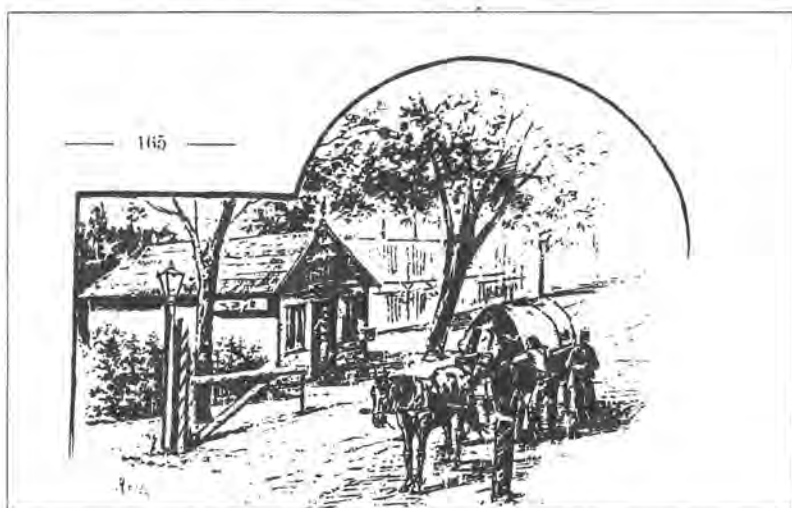


A BUDAPESTI VÁMVONALRENDSZER VÁLTOZÁSA A XIX–XX. SZÁZADBAN

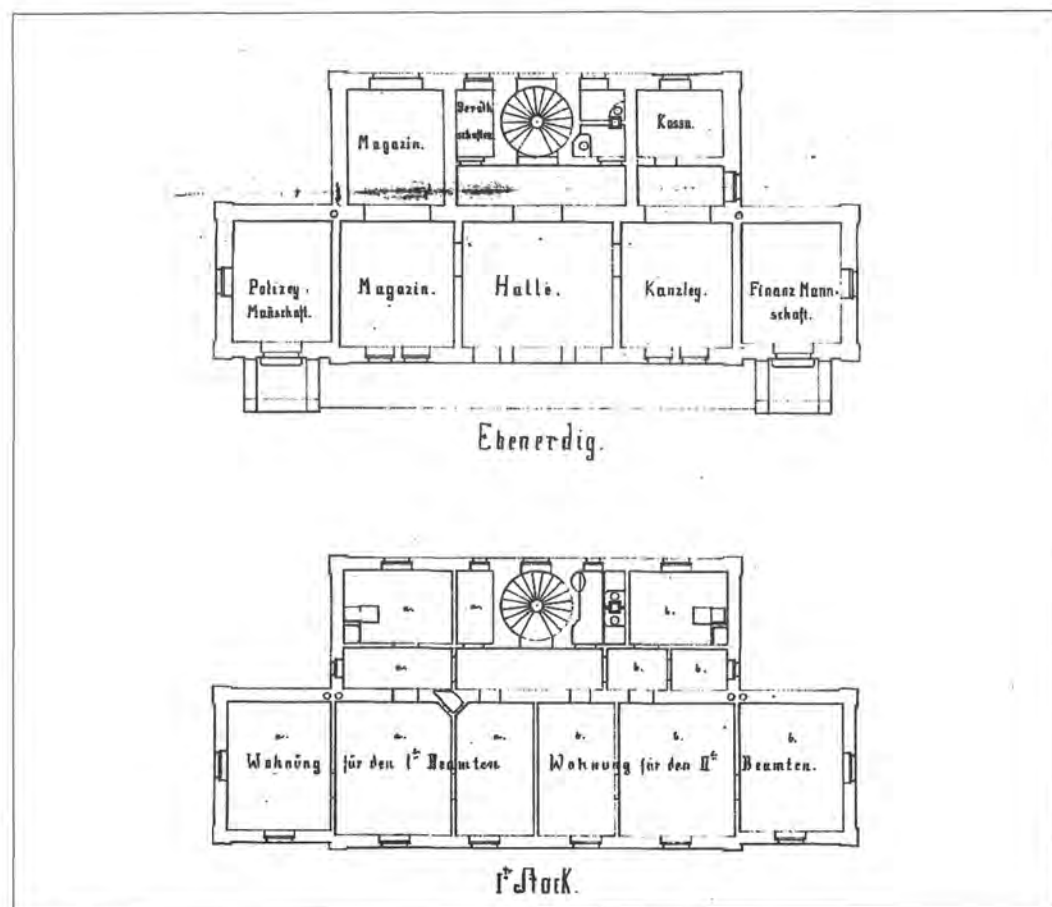
Egy város határain belül a polgárok a mindenkori tulajdonosnak (földesúr, egyház, város) adót fizettek területeinek használatáért, a szolgáltatásokért és az ott folytatott különféle tevékenységeik után. A városon kívülről érkező áru- és járműforgalomért a városba való belépéskor kellett vámot fizetni, pl. a kereskedelem részére történő területhasználat, vagy a járművel történő úthasználat, stb. címén. A vámvonal jelzésére természetes és mesterséges határok (várfal, vasúti töltés, természetes árok, mesterséges árok, stb.) szolgáltak, határjelekkel ellátva. A bevezető utak mentén ellenőrző pontokat (őrhelyeket) állítottak fel – egyszerű fabódétól kezdve a nagyméretű téglalapú épületig – (1. és 2. kép) és az őrhelyek között őrk cirkáltak. Az őrk ellenőrizték a városba behozott árut. A beutazó az elvámolt áru, illetve a befizetett összeg után igazolást (cédulát, bárcát, stb.) kapott, amely alapján befizethette a vámot – helyben vagy más kijelölt helyen – illetve ha már a befizetés megtörtént, igazolhatta azt.

A VÁROSI VÁM ÉS FOGYASZTÁSI ADÓ SZEDÉSÉNEK SZABÁLYOZÁSA

Az 1850 és 1853 között hozott császári patens és pénzügyminiszteri rendeletek megteremtették a városi vám- és a fogyasztási adó részletes, törvényes szabályozásának alapelveit. Szabályozták a vám- és fogyasztásiadó-köteles árukategóriákat megfelelő, táblázatos árszabással, lehatárolták a



1. Vámház(ikó) XIX. századi ábrázolása. ([Jásznigi Sándor]; *Budapest in Wort und Bild*, Hrsg. v. Oscar v. Krücken, Berlin, Intern. Allgemeine Verlagsgesellsch. 1899., 165.)



2. Pesti vámépület terve Hild Józseftől 1837-ből (BFL, SzB 19 097/b)

vám- (fogyasztási adó) területet és megteremtették a szervezeti működés alapszabályait. Ezt az alapvető sémát használták a továbbiakban, – mintegy száz éven keresztül – egészen a vám- és fogyasztásiadó-rendszer 1950-ben történt megszüntetéséig.

Első lépésként 1850-ben a pénzügyminisztérium ideiglenesen felállította a cs. k. pénzügyőrséget. Ennek elsődleges feladata a csempészet megakadályozása, vagyis a vámvonal és a bevezető utak őrzése, a cirkálás stb. volt, továbbá a rendszabályok betartásának ellenőrzése.¹ 1851 március elsején vezették be az ország egész területére az állami fogyasztási adót.² A községekbe behozott áruk utáni díjszabás kilenc – bor- és húsfélére vonatkozó – árutételből állt és három fizetési kategóriát állított fel a községek (városok) lakosságának számától függően. A község területére beszállított sör és szesz, valamint a tranzitáru után nem kellett fogyasztási adót fizetni. A rendelet kimondta, hogy az adót a község határon az áru bemondása alapján szedik be, s az adó befizetője ezután fizetési jegyet (adójegyet) kap. A beszedés a pénzügyigazgatóság vagy államkincstár kirendeltsége által, szabad egyezkedés vagy haszonbérbeadás útján történt.

Ez a rendelet Pest-Budát zárt várossá nyilvánította, ami azt jelentette, hogy a közigazgatási határon belüli terület a fogyasztási adó beszedése szempontjából két részre (beszedési körre) – zárt és nyílt területre – oszlott.³ A zárt területet a fogyasztásiadó-vonal (zárt vonal) határolta le a sűrűbben és a ritkábban lakott területek találkozásánál. A város zárt területére a vám- és adóköteles tárgyakat csak meghatározott pontokon lehetett behozni.⁴ Pesten és Budán a főbb bevezető utakon öt-öt helyen, valamint a Lánchídon, s természetesen vasúton. Pesten a váci, kerepesi, kőbányai, üllői és soroksári úton (vonalon), Budán pedig a szentendrei, („a kaszárnya mellett vezető úton”), a bécsi vonalhoz vezető úton a („Kerek-hez címzett fogadónál”), a Laszlovszky (későbbi budakeszi), budaörsi és promontori vonalon. Ezek a helyek régebben is vámhelyek működtek, de a folyamatos zárt vonal (fogyasztásiadó vonal) csak ekkor jött létre. A belépési pontokon a pénzügyminisztérium cs.k. adóhivatalokat állított fel. A behozott árut a pontokon be kellett jelenteni és az utána járó adót (vámot) helyben kifizetni. Az adóvonalon (vámhatáron) beérkező polgár kétfelé adózott: az állam részére fogyasztási adót, a város részére pedig fogyasztási adópótlékot, azaz városi pótlékot fizetett (3. kép). A pénz beszedését az adóvonalhivatal végezte, mind az állam, mind a városok részére. A városok ezért bizonyos díjat fizettek az állam részére, mely kötelezettség a fővárosra nézve megszűnt az egyesítés után, 1875-től. Cserébe a főváros biztosította a szükséges helyiségeket, a vámpépület külső fenntartását és fedezte a vámmárkok, sorompók előállításai és fenntartási költségeinek 40 %-át.⁵

Az állam kétféle áru (a bor és a hús) behozatala után vezetett be fogyasztási adót. A város részére fizetendő helybéli illeték eddig is létezett, ekkor azonban részben megváltozott. A kövezetvám és budai vízvám továbbra is fennmaradt, de az eddigi bor, must, ecet, ürmös, égetett szeszesitalok, accisa, kórházi illeték⁶ és darabpénz helyett városi fogyasztási adó pótlékot vezettek be. Kövezetvámot és vízvámot kellett fizetni a beérkező üres és megrakott szekerek, állatok és a Budára érkező, felfelé vontatott vízi járművek után. Ez utóbbi adóbevétel az utak fenntartását, karbantartását szolgálta! (4. kép). A bor, a szesz, a sör, a hús és a tűzifa behozatala után pedig még további, a fogyasztáshoz kapcsolódó pótlékdíjak befizetése is kötelező volt. A rendelet foglalkozott a vámmenteséssel is, ezt a katonai és kincstári szekerek, valamint a pest-budai polgárok, (adózők és lakosok) élvezték.

