

## Majdán János

### *Az első magyar vasúti törvény diétai vitája 1836-ban*

A Pozsonyban üléselő magyar országgyűlés tagjai közül sokan hallottak – olvastak az új közlekedési eszközről, a gőzvontatású vasútról. A felsőtáblán jelenlévő gróf Széchenyi István már utazott is Angliában a szárazföldi közlekedést alapvetően átszervező vonat kocsijában. A gróf nem elégedett meg az utas benyomásával, hanem visszaútban felült a mozdonyra, s a gyakorlatban ő volt Magyarország első kiképzett mozdonyvezetője. Több addig megjelent munkájában jelezte a vasút szerepét, s minden esetben a hazai kipróbálást indítványozta.

Széchenyi mellett a magyar politikai elit szélesebb körétől sem volt idegen a kérdés, mivel a közlekedés ügyeivel az opperátum bizottságok több évtizede foglalkoztak. A vasút páratlan lehetőségei az 1832-1836. évi országgyűlésen kerültek elő, mivel a korabeli sajtóbeszámolók alapján világossá vált, hogy Anglia után Belgiumban, majd Nürnberg és Fürt között német nyelvterületen is sikeresen megindult a vasúti forgalom.<sup>1</sup> A korabeli hazai útviszonyokon zajló személy- és áruforgalomhoz képest bármilyen közlekedési eszköz megjelenése csak jobb helyzetet teremthetett.

#### *Viták a Lánchíd megépítésének törvényi szabályozásáról*

Az országgyűlés többi napirenden lévő kérdése mellett 1836 elején kezdődött meg a vita a vasútról. Eredetileg nem is az új szárazföldi szállítással kezdtek foglalkozni a követek, hanem a Pestet Budával összekötő állandó hídval. A Széchenyi István által felvetett idea megvalósulása lassan kezdett körvonalazódni. A javaslat legnagyobb vitát kiváltó része a létesülő hídon átmenők váma volt, melyet a konzervatív követek – élükön gróf Cziráky Antal országbíróval – folyamatosan elutasítottak. Joggal érezték úgy az általános hídvámot ellenzők, hogy a nemesi kiváltságaik elvesztése forog kockán.

A Lánchíd megvalósulása elé a diétai követeken túl Pest város tanácsa is komoly akadályokat gördített. A híd pesti hídfőjének kiszemelt telek eladásáért nagyon magas árat kértek, s ez az összeg arányaiban felborította a kivitelezés tervezett költségeit. Az országgyűlésen jelenlévők megoldásra törekedtek, s gyorsan törvényjavaslatot terjesztettek be.

A diéta kerületi ülésein 1836. február 3-5 között zajlott vitákon körvonalazódtak a legfontosabb problémák. 1.) Alapkérdésként az érintett területek kiszármaztatása jelentkezett, s ezt a problémakört országos érvénnyel kívánták rendezni. 2.) Eldöntésre váró kérdésként merült fel a vállalat engedélyezésének színtere. 3.) Döntésre várt, hogy a szállítási díjakat melyik hatóság állapítsa meg? 4.)

---

<sup>1</sup> A részletes átadási beszámolókról CSÍKVÁRI Jákó: *A közlekedés története* I. kötet. Budapest, 1882.

