. tc.) szóló törvényeket, valamint megerősítették az 1807. évi vízi munkálatokról szóló 17. cikket is (1836. évi 36. tc.). Majd 1840-ben a Duna s egyéb folyamok szabályozásáról (1840. évi 5. tc.), a vizekről és csatornákról (1840. évi 10. tc.), a fuvarosokról (1840. évi 20. tc.) és a Dunát a Tiszával összekötő csatornáról is döntöttek (1840. évi 38. tc.). 1844-ben a közmunkák szabályairól hoztak törvényt (1844. évi 9. tc.).<sup>14</sup>

## Hivatkozások:

- Zimány Vera: Magyarország bekapcsolódása a kora újkori világgazdaságba. In Pach Zsigmond Pál (főszerk.): Magyarország története 1526–1686. I. kötet, Budapest, Akadémiai Kiadó, 1987. 285–297. p.
- Pleidell Ambrus: A fundus. Emlékkönyv Károlyi Árpád születése nyolcvanadik évfordulója tiszteletére. Budapest, 1933, Sárkány-Nyomda Részvénytársaság, 440–456. p.
- Czére Béla: Magyarország közlekedése a 19. században (1780–1914). Budapest, MÁV Vezérigazgatósága, 1997. 9. p.
- Czére 1997. 1.2. ábra. 11. p.
- Kapitány Adrienn: Közlekedéssel kapcsolatos javaslatok az 1828–1830. évi országos bizottság kereskedelmi munkálatában. Történelmi Szemle 58. évfolyam (2016) 4. szám 621. p.
- Poór János. Adók, katonák, országgyűlések 1796–1811/1812. Budapest, Universitas Kiadó, 2003. 105–106. p.
- Poór, 2003, 105. p.
- Uo.
- Nagy István: A magyar kamara 1686–1748. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1971. 346. p.
- Kapitány, 2016, 621–622. p.
- Uo.
- Kapitány, 2016, 623. p.
- Uo.
- Lásd bővebben Erdmann Gyula: Szabadság és tulajdon. Az 1839–40. évi országgyűlés története. Budapest, Országgyűlés Hivatala, 2014. 383–406. p.

## Képek elérhetősége:

- oldal: A gyapjúszállító Domanovszky Sándor (szerk.): Magyar művelődéstörténet
- oldal: A makadám út. (elérhető <https://harmathestarsaikft.hu/a-magyar-utepites-tortenete/>)