1852-ben Pest és Buda között megszűnt az adóvonál, vagyis a két város egyesített adóterületé vált. Egy évvel később pedig már megszületett a fogyasztási adó vonal nyomvonalának pontos leírása is,⁷ mely a zárt város területét egyértelműen lehatárolta. Tovább pontosították a vízi úton érkező vámköteles áruk kezelését is.

Az 1872. XXXVI. tc. 3., 10. és 19. §-ának rendelkezései szerint a főváros önkormányzati hatáskörében – pótlékot vehet ki közvetett államadókra – illetéket, adót, vámokat szedhet

– új adókat vehet ki, (melyet az állam nem vett igénybe)
– állami községi adópótlékot szedhet az állami egyenes adók után (önkormányzati és közigazgatási költségeinek fedezésére).

E törvénycikk alapján a főváros az egyesítés után is tovább szedte a kövezetvámot, az állás- és helypénzt, a kikötő- és rakodóhelydíjat és a fogyasztási adót. Az állam 1888-ban a szeszfogyasztási adó mellett bevezette az italmérési illetéket és adót is. A szesz italok kimérése és kis tételben való árusítása ezután csak állami engedéllyel történhetett.

1890-ben „A közutakról és vámokról” szóló törvény I. cikke országosan szabályozta a vámszedési jogokat.⁸ Eszerint „a vámszedés joga csak közutakon és közforgalomra szolgáló hidakon, kompokon (réveken) és hajóhidakon, továbbá a városok és a községek kövezetének használatában fejében gyakorolható, illetve engedélyezhető”. A törvény szerint a kövezetvámából származó bevételt ezután *ténylegesen* csak az utak fenntartására lehetett fordítani. Ez az adónem Budapestnek korábban jelentős többletbevételt jelentett,⁹ azonban kevésbé érintette az ország vámszedési joggal rendelkező összes többi települését. Hogy e szigorítás következtében ne érje veszteség, a főváros megszüntette a kövezetvám fogalmát és helyette bevezette a „városi vám” elnevezést, amire az említett törvénycikk nem vonatkozott. A városi vám tárgyának és díjszabásának kialakításában azonban a főváros és a pénzügyminisztérium nem tudott dűlőre jutni, és a főváros ekkortól majd egy évtizeden át tartó harcot folytatott e fontos jövedelemforrás megtartásáért.

Az 1899. VI. törvénycikk megszüntette az összes addigi községi és városi fogyasztásiadó természetű pótlék és díj beszedését. Egyidejűleg megengedte a bor-, hús- és szeszfogyasztási adópótlék szedését az általa előírt mértékben. Belügyminiszteri és pénzügyminiszteri engedéllyel azonban továbbra is volt lehetőség az 1899 előtti fogyasztási adók szedésére!

Vidéken és Budapest nyílt területén megszűnt a sörfogyasztási adópótlék és némely szesz(es ital) utáni adópótlék. Ennek kompenzálására Budapest zárt területére további előírásokat tartalmazott a törvény. A sörfogyasztási adópótlékot a továbbiakban nem a vámhatár átlépése illetve a terelés után kapta meg a főváros, hanem az állam fizette számára egy összegben az év végén, a sörfogyasztási adó terhére. Az állami adó alól mentes szeszfajták után – az addigi jövedék megtérítésére – az állam egy fix összegű átalánytérítést juttatott a fővárosnak. Az új törvény a községeknek (városoknak, beleértve Budapestet is) számottevő jövedelemcsökkenést okozott. A fogyasztási adópótlék mindaddig jelentős összeget tett ki a főváros éves bevételében,¹⁰ ami most elveszett.

Mégis úgy tűnik, az 1900-as évek elejére többé-kevésbé kialakult és mindenki számára elfogadhatóan működött a vám- és fogyasztásiadó rendszer az új szabályrendeletek és az új vámvonal alapján.

Az I. világháború kitörése után a városi vámmal szembeni elégedetlenség – amely lappangva mindig is jelen volt a szűkösebb és rosszabb időszakokban – most a felszínre tört. 1915-ben a kereskedők érdekében dr. Schreyer Jakab szólalt fel a vámok javadalmi díjjegyzékének 1899 óta esedékes revíziójáért. Fellépett a vámtételek aránytalansága ellen, amely sok esetben nyíltan az osztrák konkurencia érdekeit szolgálta. A kormány is kezdeményezte egyes cikkek, pl. félégyártmányok, nyersanyagok vámjának a leszállítását, lényeges változás azonban nem történt.

A főváros 1920 februárjában tízszeresére emelte a városi vámok díjtételeit, melyeket – bár a belügyminiszter jóváhagyása erre még meg sem érkezett –, júniusban ismét tovább növeltek, s újabb módosított díjszabást léptettek életbe.¹¹ Elkészítették az 1890 óta vajdúdó városi vámokról szóló, átfogó szabályrendelet újabb tervezetét is.¹² A tanácsi határozat végül is az 1920 júniusi díjtételek 50 %-os emelése mellett döntött, bár az ipari és kereskedelmi érdekeltségek még a 30 %-os emelést sem akarták elfogadni. Majd 1924-ben újabb két alkalommal emelték a vámokat: februárban az addigi tételek háromszorosára (a korona zürichi jegyzésének változása miatt), májusban pedig a februári értékek kétszeresére, mivelhogy a korona értéke a felére csökkent.¹³

Szeptemberben a májusi értékeket aranyértékben határozták meg, s az ipari és kereskedelmi érdekeltségek meghallgatása után decemberben életbe lépett az újabb módosított vámjegyzék.¹⁴

1923-ban született meg az „Egyes pénzügyi természetű rendelkezésekről” szóló 1923: XXXI-II. tc., amely alapvető változásokat hozott a fogyasztási adók területén.¹⁵ Megszűntek az állami bor- és húsfogyasztási adók. A városok (községek) ezután pénzügyminiszeri rendelet alapján¹⁶ önállóan bor- és húsfogyasztási adót, valamint sör- és szeszfogyasztási adópótlékot szedhettek be, viszont a városi költségvetés szükségleteinek fedezésére egyéb fogyasztási adót vagy beviteli díjat nem vethettek ki (azonban pótdadókat igen). A törvénycikk a városi vámokat nem érintette. További szabályozásokat rendelt el az 1924: IV. tc. és az ahhoz kapcsolódó rendelet. Ha a költségvetés szerinti kiadások fedezésére nem elegendő a fogyasztási adó, az italmérési illeték külön adó és a községi pótdadó, akkor a város önálló adót is kivetethet, sőt kötelező annak kivetése. A rendelet az államadók után kivetendő községi pótdadót az adóalap értékének 50 %-ában maximálta. 1923. október elsejétől a főváros tehát átvette a fogyasztási adók kezelését az államtól.

Az 1924-es szabályrendelet szerint a főváros területére való behozatalkor kellett adózni, amivel az átalányadózás megszüntetésére és az utólagos ellenőrzés lehetővé tételére törekedtek. Ennek hatására rövidesen igen kedvező eredmények mutatkoztak, pl. már 1925-ben a megadózott sertések száma 50%-kal, a szállítási vállalatok bevétele (vasút, vízi út, posta) pedig 60%-kal nőtt.

Ezután a főváros a fogyasztási adók és vámok kezelésének leegyszerűsítésére koncentrált, mondván, hogy a bonyolult kezelés tette ellenszenvenssé azokat a nagyközönség szemében. Ennek szellemében határozták el a vámvonal kihelyezését a főváros politikai határára, ami a nyílt és zárt adóterület egyesítését jelentette.¹⁷ A fogyasztási adó és a városi vám kezelését egyesítették az egyenes adók kezelésével. A fogyasztási adó igazgatóság és a javadalmi őrség főparancsnoksága beleolvadt az általános adóigazgatóságba, s így a fogyasztási adóhivatalok az adószámviteli osztályokba.¹⁸

Az 1930: XVIII. tc. 73. §-a újraszabályozta, hogy miből fedezze a főváros a háztartásában szükséges kiadásait, nevezetesen :

- a vagyoni jövedelméből
- az állami jövedelem után kivetett községi pótdadókból
- az állam által átengedett egyenes és közvetett adójövedelmekből
- önálló városi közszolgáltatásokból
- illetékekből, vámokból, helypénzekből, díjakból, stb.