Előzetesen fölmerült a terület esetleges visszaháramlásának kérdése, melyről eddig nem intézkedett semmiféle hazai törvény. A kerületi táblán folytatott vita során sokan hozzászóltak a kisajátítás kérdésköréhez. A leghatásosabb példát Vay János Szabolcs megye első követe mondta el, amikor a saját megyéjében tapasztalt gyakorlatot mutatta be. A Tisza megindult szabályozásakor megtörtént esetet mutatott be, amikor „*egy szegény ember malmát kettévágták egyetlen krajcár kártérítés nélkül*”.<sup>2</sup> Ugyanezen munkálatok során a folyó átvágását az ott birtokos Forgách gróf „*Zsurknál addig akadályozhatta, míg az általa követelt teljes kárpótlást meg nem kapta*.” A gróf határozottan leszögezte: „*Lehetetlen tehát túrni, hogy egyetlen ember szeszélye megakadályozhassa a leghasznosabb közmunkát is, másfelől valakinek vagyonát kárpótlás nélkül is elvehessék*.” A vitához Deák Ferenc is hozzászólt. A zalai követ világosan kifejtette, hogy ez a probléma általános érvényű kérdéseket vet fel, s úgy is kell tárgyalni: „*a kereskedési közlekedés könnyítéséről gondoskodnunk már nem annyira hazánk jó volta felemelésének tekintete int, mint inkább a fenyegető veszély megelőzésének, s annál fogva lételünk fentartásának kötelessége kényszerít*.”<sup>3</sup> Bár nem utazott még vasúton, de világosan kimondta, hogy a közlekedés kérdése kulcs a polgárosodáshoz. Cél: „*az olcsó és sebes közlekedési eszközök*” gyors elterjedése, amely a vasút. Közép- Európában „*az ujságlapok majd minden nap egy-egy új vállalat keletkezését adják értésünkre*”, s emiatt intézkedni kell, mert lemaradunk. Deák kiválóan bemutatta a fejlesztés elmaradásának veszélyeit, melyek között nemcsak a belső kereskedelmi forgalom elmaradása, hanem a nemzetközi versenyképességeink csorbulása is szerepelt. „*Lemberget Bécsrel összekötendő vasútnak építése már kétséget nem szenved, s e nagyszerű vállalat rövid időn végrehajtva lesz. Hogy Lengyelország gabonatermesztés tekintetében a legtermékenyebb országok egyike, s bőségre nézve akármely világkereskedési piacot ellátni, s különösen hazánkkal is a concurrentiát kiállani képes, az közismeretű dolog..... Galicziában a gabona ára most is felényivel olcsóbb, mint magyar hazánknak legtermékenyebb vidékén*.” Konkrét számításokkal bizonyította, hogy „*a galicziai gabona, a felállíttatni czélzott vasút segítségével, annyira olcsó áron fog Bécsbe szállíttatni, hogy egy mázsányi teher egész Bécsig csak 6 pengő krba kerül; tekintsék más oldalról, mennyibe kerül a bácsi búzának Gönyőig víz elleni felvontatása, onnan pedig Bécsig tengelyen szállítása, és lehetetlen, hogy mindenki meg ne győződjék, hogy a bécsi piac, s vele egész Ausztria hazánkra nézve tökéletesen elvesz, hazánk legtermékenyebb része, a gazdag Tiszamelléke, a Bánát s Bács vármegye egészen tönkre van téve, mi saját földünk kövérségében megfulunk;*” Rendkívül határozottan kijelentette: nem az a kérdés, hogy akarjuk-e hazánk felvirágzását, hanem: „*akarunk-e létezni tovább, vagy egészen elveszni?*”

---

<sup>2</sup> A szabolcsi követ hozzászólását rövidített formában előzményként közli Deák Ferenc beszédei I. 1829-1847. Szerkesztette: KÓNYI Manó. A kisajátítás jogáról Budapest, 1882.

<sup>3</sup> Uo.

Talán túl tragikusnak tűntek ezek a mondatok, de Deák szándékosan festette sötétre a képet, mivel az országgyűlést döntésre kívánta sarkallni. Az új módszert és az új közlekedési eszközt világosan összekapcsolta: „*hogy könnyebb közlekedési eszközökre, s különösen vasutakra minékünk is okvetetlen szükségünk van, s a dolgot kipótolhatlan kár nélkül úgy szólván már tovább halasztanunk sem lehet.*” Mindezt országosan fontosnak tartja: „*A közszükség tehát tagadhatatlan alaptételnek vétetvén fel, de alapkérdés az, hogy tudjuk-e a szükséges vasutakat, canalisokat, országos erővel létesíteni?*”