A gazdasági világválság utolsó éveiben a főváros és a peremterületek közötti ellentét fel erősödött. Az utóbbiak úgy vélték, hogy a főváros rájuk akarja hárítani a gazdasági világválság terheit. 1932-ben megalakult a Pestkörnyéki városok és községek képviselő-testületeinek küldötteiből álló bizottság. 1933 májusában a bizottság és a főváros kerekasztal konferenciát rendezett. A peremterületiek legfőbb problémája a városi vám kérdése volt. Sokan már a vám meglétét is sérelmesnek tartották, mondván mi lenne, ha a fővárosi árukat a Pest környéki települések hasonló vámmal sújtanák. A legfőbb panasz azonban a Budapest környékiek speciális, a fővároshoz kötődő szoros, sőt elválaszthatatlan kapcsolatából adódott (pl. mint felvevő piacra vitték be és el nem adás esetén visszahozták áruikat, ottani ingatlanuk művelésére kocsival jártak át, s mindezt vám terhelte). Tehát a mindennapi élet legelemibb működtetése esett vám alá. A tárgyalások végül eredménytelenek maradtak.

A fogyasztási adóval kapcsolatban sérelmezte a „vidék”, hogy a fővárosban vásárló lakosaik utáni fogyasztási adóból nem részesednek, ám erről a főváros még tárgyalni sem volt hajlandó.

A városi vámnál elsősorban a városi vám visszatérítése, a vámtarifák korszerűtlensége jelentett gondot. Egyre többen szólaltak fel a vámtarifák, áru kategóriák elégtelensége, korszerűtlensége miatt és kifogásolták, hogy nagyobbak a vámdíjak, mint a háború előtt. A vámtarifák mérséklését javasolták egy-egy kiemelt árucikk (pl. papír, bor, ásványvíz) esetén, sőt a vám teljes eltörlését. Így

Jegyzéke

a' Buda-Pesten és Ó-Budán 1851-ik évi mártius 1-től kezdve fizetendő fogyasztási adó- és városi pótlékdíjaknak.

Tétel	A' tárgy megnevezése.	Az adóztatás mértéke.	Fogyasztási adó.		Városi pótlék.	
			ft.	kr.	ft.	kr.
1	Pálinka, pálinkaszesz, rosogitio, sligovitz, arak, 's általában minden édesített szesz italok a' foktartalom minden különbsége nélkül a' behozatalnál	1 alsó ausz.-akó	—	—	—	36
	Pálinka és pálinkaszesz a' készítésnél, és pedig:					
	a) nagyobbított édtartalmu 's lisztü összpontosított folyadékokból a' foktartalom minden különbsége nélkül, az 1850-dik évi sept. 29-ki legmagasabb nyiltparancsban kiszabott fogyasztási adón kívül	delto	—	—	—	36
	b) más anyagokból 3 forintnyi fogyasztási adó-összet után		—	—	—	36
2.	Sör bevitelkor	1 alsó ausz.-akó	—	—	—	20
	— készítéskor	delto	—	36	—	20
3	Bor különbség nélkül bevitelkor	delto	1	—	—	12
4	Bormust és czefro dtto	delto	—	45	—	9
5	Ürmös	delto	—	—	—	24
6	Eczet	delto	—	—	—	10
7	Pár	delto	—	—	2	—
8	Élesztő	delto	—	—	4	—
9	Sajtóseprű (vegyészi párananyag) dtto	bécsi mázsa	—	—	6	—
10	Vágó- és apró marha, és pedig ökör, bika, és 1 éven felüli borjúk	1 darab	4	—	—	50
11	— Egy éven alóli borjúk	delto	—	40	—	10
12	— Juh, kos, kecska, kecskebák, ürü	delto	—	15	—	5
13	— Bárányok 25 fontig, fiatal kecskék és malaczkok	delto	—	10	—	2
14	— Süldők, azaz disznók 9 fonttól 35 fontig	delto	—	30	—	6
15	— 35 fonton felüli disznók	delto	1	—	—	15
16	Friss hús, a' levágott marhának egyes darabjai, aztán besózott, füstölt és páczolt hús, szalámi és egyéb kolbászkok	bécsi mázsa	—	50	—	13
17	Tűzifa különbség nélkül, vizen 's szárazon behozatalkor	bécsi öl	—	—	—	10

Jegyzéke

azon díjaknak, mellyek 1851-dik évi martius 1-től kezdve Pesten és Budán kö-
vezetvám, és Budán vízvám fejében mindenki által fizetendő.

Tétel		Ezüst pénzben	
		fl.	kr.
A) Kövezetvám.			
1	Egy befogott üres szekérárí	—	2
2	Üres szekérbe fogott egy darab vonómarháért	—	1½
3	Gabonával, eleséggel és más mindennapi szükséghez tartozó cik- kel terhelt szekérbe fogott egy darab vonómarháért	—	2
4	Kereskedési vagy kézműves portékákkal megrakott belföldi vagy er- délyi szekérbe fogott egy darab marháért	—	3
5	Ausztriai, cseh, morva, sziléziai vagy más felvidékiek nevezelt szekérbe fogott egy darab vonómarhától	—	5
6	Egy ló, ökör, tehén, vagy sertésért behajtás 's átmenetben mulatás nélkül egy napra, Budán	—	1½
7	Egy juh, bárány, borju vagy kecskéért behajtás 's átmenetben mulatás nél- kül egy napra, Budán	—	1
B) V i z v á m.			
melly a' Budára megérkező fölfelé vontatott vízi járművekért fizetendő.			
8	Minden egyes hajótól	—	6
9	Minden egyes dereglyétől	—	2½
10	Minden befogott vontató lótól	—	5
Jegyzés. A' kövezetvám fizetéstől egyszerűen fölmentvák:			
a) Minden cs. k. katonai, kincstári- 's katonai előfogalként használt szeko- rek a' vonómarhákkal együtt.			
b) A' pesti és budai polgárok, adózók és lakosok saját kocsijaik, lovaik és egyéb marháikra nézve a' két város határában, 's különösen még azon esetben is, ha üres vagy csak személyekkel terhelt kocsijaikkal a' város határán ki falura mennek vagy onnét vissza jönnek. Ha azonban árukkal terhelt szekereikkel mennek a' város határán túl falura ki vagy onnét a' a' városba be, a' szabályszerű díjak fizetésére minden egyes menettől köteleztetnek.			

az 1930-as évek második felére egyre több támadás érte a fővárost vámpolitikája miatt. Merkler József, a SIN Szállítmányozók Belföldi Teherforgalmi Irodájának ügyvezetője erős hangvételű cikkekben rohant ki a sajtóban,¹⁹ azzal vádolva a fővárost, hogy kíméletlen háborút folytat az ország lakossága ellen és szembe helyezi magát az ország gazdasági életével: „...egy országon belül az ipar, a kereskedelem és a magyar fogyasztók milliói ellen a legeminensebb közgazdasági érdekeket valósággal gyilkoló és sorvasztó módon vámháborút folytatni..., a város súlyos beviteli vámokkal körülhatárolt önálló vámterületet alkot”. Bírálta a „tervezet brutalitását”-t, a „székesfőváros bürokráciájának rövidlátó és teljesen megmagyarázhatatlan vámpolitikáját”-t, „a vámrendszer elavult nomenklaturáját”-t, „a városi vámpolitikájának katasztrófális kihatását”-t is.

Maga a főváros sem volt elégedett a már elavult 1899-es szabállyal és legfőképp a közúti forgalom megnövekedése miatt tartotta fontosnak a változtatást. Hiszen a majd negyven éve alkotott szabályzat alapján a nagybani áruszállítás sokkal kedvezőbb, azaz „aránytalanul olcsóbb” volt közúton, mint vasúton vagy hajóval.

Már utaltunk a Budapest környékiek panaszaira, de elégedetlen volt a MÁV is a vasúti teherszállítás visszaesése miatt. A Gyáriparosok Országos Szövetsége szerint őket, azaz a termelőket sújtotta leginkább a vám. Így tehát az 1938-ban megszülető szabályrendelet tervezetét hosszas, késhegyre menő viták előzték meg. A főváros ragaszkodott a városi vámból származó korábbi bevételeihez és semmiféle fontosabb engedménybe nem ment bele. Arra hivatkozott, hogy egyre több a szociális kiadás, új feladatok vannak, az állam sokat elvon, stb. Hivatkoztak arra, hogy a főváros a magas vámokért viszonzásul sokmindent nyújt a szomszédos községeknek a közlekedés, az egészségügy, a szociálpolitika, az oktatás terén és a fővárosi iparosok érdekeit is védeni kell. Némely engedmény volt, hogy még az évben megszűnt a személy szállító járművek utáni vám szedése,²⁰ 1940-ben pedig egy miniszterelnöki rendelet az országban mindenütt ideiglenesen felfüggesztette a városi, közúti és kövezetvám szedését, kivéve a tengelyen érkező áruknál. Egyidejűleg Budapesten engedélyezte a fővárosi különdíj szedését.²¹

A VÁMHATÁROK KIALAKULÁSA ÉS VÁLTOZÁSA

Egy város közigazgatási határán belül mindig megkülönböztethetünk sűrűn és gyéren lakott, valamint lakatlan területeket. A vámvonal, azaz a vámhatár mindenkor a sűrűn lakott területeken túl alakult ki, így a lakosság számának növekedésével, a város fejlődésével és gyarapodásával fokozatosan kijebb került. A vámvonal vándorlása tehát a városfejlődés függvényében – a földrajzi és közlekedési adottságoknak megfelelően – történt.

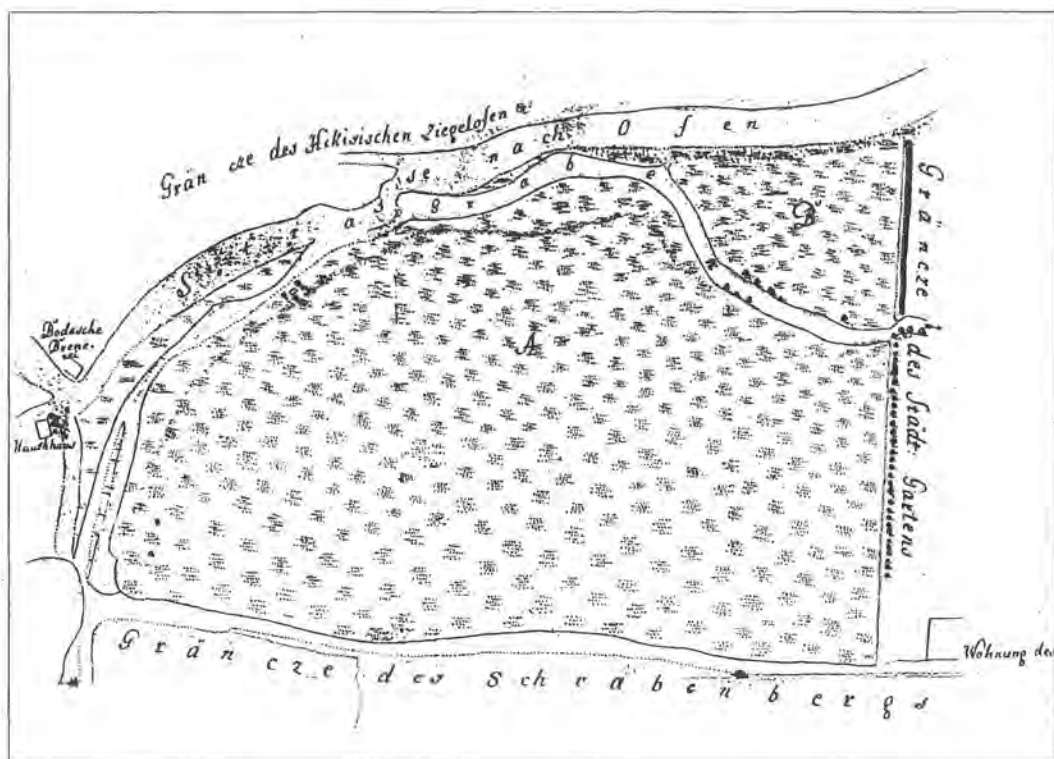
Buda nagy része hegyvidéki terület. A megtelepedésre az É–D irányú budai hegység és a Duna közötti keskeny sáv volt alkalmas. A város magját a budai Várdomb és az annak lábánál fekvő területek (Víziváros, Tabán, majd a Krisztinaváros) képezték, hozzávetőlegesen a mai Margit krt., az Alkotás utca, a Villányi út és a Bartók Béla út által közrezárt rész. A város terjeszkedését nyugati irányban a nagykiterjedésű budai hegyvidék fogta vissza, így megközelíteni leginkább északi és déli irányból lehetett.

Pest földrajzi adottságai ettől különböznek. A pesti síkságot termékeny töltéstalajok és homokterület jellemzi, a Duna és mellékágának (megközelítően a mai Nagykörút vonala) öntésterülete a Rottenbiller út– Fiumei út – Orczy út – Haller út vonaláig terjedt ki. Itt jóminőségű termőföld, művelésre alkalmas terület volt. Ezen túl kezdődött az egybefüggő homoktenger, amelyet csak a Rákos patak termékeny öntésterülete szakított meg. Ezek az adottságok eleve meghatározták Pest jelenleg is meglévő városszerkezetének kialakulását, s ezzel összefüggően részben a vámvonalak helyzetét is.

A fővárosból kivezető úthálózat igen régi eredetű, a főbb kivezető útvonalak nagy része már a római korban megvolt. A Duna jobb partja a Római Birodalomhoz tartozott, innen Aquincumból (a mai Buda és Óbuda) utak indultak Pannónia jelentősebb városai felé.²² A főbb útvonalak a mai napig megmaradtak és fontos szerepet játszanak a közlekedésben. A Duna bal parti része (a mai Pest) a Római Birodalmon kívül, a barbaricumban feküdt. Aquincumból a barbaricumba és azon túlra is vezettek utak, melyek nyomvonalukban szintén megmaradtak. A vámhelyek főleg ezekre a régi keletű kivezető utakra települtek és ahogy a város növekedett, ezen utak mentén egyre kijebb kerültek, de mindig megmaradtak az ősi útvonalak nyomán.

A XVII. század végén még sem Pest, sem Buda határa nem volt pontosan meghatározva. Óbuda és Buda határát 1700-ban, a mai Nagyszombat utca vonalában állapították meg, amely 1929-ig a Határ út nevet viselte. Ezt megelőzően 1696-ban Buda városa köveztvám-szedési jogot kapott az utak karbantartása céljából.²³

Buda város magját századok óta a Várhegy alkotta, mely körül összefüggő településrendszer alakult ki, a budai hegyek lábáig terjeszkedve. E sűrűn lakott területet természetes határok övezték, (az Ördögárok, a fejlett szőlőkultúrával bíró budai hegyek), így nem volt szükség mesterséges határookra. Északi oldalról a XIV–XV. sz. fordulójától egészen a XVIII–XIX. sz. fordulójáig várossal zárta le a Vízivárost. 1760-ban Budán három helyen állt vámház (telonium): a Vízivárosban, Újlakon és a Tabánban.²⁴ A városba a Promontor, Budaörs, Budakeszi (Kovácsi, Hidegkút) és Óbuda felől vezető utakon lehetett bejutni. Az országutakon – a lakott területek határán – sorompók álltak vámszedés (városi, kövezet- és harmincadvám) céljából. A város északi vámhatarát – Pesthez hasonlóan – a városfalak képezték. Két vízivárosi vámpépület helyét pontosan



5. A Budakeszi felé irányuló forgalmat ellenőrző vám a Városmajor mellett, mely mögé később a Szent János Kórház épült. (BFL XV 208/67)



6. A volt Laszlovszky vám épülete a mai János Kórházhoz tartozik

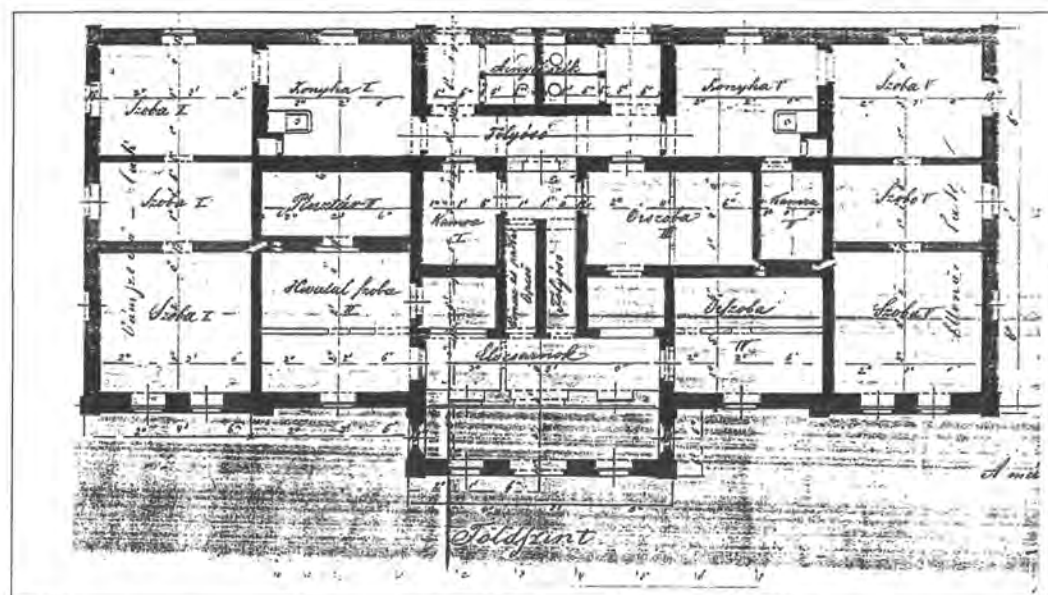
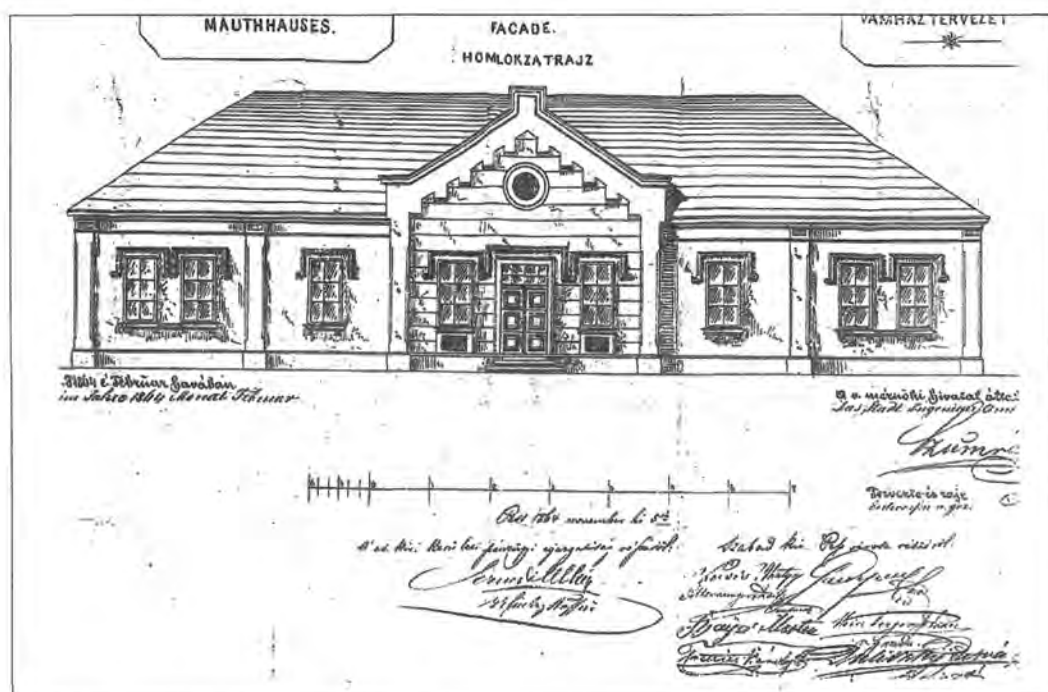
ismerjük, mindkettő a városfalon kívül, a mai Bem u. – Horváth u., illetve a Bem u. – Fő u. kereszteződésében állt.²⁵ A lakott területen kívül szőlők és erdők terültek el.