Világosan látszik – fejtegette a zalai követ –, hogy „*publicus fundusunk*”, vagyis állami támogatásunk nincs, ráadásul a nemzetközi gyakorlatban sem volt ismert a költségvetési támogatás. „*De egyébiránt is a statutudomány adaitaira, s az egész világ gyakorlati példájára támaszkodva, alkalmasint minden hosszabb mutogatás nélkül axiomakint felállíthatjuk, hogyha arra várakozunk, míg p. o. az ország épített vasutat a hajókázható Dunától a szomszéd Ausztria fővárosáig; erre a mai viszonyok között alkalmasint hiában várakozunk.*” Mivel az országban nincs elegendő befektetői tőke, ezért az „*Ilyes vállalatok, minden valószínűség szerint, csak magános egyesületek útján létesülhetnek: ezeket kell tehát lehetőkké tenni, ha a közjót akarjuk.*”

A követ szerint a tervezéskor felvetett elemzési módszerhez hasonlóan a megvalósításkor is össze kell kapcsolni az általános megoldást a vasútépítési módszerekkel. A kisajátítás módszereit tekintve „*a budapesti hidra nézve felvett ösvényt lehetne követni*”, vagyis törvényileg engedélyezni kell a kötelező kisajátítást. Ezt akkor is igaznak tartotta, ha a magyarországi gyakorlat eltért a példának tekintett angliai úttól. „*Angliában, hol a parlament minden esztendőn együtt ül, be lehet várni, míg ily nemű közhasznú vállalat végett társaság létesül, s magát bejelenti, hogy részére a kisajátítás elrendeltethessék; nálunk a dolog másképp áll, és már feljebb megemlítettett, hogy ilyes tárgyakat halasztgatni annyit tesz, mint eltemetni.*” Magyarországon a vállalatok által igényelt kárpótlásról legfeljebb a három évente összehívott országgyűlésen eshetett volna szó. Ez a rendkívül lassú módszer láthatóan teljesen alkalmatlan volt a gyors reagálást igénylő vasút- és közlekedésfejlesztő programok lebonyolítására. „*Valamint tehát a budapesti hidra nézve, még mielőtt társaság jelentette volna magát, mind a vállalat szüksége, mind pedig a kisajátítás alkalmazása kimondatott, úgy azt egyebekre is már e diaetán előlegesen ki lehet mondani*”.

A hosszú hozzászólása végén javasolta a Lánchíd építését összekapcsolni a vasútépítésekkel. Ugyanakkor elvű liberálisként ezt nem kívánta senkire ráerőltetni, a döntést a követekre bízta. A hazai közigazgatási és országgyűlési gyakorlatot jól ismerő Deák azonban nem bízta a véletlenre a további lépéseket. Pontosan tudta, hogy a hosszú vita akkor vezethet esetleg sikerre, ha a kerületi táblán elhangzottak törvényjavaslatként is megfogalmazódtak.

„*Mindezeknek folytatában kettő az, a mit tenni lehet. 1. Vagy ki kell törvény által mondani, hogy p. o. oly vasútra, vagy illetőleg canalisra nézve, mely Bécs városát Dunánk hajókázható részével; vagy Pestet a török határszélekkel, vagy*

- a sérelmek sorában tett végzés szerint is - a tiszai részeket p. o. Szolnoktól vagy Szegedről véve Pest városával, vagy pedig magát Debreczent Pesttel összeköti - vagy a mi mást még a RR. jónak találnak, s ha úgy tetszik, megemlítésén mindazon ductusokat, melyek a kereskedési munkát de viarmu structura et conservacione javasolt törvénycikkelyében foglaltatnak - ha valamely társaság ilyennek építését magára vállalni akarná, s a vonal magánosok birtokán menne keresztül, és ez iránt a birtokosokkal meg nem alkudhatnék, részére kisajátítás elrendeltetik, s a kárpótlási summáknak elítélése végett a budapesti hid iránt kirendelt országos küldöttség birói hatalommal felruháztatik. Vagy pedig 2. lehet az országos küldöttség törvényjavaslatát - némely módosításokkal, p. o. hogy az engedeleadás ne a kormánytól függjön - elfogadni, s általában kimondani, hogy ha közhasznú vasutat, hidat vagy csatornát akar valaki építeni, nem sikerülhetvén az egyezés, kisajátításnak lesz helye s az országos biztosság bíraskodik. Melyiket fogadják el a RR.? az a többségnek bölcs ítéletétől függ; de ismétli, hogyha, nem mondja hazánk virágzását, de csak existenciáját is szívünkön viseljük, hallgatva nem vesztegethetünk, sem pedig időtlen félszeg temporisáló rendszabásokhoz nem nyulhatunk.”