Az 1780-as évektől megkezdődött a kirándulóhelyek kiépítése. A XIX. sz. elején létrejött az első pihenő jellegű kitelepülés a város határában. Az északi városfalakat a XIX. sz. elején elbontották, ennek ellenére a lakott területek gyakorlatilag még az 1830-as években is a Vár és közvetlen környékére korlátozódtak (Tabán, Krisztinaváros, Víziváros, Országút, Újlak).

1830-ból néhány pontosabb adatot ismerünk Samuel Blaschnek szép térképe alapján. A vámvonal megközelítően egybeesett a város lakott részeinek határával. A vámvonalon belüli adófizető terület 770 hold nagyságú volt. Hat vámszedőhely működött: egy a Krisztinavárosban, kettő a Tabánban, kettő az Újvárosban (Újlakon) és egy a Vízivárosban.²⁶ A krisztinavárosi vám pontos helye az Alkotás u., Kékgyolgy u. és a Városmajor u. kereszteződésében volt, az Ördögárok mentén.²⁷ A két újvárosi vám az észak felé irányuló forgalmat ellenőrizte, az egyik a Bécsi út és a Nagyszombat út kereszteződésében, a másik feltehetően a Lajos utca és Nagyszombat út találkozásánál állt.

A vízivárosi vám helyét ebben az időszakban nem ismerjük. Azt viszont tudjuk, hogy a Városmajor mögött, a volt katonai és polgári temető mellett (5. kép), már a XIX. sz. elején vámpépület állt, ott ahol a Budakeszi (Zugliget, Hűvösvölgy) irányából bevezető út kétfelé ágazott É-Buda, a Víziváros, és a Vár (ma Szilágyi Erzsébet fasor) valamint Dél-Buda irányába (ma Városmajor u.). Valószínűleg, ez utóbbi lehetett a vízivárosi vám. A későbbiekben „Laszlovszky vám”²⁸ (6. kép), „Retek utcai”, illetve „budakeszi vám” néven működött. A vámház mögött 1880-ban felépült János Kórház ekkor került a vámvonalon belülré, melynek legnyugatibb pontját képezte 1900-ig, amikor is a vámvonal bekebelezte a kórháztól északra húzódó budai hegyvidéket (II. kerület) is.

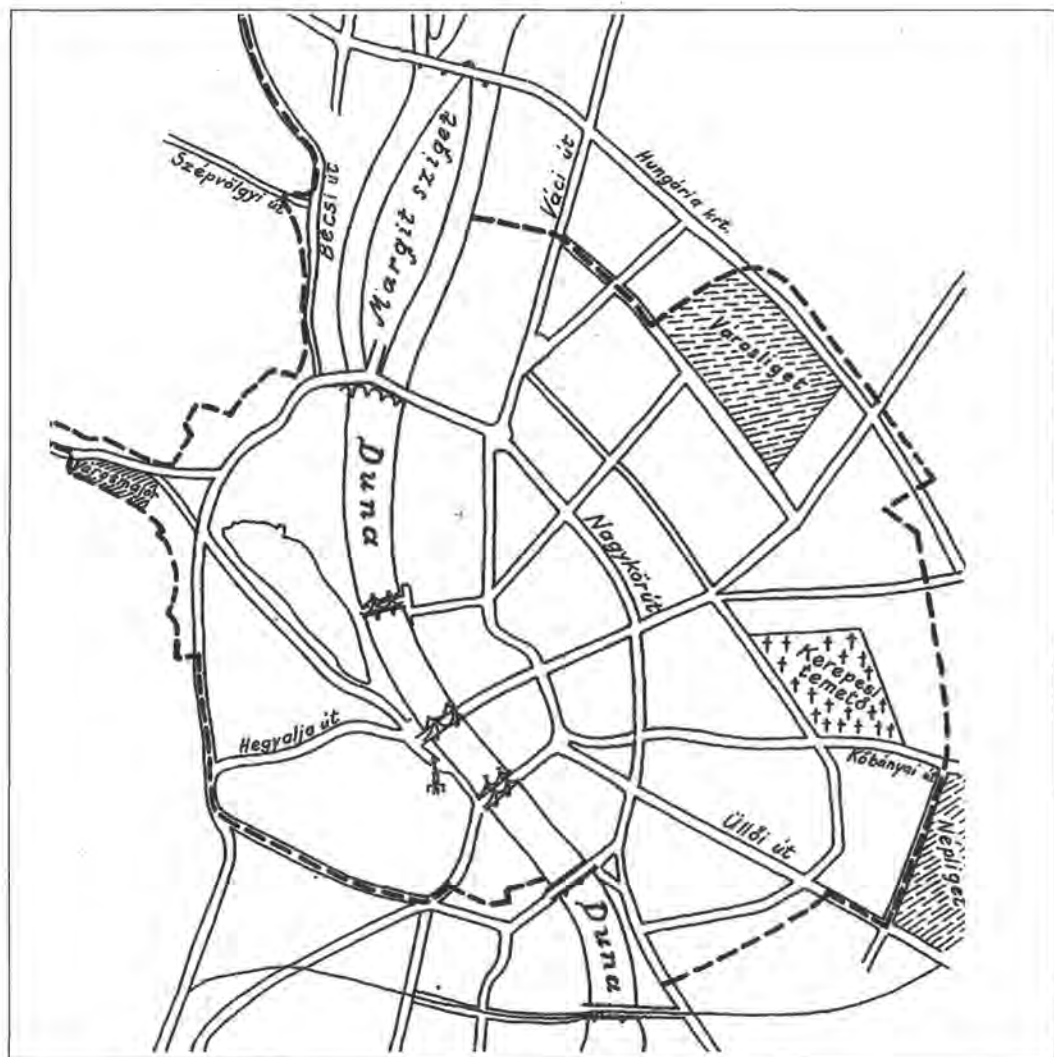
A Budaörs (Győr) irányából bevezető út a mai Bajmóci út tájékán kétfelé ágazott. Az egyik ág a Krisztinavároson át Budára, a másik a Tabánba vezetett. Az elágazásnál vámház fogadta az érkezőket. Feltehetően ez volt az egyik előretolt tabáni vámhely, ahol 1834–35-ben a régebbi vámpépület helyett újat terveztek.²⁹ 1861-ben kiépült a déli vasúti pálya vonala, mely elvágta a



8. Az Úllői úti vámház terve, készítette a Mérnöki Hivatal 1864-ben. (BFL, tanácsi iratanyag)

áruvám biztosította.³² 1703-tól a város vám- és harmincszedői joggal, lakói pedig a vámfizetés alóli mentességgel rendelkeztek.

1772-ben a pestis elleni védekezés céljából a külvárosokat árokkal vették körül. Ezzel alakult ki a város körül a mintegy száz éven át fennálló árokvonal (Linien-graben), mely egyben vámárok



9. A vámhatár vázlatos ábrázolása a XIX. sz. utolsó harmadában. (Mai térképen)

is volt. A árokvonalat a termékeny és a terméketlen területek találkozásánál húzták meg. A kertek, majorok, szántók itt véget értek, s kezdődtek a homokos területek, legelők. Az árokvonalon túli pusztaságot az 1790-es évekig csak néhány kisebb út (gyáli, ecseri, maglódi, csömöri, palotai stb.) tagolta. Az árok 1771-ben megállapított nyomvonala 1869–71-ig nem változott jelentősen.³³ A vámvonal délen a Dunától indult és a várost félkörívben körül-ölelve a Váci útig tartott: a mai Haller u. (részben a Mihálkovics u.) – Orczy út – Fiumei út – Baross tér – Rottenbiller u – Felső Erdősor vonalában futott, majd a mai Köröndtől a Rózsa és Szív utcákat és a mai Lehel téri híd vonalát átvágva a Lehel téren végződött. A Váci út és a Duna között mocsaras terület húzódott, amelyet vizesárkok szeltek át. A városi tanács azt javasolta, hogy a városba csak a négy főbb országút mentén lehessen bejutni, ami vámsorompóval éjszaka zárható.³⁴ Már feltehetően ekkortól működött azonban a váci, kerepesi, kőbányai, üllői és soroksári úton is átkelőhely.³⁵ A későbbiekben a Városliget felé, majd egyéb irányokba is nyitottak újabb átvezető utakat.



10. A Kőbányai úti vámház 1884-ben épült.

Ebben az időben ismereteink szerint a vámszedés a következőképpen történt: A vámőrök feladata volt a vámvonal mentén álló „cédulaház”-akban a forgalom ellenőrzése. A vámköteles áru után cédulát (bárcát) adtak, amivel be kellett menni a városi hivatalba a vámszedőhöz és ott kellett fizetni. A vámszedő hivatala, azaz a vámház (Mauthhaus) a Váci kapu közelében a kapun kívül állott³⁶ (7. kép). A vámszedő lakása szintén a Váci kapu közelében volt.

Az 1780-as évek második felében nagyarányú városrendezés és fejlesztés indult Pesten. II. József eladta a Váci kapu előtt fekvő Schneider kápolnát azzal a feltétellel, hogy azt le kell bontani. Kiürítette a Váci kapu előtti területet és kijelölte azt vásártartás céljára, kb a mai Erzsébet tér területén. 1789-ben lebontották a Váci kaput.

A vámpépület helyén vagy annak közelében épült fel 1783-ban a Harmincadvám hivatala (a mai Vörösmarty téren, vagyis az egykori Harmincad téren)³⁷, amelynek emlékét ma is őrzi a Harmincad utca.

Az országos vásár (állat- és termény-vásár) a Rókus kórház mellől kikerült a vonalárok belső oldalára és itt működött a XIX. sz. közepéig, sőt részben végéig. A város terjeszkedése, szépítése, tervszerű fejlesztése az 1790-es években tovább folytatódott. Az árokvonallal mellett kialakult az Orczy kert.

A lakosság ugyan még az árokvonalon belül terjeszkedett (a XIX. sz. első felében is), de lassan az árkon túli területeket is bevonták a város vérkeringésébe. Megkezdődött a Városliget fásítása, s a temetőket az árokvonalon túlra telepítették. Napirendre került az utak fejlesztése (kövezés, feltöltés) a rakpartok kialakítása, a csatornák karbantartása. Ennek fedezésére nem volt elég pénze a városnak, ezért bővíteni kellett a bevételi forrásokat. A beutazóknak ezentúl városi vám címén kövezetvámot, behozatali járulékot, kikötő-pénzt, hajóvámot és helypénzt kellett fizetniük, amelynek szedését a város bérbe adta. A városfalak ekkorra már elvesztették védelmi jelentőségüket, így az árokvonallal vált Pest tényleges, lakott területének (belterületének) határává. A



11. A múlt század végi Győri úti egyemeletes vámépület 1972-ben történt megsemmisítése előtt.

városkapuk³⁸ elbontása után az árokvonal öt főbb kivezető pontját „külső kapunak”, ausseres Tor-nak nevezték, mely (vám)-sorompóval ellátott (vám)határ átlépő helyet jelölt. A „vámokon belül fekvő adófizető terület” 2068 hold nagyságú volt.³⁹

A XIX. század közepére Pest kezdte kinőni az árokvonalon belüli területet. Az újonnan épített közintézmények egyre inkább kifelé szorultak; közvetlenül az árok mellé vagy azon túlra. 1850-ben alapvető változások történtek. Ekkortól a polgárnak a vámhatár átlépésekor bizonyos áruk után fogyasztási adót is kellett fizetni az állam és a város részére. A vámvonal így egyben fogyasztási adóvonalá is vált. Ekkor az állam vette magához az összes pénzbeszedés lebonyolítását.

Az 1850-es évek végére–a 60-as évek elejére a több évtized óta működő vámépületek már nem feleltek már meg a kor és a forgalom követelményeinek, vagyis a megnövekedett feladatoknak (ellenőrzés, kezelés, fizetés). Az északi és déli vámtároló helyeket (váci, soroksári) megint valamivel kijebb telepítették és két új vámépületet emeltek, melyek hasonló kialakításúak voltak, vagyis típusúak szerint épültek. A Kerepesi, Kőbányai és Üllői úton (8. kép) a régiek helyén, esetleg a régiek átalakításával emelt új épületek szintén az egységes tervek szerint készültek.

A kiegyezés utáni években, az 1867–73 közötti időszakban jelentős fellendülés következett be az ipar, a lakásépítés, a közlekedés és a közműhálózat fejlesztése stb. területén. Az 1860-as évek végére az árokvonal a fejlődés gátjává vált, mint ahogy a városfal, hetven évvel korábban. Ekkor az árkokat betemették és 1868-ban megindult a lóvasút forgalom (mai Orczy tér, Fiumei út, Rottenbiller u.), és felépült a Ferdinánd híd.

1874–76 között a vámvonal a fejlődés igényeinek megfelelően ismét kijebb került (9. kép). Észak és Dél felé az iparterületek irányába csak csekély mértékben tolódtott ki (mai Dráva út – Dózsa György útig illetve a Vágóhíd utcáig), így a gyárilap egy része még évtizedekig vám- és adómentes területen működhetett. Egyéb helyen a vámhatár nagyjából a Hungária krt. vonaláig terjeszkedett, teret adva ezzel a VI. VII. és VIII. kerületi lakásépítés fejlődésének. Valójában az 1847-

ben kiépült szolnoki vasútvonal egy szakasza, a Marhahajtó út (a mai Százados út) és a városi faiskola (1869-ben telepítették, ez a későbbi Népliget) jelentették a tényleges határokat. A határon belül volt a pestiek szórakozását szolgáló Városliget és a Marhavásár tér (későbbi Tisztviselőtelep). Az új vámvonal mentén új őrhelyeket állítottak fel, a régi vámházak azonban még egy darabig tovább működtek. Az új vámhelyeket, a Soroksári úton a Közvágóhíddal szemben (a Duna teherpályaudvar mellett), az Üllői úton a Helyőrségi Kórház előtt, a Kerepesi úton a Marhahajtó útnál (Százados út) és a Kőbányai úton a mai Könyves Kálmán körútnál állították fel (10. kép). A Soroksári út és az Üllői út közötti vámszakasz nyomvonalának kialakítására több tervezet is született.⁴⁰

A kiegyezés utáni időszakban megkezdődött a VI. és VII. kerület külső részén Kőbánya beépülése, az 1890-es évek végén pedig a város környékén és Zuglóban is rohamos letelepedés indult meg és felgyorsult a IX. kerület fejlődése. A főváros mai vasúthálózata az 1867–96 közötti időszakban épült ki (a körvasút építése 1896-ban fejeződött be). A lóvasút, majd a villamos és a HÉV vonalak megépítése pedig a külvárosi kerületeket kapcsolta be a város vérkeringésébe. E nagyütemű fejlődésnek egyre jobban útjában volt a vámvonal. A lakosság száma ugyan rohamosan nőtt, de a fogyasztási adójövedelem a könnyű csempészet miatt nem növekedett kellőképpen. Bár az adóvonalat jól jelezték a természetes határok, az árkok, a töltések és a vasút, a kis méretű árkokon és töltéseken könnyen át lehetett jutni, amit hiába igyekeztek sűrűn elhelyezett, állandó őrséggel megakadályozni. Ráadásul az 1890-ben megjelent, – már említett – új törvénycikk tovább fokozta a város elégedetlenségét.

1891 novemberében a főváros törvényhatósága utasította a tanácsot, hogy tanulmányozza a fővárosi vámvonalak helyzetét. E célra vegyesbizottságot hoztak létre, melyben képviselve volt a pénzügyminisztérium, a pénzügyigazgatóság és a főváros. Nagyjából már akkor kialakult az az elképzelés, amelynek alapján 1900-tól az adóvonal működött.

A budai oldal vámvonalrendszere ugyanakkor egyre problematikusabbá vált. Felmerült az igény a vámvonalnak északi és déli irányba, a természetes határokig történő ésszerű kijebbi tolására. Erre az 1890-es évek elején került sor. Délen – a szokásostól eltérően – beljebb került a vámház, a budaörsi épület szerepét 1894-től végleg átvette az újonnan épült Győri úti⁴¹ (11. kép). Ezt az időközben felépült déli vasút tette lehetővé, mivel a vasútvonal, mint természetes határ (töltés), elzárta a Tabánba vezető utat. Így a vámház beköltözhetett a következő útelágazásig, a tabáni temetővel szembe. Északon 1893-ban került sor a vámhátár kiigazítására, amikor néhány száz méterrel kijebbi vitték a Redl árok vonalába (Filatori-gát környékére). Ugyanebben az évben felépült a két új vámház is a Szentendrei és a Bécsi úton, a hozzájuk tartozó kisebb őrhelyekkel.

A század végére Pesten ismét szükségessé vált a vámvonal kihelyezése. Ennek tárgyalása több éven keresztül elhúzódott, pedig a vámvonal új helye már 1895-ben eldőlt. Az új vámvonali épületeket részben a főváros tulajdonában lévő területekre, részben magán- és közterületekre (főleg vasúti) tervezték. A kisajátítások végrehajtása sok gondot okozott. A főváros és a pénzügyminiszter (állam) között több vitás kérdés merült fel, pl. hogy hol és kinek a költségére helyezték el a pénzügyőri legénységet, s az építkezés határidejében sem egyeztek meg. A kivitelezés finanszírozását a főváros vállalta, 9 468 000 K várható költség mellett évi 60 000 K bevételre számítottak. A tényleges tervet – némi változtatással – 1899 márciusában fogadták el.