Deák Ferenc ismertett gondolatai aprólékosan tárgyalták a híd- és vasútépítés kapcsán előkerült problémák megoldására általa tett javaslatokat. A korszak liberális politikusai által elfogadott nézetek szerint szükséges a közjót támogató vállalatok támogatása, de erre költségvetési pénz nem volt és nem is láttak reális esélyt a szükséges összegek állami befektetésére. Helyette a magánvállalatok beruházásait támogatták. A befektetők vonzásának egyik formájának tekintették a fejlesztésben érintett földek kisajátításának garantálását és a folyamat gyorsított eljárását. Mindezzel a kortársak által feltett első kérdésre a Deák által adott válasz vált elfogadottá.

A február első napjaiban zajlott kerületi tábla ülésén szó esett a további kérdésekről is. Szintén Deák újabb javaslatára további pontosításokra került sor. „Végzésileg kimondatván, hogy a vasutak, vízcsatornák s ilyenmő vállalatok a törvény oltalma alá helyeztetnek”. A kisajátítás elveinek megfogalmazására javasoltak létrehozni egy országos bizottságot. Ugyanerre a bizottságra kívánták testálni az engedélyek megadását is. Egy vasútépítés esetében így egy kézbe került volna az építkezés és a fejlesztéshez kapcsolódó kisajátítási munkák engedélyezési eljárása, megoldva ezzel a magyar országgyűlés ritkán üléselő munkastílusából eredő gondokat.

A harmadik előzetesen felvetett kérdéstről a követek nagy vitát folytattak. Az engedélyezési és kisajátítási ügyek erős koncentrációját (is) volt hivatva el- lentsúlyozni, hogy a vasúti díjtételek megállapítását az országgyűlés kezébe kívánták helyezni. A diéta adna biztosítékot a tarifák reális megállapításához. Néhány megyei követ felvetette, hogy a központi bizottság kezébe kerülhetne a díjak megállapítása is, de ezt a többség elvetette.

A negyedik problémáról sokan megnyilatkoztak, köztük Deák Ferenc is. A vita során a diéta tagjai határozottan megjegyezték, hogy egy-egy vonal esetén

„a kirekesztő privilegium.....merő illúzió”. A gyakorlatban az építő társaság „bárha csak 50 évre kapott légyen is kirekesztő privilegiumot, gyakorlatilag véve örökös monopoliumja van, mert azon a vonalon vele más társaság nem vetélkedhetik”. Ezt a problémát már külföldön is érzékelték, „de még sehol se folytak le a kikötött esztendőök, s azért nem is tudjuk, mit fognak ily esetben más nemzetek cselekedni”. Deák a vita során úgy látta, hogy Magyarországon megpróbálhatnánk egy nyugat-európai módszertől eltérő modellt: „miért ne lehetne minálunk a vállalkozókkal az alkut úgy megpróbálni, hogy a vasút bizonyos évek mulva az ország rendelkezésére szálljon.” Teljes mértékben el tudja képzelni, „hogy e tárgyak az ország birtokába jussanak s általa administráltathassanak”. A korabeli gyakorlatnak megfelelően az alapítási szerződésekbe általában 50 évet írtak, s ennek letelte után képzelték el a vasút állami kezelésbe kerülését. A kerületi táblán sikerült megállapodni az alapelvekben. Elkezdődött a törvények szövegének megfogalmazása.

### ***Az uralkodó és a diéta közötti viták***

Az előkészületek alatt világossá vált, hogy a közlekedés új eszközeinek bevezetésére két külön törvényt kell betervezni. A kerületi tábla után a diéta ülésén február 17-én kezdődött el a két törvényjavaslat vitája.<sup>4</sup> Az alsótáblán már elkülönült a két javaslat egymástól. Az egyik önállóan a dunai állandó átkelelésről rendelkezett: „Buda – Pesti híd” címen, míg a másik „Az Ország köz javát és kereskedését gyarapító magános vállalatokról” szöveget. A követek nagyobb része egyetértett az engedélyezés és a kisajátítás országos hatáskörű rendezésében, s a törvényhozás így döntő tényezővé vált. Ezzel a híd- és a vasútépítést megpróbálták a követek közvetlenül befolyásolni.