A főváros új vámvonala a már meglévő természetes vonalakra épült rá, ahol ez csak lehetséges volt. Pesten egybeesett a körvasúttal, amelytől csak délen tért el: a ferencvárosi pályaudvar és a Duna között, a Vágóhíd utcában vezetett. Buda déli részén szintén a vasúti töltés képezte a határt az összekötő vasúti hídtól a Déli pályaudvar felé vezető alagútig. Északi oldalon pedig továbbra is a már 1893-ban kialakult vonal, a Redl árok mentén. A budai hegyvidéken nem adódott ilyen természetes határ, így ott az utak mentén, hegyen-völgyön, hegygerincen és dűlőkön át húzták meg a vonalat. Az építési munkákra 1899 májusában⁴² versenytárgyalást hirdettek és a beérkezett ajánla-



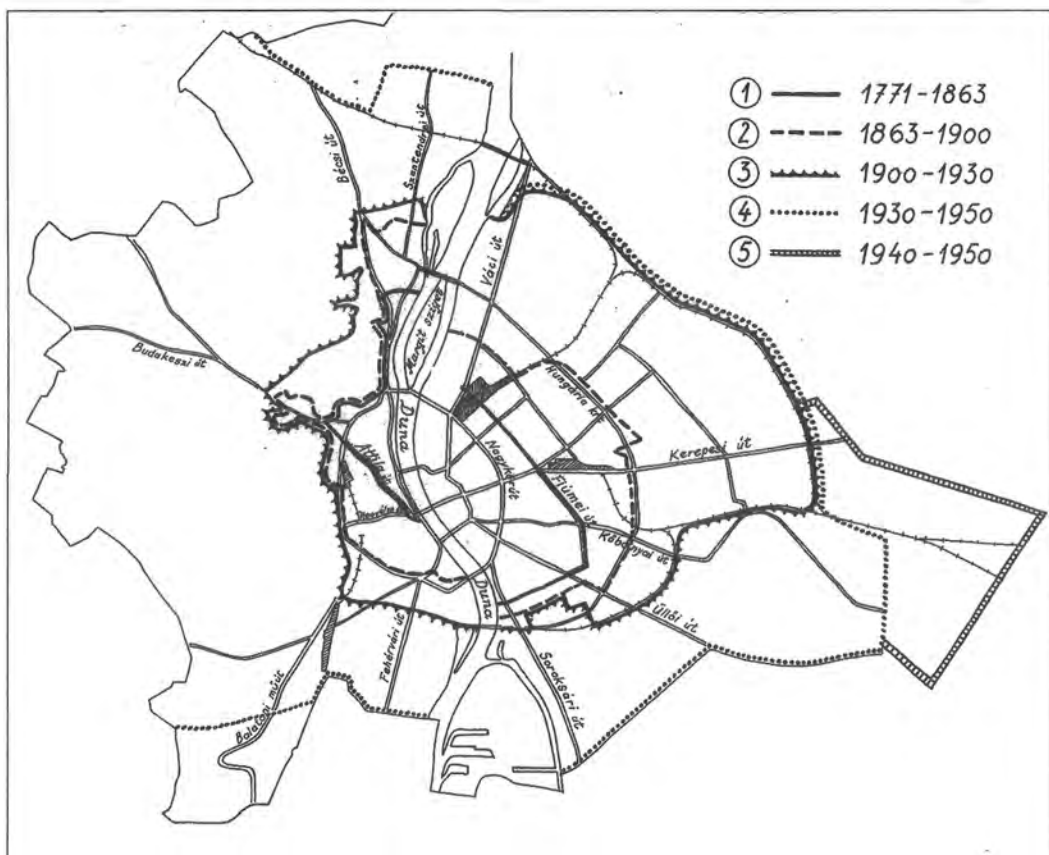
12. Az 1900-ban épült, kétemeletes, klinkertéglás típusvámház.

tokat azonnal elbíralták. A munkákat nagyobb cégeknek és kisiparosoknak adták ki. Az építkezést nyolc munkacsoportba osztották: I. Üllői úti, II. Kőbányai úti, III. Fehér úti, IV. Kerepesi úti, V. Erzsébet királyné úti, VI. Váci úti, VII. Észak-budai, VIII. Fehérvári úti munka-csoport. 1899 júliusa és decembere között felépült 42 vámház. Tekintettel a gyors építkezésre és határidőre a falakat mesterségesen kiszáritották, hogy az átadás időre megtörténjen. A főváros 1899. december 16–22-ig az alábbi objektumokat vette át: 7 vámház (12. kép), 8 vámfelügyelői ház, 3 kirendeltségi épület és 24 őrház.

A vámházakról fennmaradtak a tervek és szerencsés módon mind a hét épület napjainkig áll. A vámfelügyelői házak és kirendeltségi épületek viszont megsemmisültek. Az említett 42 épületen túl hat egyéb kapcsolódó létesítményt emeltek (pénzügyőri laktanyák, mázsaház, pénzügyőri házikó).⁴³ A vámpépületek között határkövek (46 db jelzőkő) jelezték a vámvonal helyét.

Az új fogyasztási adóvonalat (vámvonalat) 1900. január elsején adták át a használatnak. A vámvonalon egész rendszer üzemelt: vámházak és vámfelügyelői házak, kirendeltségi épületek, bementő állomások, őrházak és faköpenyek. Ekkor 17 helyen lehetett vámköteles árut behozni és a vámot (fogyasztási adót) kifizetni ott, ahol vámház (magyar királyi fogyasztási adóhivatal), kirendeltség, esetleg bementő-állomás állt. A többi ellenőrzött helyen (58 őrház és faköpeny) erre nem volt lehetőség. E közúti állomások mellett működött még 7 hajóállomás és 16 vasútállomás az áruk behozatalára.

Az 1900-as évek elejére rohamos fejlődésnek indult a budai hegyvidék rendezése, beépítése. Még az 1890-es években a Farkasréten létrejött az új budai központi temető (1894), elkészült a Rózsadomb rendezési terve (1892–94), a Virányos-, Kút völgy-, Istenhegy-, Orbánhegy- és Mártonhegy dűlők rendezése (1899) a Pasaréti út kiépítése, a Sashegy és a Németszőlgy szabályozási



13. A vámhatárok változása 1771 és 1950 között, 1937-es átnézeti térképen ábrázolva.

14. A két világháború közötti vámépület jellegzetes része, az eltolható kisablakkal.

terve (1902–3), a Tárogató út, a Széher út, a Kuruclesi út és a Hárshegyi út szabályozási terve, végül a Szépvölgyi út megtervezésére (1914–18) és megépítésére került sor. A Ferenc József híd átadása után a Lágymányos is jelentősen fellendült. A Petőfi hídtól délre eső részt állandó kiállítási területek jelölték ki (1913).

Pesten a VI. VII. és X. kerület külső részein folyt nagyarányú beépítés, ahol az 1920-as évek elején számos szükséglakás is felépült. A század első évtizedében alakultak ki Budapest mai iparkörzetei: Angyalföld, Kőbánya, Soroksári út (ide kerültek a „bűzös üzemek”), Óbuda és a Lágymányos déli része. 1928-ban pedig felépült a Csepeli Szabadkikötő.

Az 1900-ban létrejött vámvonal (fogyasztási adóvonal) e nagy arányú fejlődés közepette is mintegy harminc éven keresztül jeletősebb változások nélkül működött. Ám a világháború utáni újabb fellendülés (1926–28) újólág szükségessé tette a vámhatárok kitolását, amire 1930-ban sor is került.

Az új vámvonal (fogyasztási adóvonal) 1930 június 1-től lépett életbe és néhány szakasz kivételével utólrerte Budapest közigazgatási határát (13. kép). Így a teljes Kőbányát és Ferencvárost, valamint a II., a XI. kerület és a hegyvidék jeletős részét hozzácsatolták a zárt adóterülethez.⁴⁴ (A XIII. és a XIV. kerület egy részét már 1900-ban bevonták a zárt adóterületbe.) Nem tartozott a zárt területhez:

– Buda déli részén a XI. kerületben a Kőérberek és a Péterhegy (a győri vasútvonalon túl);

– Buda északnyugati, XII-II. kerületi hegyvidék: Budakeszi, a János-hegy és a Nagy-Hárshegy egy része, a III. kerületi Csúcshegy egy része, az Örömhegy, a Péter-hegy és az Arany-hegy;

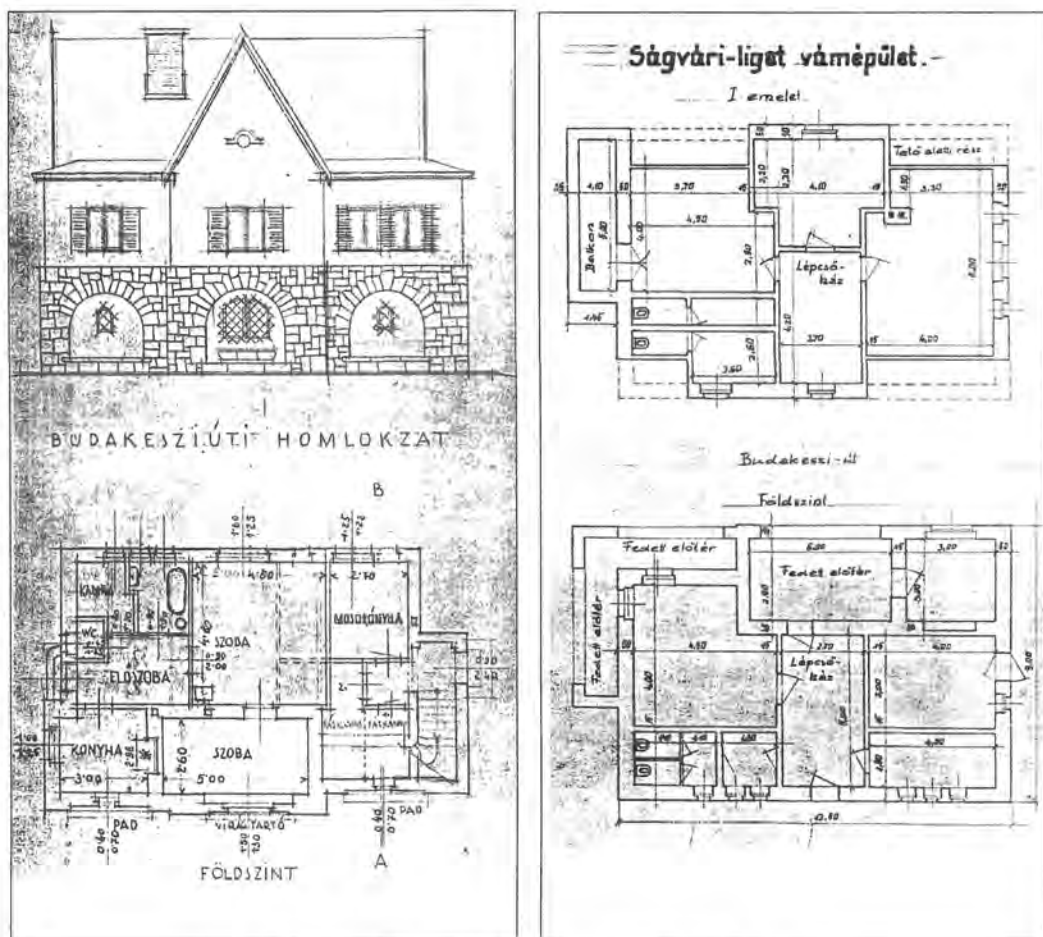
– Pest keleti részén a X. kerületben a Kőbányán túli terület (rákoskeresztúri temető, Rákosi rétek a körvasúton túl) és a Sashalom és körvasút közötti XIV. kerületi rész;

– a dunai szigetek, a Margitsziget kivételével.