Majd egy hónapos előkészület után 1836. április 18-án került sor a végleges szöveg előterjesztésére. Az országgyűlési jegyzőkönyvben rögzített „*Felirási javallata*”<sup>5</sup> latinul fogalmazta meg a magánvállalatokról szóló tervezetet, amely 15 §-ból állt. A javaslat vitája után kettővel csökkent a paragrafusok száma, s a beadott törvénycikket már magyarul fogalmazva továbbították az uralkodóhoz.<sup>6</sup> A törvények betervezése után a királyi válasz 1836. április 24-én érkezett meg Pozsonyba. A rövid latin nyelven küldött válaszban V. Ferdinánd elutasította a javaslatokat.<sup>7</sup> Bécsben elfogadhatatlannak tartották az országgyűlés engedélyezési és ellenőrzési jogának beiktatását. Négy nappal később – április 28-án – a Karok és Rendek újból nyilvános vitában foglaltak állást a témáról. Az elutasító királyi leiratra adott „*izenete*” szerint bár rövid az idő, de a téma fontossága miatt újból megfogalmazták az alapelveiket. Kijelentették, hogy ne csak azok a vállalatok

---

<sup>4</sup> 1832.-ik Esztendőben, Karácsony havának 6-ik napjára rendeltett Magyar ország gyűlésének jegyzőkönyve 421. országos ülés XII. darab, 392. Pozsony, 1836.

<sup>5</sup> Uo.: DCXXXI. szám alatt (631.) VII. kötet I. osztály 378-382.

<sup>6</sup> Uo.: DCXLII. szám alatt (642.) VII. kötet I. osztály 434-440.

<sup>7</sup> Uo.: DCLXXXII. szám alatt (682.) VII. kötet I. osztály 501.

kapjanak „kedvezéseket”, melyek végig megépítik a „vizicsatornákat, vasútakat, hidakat”, hanem azok is, „kik azon kijelelt két végpontok közötti vállalat csak egy bizonyos részének megkészítését vállalandják magokra.”<sup>8</sup> Ugyanakkor nem változtattak az országos bizottság elvén, s továbbra is a törvénytervezetben maradt az államra „háramlás” terve. Deák Ferenc jól összefoglalta az ügy állását: „A királyi válasz azért ellenezte az előbbi javaslatot, mert nem akarta a királyi jogokat az által megsérteni, hogy egy országos küldöttség teljes hatalommal legyen felruházva.”<sup>9</sup> Ez a koncentrált hatalom valóban nagy összpontosítást biztosított volna egy központi bizottságnak. Ezáltal a magyarországi polgári átalakulás legfontosabb gazdasági döntései nem Bécsben, hanem az országgyűlés vezetése alatt Pozsonyban, vagy Pesten születtek volna. Joggal hívta fel a zalai követ az uralkodó figyelmét a kettős állapotokra. „De ha őfelsége atyja nyomán járva azt mondja, hogy a királyi jogokat fenn kell tartani, nekünk is gondoskodnunk kell az ország jussa fenntartásáról.”

Az ügy fontossága és a sürgető idő miatt a diéta követei belementek másik két paragrafus módosításába. Itt vetődött fel először, hogy a törvény rögzítse „a jövő Országgyűlésig is megkészíthető magános vállalatok végpontjainak” listáját. Ezek szerint nem az általános szabályzás, hanem a kiindulási és végállomási pontok konkrét felsorolása segíthetné a hazai vasútépítések megindulását. Az uralkodóhoz másodszor felküldött törvényjavaslat az eredetihez képest csökkent, s a magánvállalatokról már csak 8 magyarul megfogalmazott paragrafus szólt. Bécsből másodszor is elutasító válasz érkezett április 30-án.<sup>10</sup> „A király második izenete a KK-nak és RR-nek” újból leszögezte – immár magyarul –, hogy nem egyezik bele a törvényhozás központi szerepkörének kiépítésébe.<sup>11</sup> Ugyanakkor köztudott volt, hogy az uralkodó hamarosan be kívánja zárni az országgyűlést. A második elutasítás után ismét ülésező alsótáblán a követek egyezsége törekedtek. A május elsejére összehívott diétai ülés tagjai előtt két lehetőség állt: vagy elfogadják az uralkodó kérését és csökkentik a központi bizottság, illetve az országgyűlés szerepkörét, vagy nem lép életbe a vasutakat, csatornákat engedélyező törvény. A követek leszögezték, hogy a királyi elutasítást figyelembe véve megváltoztatják a törvényjavaslatukat. Egyfelől határozatban rögzítették: „A tulajdon az összes Törvényhozás köreitől soha, és semmi szín alatt el ne vonathassanak.”<sup>12</sup> Másfelől az ügy fontossága miatt kimondták: jelen törvényben úgy javasolják áthidalni a problémát, hogy a szövegből kiveszik az általános elveket, nem ragaszkodnak az országgyűlés által felállított központi bizottság működéséhez. Helyette konkrét kiindulási és végpontokat

<sup>8</sup> Uo.: DCCCXXIII. szám alatt (822.) VII. kötet II. osztály 590-591.

<sup>9</sup> Deák Ferenc beszédei I. 1829-1847. Szerkesztette: KÖNYI Manó. A kisajátítás jogáról Budapest, 1882.

<sup>10</sup> 1832.-ik Esztendőben, Karácsony havának 6-ik napjára rendeltett Magyar ország gyűlésének jegyzőkönyve 421. országos ülés XII. darab, 392. p. Pozsony, 1836.

<sup>11</sup> Uo.: VII. kötet II. osztály 714-715.

<sup>12</sup> Uo.: VII. kötet II. osztály 715.

tesznek a törvénybe, s ezzel teremtik meg a magyarországi vasútépítés lehetőségét. Tették mindezt azzal a megjegyzéssel, hogy a törvény a legközelebbi országgyűlésig marad érvénybe, s akkor részletesebben intézkednek.

A négy előre rögzített problémából az első kettőre vonatkozott a kompromisszum. A szállítási díjak megállapítását a korábbi Deák javaslatnak megfelelően a vállalat hatáskörébe utalták. Ugyanúgy sikerült a földek visszaháramlását is szabályozni. Másnap – 1836. május másodikán – a király elfogadta az egyfelől módosított, másfelől pontosított törvényt. A szentesítésre az utolsó napon került sor, mivel május másodikán V. Ferdinánd bezárta a pozsonyi országgyűlést. „Az Ország köz javát és kereskedését gyarapító magános vállalatokról” szóló XXV. tcz. ezzel életbe lépett. Ugyanakkor beiktatták „Egy állandó hidnak Buda és Pest közötti építéséről” rendelkező XXVI. törvénycikket. A Lánchíd építéséről rendelkező törvénybe sikerült betenni az országgyűlésnek felelős bizottságot: „Küldöttségre bízatik olly móddal, hogy ezen állandó Küldöttség a jövő Ország Gyűlésére minden végzetei és tettei felül, környülményes jelentést multhatatlanul beadni tartozzék.”<sup>13</sup> A névreszóló kinevezést is tartalmazó törvény minden lényeges ponton tisztázta a hidépítés ütemét. Ami nem sikerült a vasutak esetében, az megvalósult a Lánchídnál.

### *Az 1836. XXV. törvényczik*

A kihirdetett törvény a címében rögzítettek szerint a „magános vállalatokról” szólt, melyek közül a korszak politikusai legfontosabbnak a vasutakat tar-

---

<sup>13</sup> 1836. XXVI. tcz. Magyar törvénytár. Budapest, 1896. A polgári Magyarország gazdasági felendülését segítő, országgyűlésnek felelős első országos bizottság tagjai: *A Fő-Rendi Tábla részéről*: Palugyai és Bodafalvai Palugyay Imre, Kassai Püspök, és Ő Cz. kir. Felsője Tanácsosa. Szilassy és Pilisi Szilassy József, Sz. István Apost. Királyi rendének vitéze, sz. Korona örje, Ő Cs. kir. Felsője valós. belső titkos Tanácsosa, hétszemélyes Tábla-Bíró, és Torna Vármegye Fő-Ispánja. Szklabinai és Blatniczai Báró Révay János, Ő Cs. kir. Felsője kamarássa, valós. belső titkos Tanácsosa, és Thurócz Vármegye örökös és valós. Fő-Ispánja. Gróf Battyányi Imre, Német-Ujvár örökösse, Ő Cs. kir. Felsője kamarássa, valós. belső titkos Tanácsosa, hétszemélyes Tábla-Bíró, és Szala Vármegyének Fő-Ispánja. Losonczy Gyürky Pál, Ő Cs. kir. Felsője Kamarássa, és Krassó Vármegye Fő-Ispánja. Sárvári és felső-vidéki Gróf Széchényi István, több külföldi jeles Rendek vitéze, és Ő Cs. kir. Felsője Kamarássa. Kraszna-Horkai Gróf Andrassy György, Ő Cs. kir. Felsője Kamarássa. *A Fő-Tisztelendő egyházi rendből*: Németh György, a kir. Tábla Praelatusa, és az Esztergomi Fő-Káptalan Kanonokja és Követe. *A Királyi Tábla részéről*: Verebi Végh Ignác, Ő Cs. kir. Felsője Tanácsosa, és az Ország-Bírói hivatal Itélő-Mestere. Niczki Niczky János, királyi Tábla-Bíró. *Horvát-, Dalmát-, és Tót-Ország részéről*: Gróf Draskovich János, Ő Cs. kir. Felsője Kamarássa, és a nevezett Országok Követe. *A Dunán-inneni Kerületből*: Dubraviczai Dubraviczky Simon, Pest Vármegye Al-Ispánja és Követe. Bencsik János, Nyitra, Szutsits Károly, Bács, Fáy András, Pest Vármegyék Követei. *A Dunán-túli Kerületből*: Széll Imre, Vass, Kocsi-Horváth Sámuel, Veszprém, Szalopek János, Verőcze Vármegyék Követei. *A Tiszán-inneni Kerületből*: Plannschmid Eduard, Szepes, Szirmay Antal, Zemplin, Roskoványi Gábor, Tiszán-inneni kerületi Táblabíró, és Sáros Vármegyék Követei. *A Tiszán-túli Kerületből*: Makay Sándor, Krassó, Kövér János, Temes, Vay János, Szabolch Vármegyék Követei. *A Kerületek részéről*: Tossoni Ágoston, Fiumei Követ. *A jelen nem lévők részéről*: Paziazy Mihály. *A szab. kir. Városok részéről*: Szánthó Mihály, Győr, Markovits Antal, Bártfa, Gyurkovics György, Poson Városok Követei.

tották. Ezért a 8 paragrafusból álló törvény első pontja felsorolta a vasutak végpontjait. A 13 vonal többsége Pestet és Bécsset javasolta összekötni egymással és a határszélekkel (lásd a mellékelt ábrát). A sok vita eredményekéént kikristályosodott álláspontból bekerült a törvénybe a bizonyos részek kiépítési lehetősége. Ettől az időponttól kezdve a vasúti építkezések törvényi oltalom alatt álltak.

Az előkészületek során a törvényhatóságok számára előírták: kötelesek támogatni a vállalatot, vagy az annak érdekében megjelenő dolgozót. Amennyiben az előmunkálatok során kár keletkezne, azt a vállalkozó teljes körűen és rögtön meg kell, hogy térítse. Ugyanakkor a törvény semmilyen címen nem engedte meggátolni az előkészítő munkát, s ennek biztosítására a törvényhatóság karhatalmat is kirendelhetett. (2. §.) A kisajátítást és a kárpótlást a „*főkormánysszék*” határozta meg, amely ellen a „*legfőbb törvényszékig*” lehetett fellebezni. (3. §.) Az előzetes vitákban elhangzottakkal ellentétben, mind az előkészületeket, mind a kisajátításokat nem egy országos bizottság vezényelhetette, hanem a „*főkormánysszék*” kötött szerződést a vállalkozóval. Ezzel a változattal nem sikerült a diétai követeknek elérni, hogy a magyar polgári átalakulás gazdasági programjában egyik kulcskérdésnek tekintett vasúti-közlekedési fejlesztést már az országgyűlésnek felelős önálló bizottság végezze. Bécsben joggal attól tartottak, hogy egy állandóan működő országos bizottság „*kvázi*” szakminisztérium látszatát keltheti. A Lánchíd esetében egy konkrét építkezés lebonyolításához rendelt a törvény állandó bizottságot. Az eseti engedékenység nem mehetett át általános jogkör megadásába, mivel akkor valóban Bécsből független szaktestület vezényelte volna a magyarországi átalakulást, miközben ennek pénzügyi alapját az udvar megpróbálta saját kezelésében tartani.

Az utasok és a szállítók felé megállapított tarifák – Deák javaslatának megfelelően – a vállalat ügyének számítottak. A díjak szedését a kormánnyal kötött szerződés rögzítette, melyen a meghatározott év leltéig „*legkisebb változás sem történhetik.*” (4. §) Bármilyen kérdéskörben felmerült vitát a bíróságokon kellett per útján lezárni. (5. §) A vasút nyomvonalába eső jobbágytelkek esetén a szolgáltatásokat a földesúr köteles úgy alakítani, hogy kárpótlás nagyságával arányban csökkenjen a jobbágy terhe. (6. §)

A vállalkozót garanciával látta el a törvény, miszerint a közadók alól felmenti, de amennyiben a vasút által kisajátított földek úrbéres területek, vagy a dolgozók nem nemesek, akkor „*a fennálló rendszer szabályai szerint adózni kötelezettek.*” (7. §)



Az 1836. XXV. törvényczik által javasolt vasutak



Az utolsó paragrafus azt részletezi, hogy az okozott károkért, vagy a szegénység miatt nem teljesített kártérítés következtében keletkezett ügyeknél az érintettek „*a büntetés elmaradása reménységével magukat ne kecsegtessék*”, a bíróságokon keresztül megtörténik majd a behajtás. (8. §)

Az „*ideigleni határozat gyanánt rendelt*” törvénnyel sikerült elindítani a hazai vasútépítést. A megteremtődött keret lehetővé tette a tervezéseket, s a négy évvel később elfogadott kiegészítő törvényekkel együtt biztosította a magyarországi vasútépítések megindulását.<sup>14</sup>

A pozsonyi diétáról hazatérő követek beszámolójukban Deák Ferenchez hasonló összegzést adhattak a közlekedés fejlesztésének megindulásáról. A zalai követek 1836. június 20-án számoltak be küldőiknek országgyűlési tevékenységükről és az elfogadott törvényekről. A „*Pest és Buda közt a Duna két partját összekapcsoló álló híd*” esetében jelenthették, hogy azon „*nemes és nem-nemes különbség nélkül a kiszabott vámjegyzék szerint vámot fizetni köteles*”. A törvény biztosította a két város kármentesítését, kinevezte az országos választmányt, „*mely a nemzet nevében a vállalkozókkal alkudjék, s így teljesítve van az, a mit e részben a törvényhozás tehetett.*”

A beszámoló másik részében szó esett a vasutakról, melyek „*egész Európában naponkint nevelkedő száma ... különösen a Bochnia és Bécs között munkába vett vasút*” miatt törvényt alkottak. Rendelkeztek a „*tökéletes kármentesítés mellett a vasutakra, és ehhez szükséges hídakra és a vízcatornákra....de egyszersmind ugyanazon törvényben kijelöltük mindazon vonalakat*”, melyek kiépítését fontosnak tartotta az országgyűlés.<sup>15</sup> A viták eredményeként létrejött törvények megteremtették a jogi alapját a vasútépítéseknek.

---

<sup>14</sup> 1840. XVIII. és az 1840. XL. tcz. Magyar törvénytár. Budapest, 1896.

<sup>15</sup> A Tekintetes Karoknak és Rendeknek Zala-Egerszegen, június 20-kán 1836 alázatos szolgálai: Deák Ferenc, Hertelendy Károly országgyűlési követek. *Deák Ferenc beszédei* I. 1829-1847. Szerkesztette: KÖNYI Manó. Budapest, 1882.