A Váci út és a Keresztúri út között, ahol a vámvonal változatlan maradt, a régi (1900-ban felépült) vámlétesítmények működtek tovább. A vasúti pályaudvarok és hajókikötők nagy részében szintén meghagyták a régi vámpéleteket. Az új határok mentén azonban 36 új vámhivatali és vámörségi épületet emeltek.⁴⁵ A teljes vámvonalon ekkor 45 fogyasztási adóki rendeltség (vámhivatal) működött, mely a fogyasztási adó beszedését és kezelését látta el, ebből 25 a közutakon, 13 a vasúti pályaudvarokon és 7 a hajóállomások területén. A fogyasztási adó és városi vám alá eső cikkeket csak akkor lehetett behozni a fővárosba, ha azt bejelentették és adóztak utána a 45 adóki rendeltség egyikén, vagy nagy forgalom esetén a kiegészítő bárcázó állomásoknál. Ezen kívül működtek az alárendeltebb vámörségek: őrházak, őrhelyek és faköpenyek is (bárcázással vagy anélkül).

Az 1929–30-ban létesült vámpéletek többféle típusú szerint épültek, egyszerű, igénytelen, többnyire földszintes kialakításúak voltak. Fennmaradtak eredeti, utólagos átalakítási, bontási, felmérési tervek, valamint néhol maguk az épületek is, sokszor erősen átalakított formában.

Az 1930-as vámvonal egészen 1950-ig működött. A városszerkezet változása és természetes fejlődése, a forgalom növekedése azonban folyamatosan kisebb módosításokat tett szükségessé.⁴⁶ Az új balatoni műút, a pesti alsó rakpart kiépítése, új utcák nyitása, a budaörsi repülőtér telepítése, mind-mind kisebb változásokat okozott a vámvonalon.⁴⁷ 1938-ban az Óbudai szigetet és a Népszigetnek a főváros közigazgatási területén fekvő részét a polgármester javaslatára zárt adóterületnek nyilvánították. A polgármester ezt azzal indokolta, hogy erősen megnőtt az áruforgalom és vele együtt a csempészet. Ezen kívül végrehajtották azt a 10 évvel korábbi határozatot, mely szerint a



15. A budakeszi úti vámépület terve 1953 körül. (MÁV Tervtára)

pesti oldal fogyasztási adóvámvonallát a közigazgatási határra helyezik a Soroksári Duna-ágtól a Kozma utcáig és a körvasút töltése mentén a Kozma utcától a Dunáig.

A Városléti telep (X. kerület) építése és egyéb külterületi építkezések miatt a vámvonat utolsó nagyobb korrekciójára, s így a vámépületek áthelyezésére 1940–41-ben került sor. Ekkor a X. és XIV. kerületi vámhatár is kikerült a közigazgatási határig. Ezzel Pest teljes közigazgatási határa vámhatárrá (fogyasztási adóvonallá) is vált. Az új vámvonalszakaszon ekkor is kiépültek az új vámvonat létesítményei (14. kép). (Az újabb épületek elhelyezését már az 1941-ben bevezetett jobboldali közlekedés is befolyásolta.)

1949 január 1-től a székesfőváros által szedett fogyasztási adót és városi vámat állami kezelésbe vették, azaz a városi fogyasztási adók, szesz- és sörfogyasztási adópótlékok és a városi vámok az állami kincstárat illették meg.⁴⁸ Ez a rendelet egy évig volt érvényben, mikor 1950 január 1-től végleg megszűnt a városi vám.⁴⁹

A funkciójukat veszített épületek vagy lebontásra kerültek, vagy átalakítás után újabb funkciót kaptak. Különösebb építészeti értékkel nem rendelkeztek, többnyire típusépületek vagy jellegtelen alkotások voltak, melyek azonban koruk építészeti sajátosságát magukon viselték. Terveiket általában a Mérnöki Hivatal készítette, a kivitelezést általában pályázat útján adták ki, s fővárosi

felügyelettel hajtották végre. A javítások, karbantartások házilagosan vagy külső cég által történtek. A továbbiakban a kisebb, földszintes épületeket útkaparó házként, tárolóként, stb. hasznosították vagy bérbe adták, napjainkra ezek jórészt eltűntek. A nagyobb – egy-kétemeletes épületek – a háború előtt, majd 1950 után is részben középületként működtek és működnek ma is: munkásszállás, plébánia, irodák, stb. A ma meglévő volt vámépületek jelentős részébe 1950 után lakók kerültek, s ma lakóházként funkcionálnak (15. kép) vagy közületek bérlik azokat.

JEGYZETEK

Rövidítések

BFL: Budapest Főváros Levéltára

é.n.: évszám nélkül

FK: Fővárosi Közlöny

FMH: Fővárosi Mérnöki Hivatal

Had: Hadtörténelmi Levéltár

kgy: közgyűlési

Kisc: Budapesti Történeti Múzeum, Kiscelli Múzeuma

OL: Magyar Országos Levéltár

FSzE: Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár

OSZK: Országos Széchényi Könyvtár

sz.n.: szerző nélkül

1. A pénzügyőrség rendfenntartó szerepe a későbbiekben sokkal világosabban megfogalmazódik. Az 1924. évi XIX. tc. 17. paragrafusa előírja, hogy a pénzügyőrség a vámügyőrség segédszolgálat, mely tisztán katonai céllal működik. Vagyis a pénzügyőrség fegyveres őrtestület, a vámigazgatás rendészeti szerve, feladata a vámhivatali segédszolgálat. A későbbiekben a pénzügyőrök egyre sérelmesebbnek találták a segédszerepet. 1945 után viszont, mint fegyveres karhatalmi szerv, megnő a jelentőségük (Pénzügyőrök Lapja, 1945–48).
2. 1850. szeptember 357. sz. császári patens és ennek végrehajtásáról 1850. november 19. 398 sz. rendelet és az 1850. november 23. PM. rendelet (2. sz.) alapján. Majd az 1851 I. 1-i életbelépés idejét III. 1-re módosító 7. sz. hirdetés.
3. Az állami fogyasztási adó meghatározott fogyasztási javak (bor, sör, szesz, hús, cukor, dohány, kávé, ásványolaj, gyufa, szivarkapapír) után fizetendő közvetett adó. A főváros területén a termelés, előállítás helyétől függően különböző formában kellett befizetni. Az idők folyamán ez változott, úgyhogy csak egy általános, összevont tájékoztatót közöltek:
 - a., ha városon kívül termelték, akkor a zárt város területére való belépéskor, azaz a fogyasztási adóvonal átlépésekor. Pl. ha az áru nyílt területen maradt, akkor a kereskedő vagy a fogyasztó fizette 1923 előtt.
 - b., ha a város nyílt területén termelték vagy ideszállították, akkor a termelés illetve a beszállítás előtt be kellett jelenteni nagybani kereskedelemnél (bor- és szeszkereskedő, pezsgőgyáros, szeszfőző tüzlet tulajdonosa) egyezség alapján pl. általányt fizettek. Kistermelő (pincetulajdonos, szőlőtermelő) a saját részre felhasznált cikkek után adózott (Ez a megfogalmazás a 121 100/1923. sz. PM. rendeleten alapuló 173 903/1923/VI. sz. tan. határozatból való.).
 - c., ha a város zárt területén termelték, akkor vagy a termeléskor vagy a kiszállításkor fizették, pl. nagyobb mezőgazdasági és ipari szeszgyáraknál a kiszállításkor fizették. Kisebb szeszfőződéknél a főzés előtt általányt fizettek termelési adó címen, de gyakorlatilag fogyasztási adó volt (KROLOPP: A szeszadótörvények befolyása a szeszipar fejlődésére, Bp., 1924)
4. 1851 április 16. cs. kir. helytartóság ideiglenes főnökének 105. sz. hirdetése.
5. Budapest székesfőváros közigazgatása az 1902. évben, 1904, 337.
6. Kórházi illeték: bor, ecet, must után a városi kórház javára beszedett összeg. Megszűnésével a fogyasztási adópótlék bizonyos százalékát kapta a kórház.
7. 1853 február 24-i 1546. sz. pénzügyigazg. hirdetés.
8. 1890 I. tc. 85. §.
9. 1890-ben (koronában): teljes rendes bevétel 17 799 320; bevétel közvetvából: 2 346 292; kiadás utak létesítésére

- és fenntartására: 1 071 278. Tehát a rendes bevétel 13,5%-át képezte a kövezetvámából származó bevétel.
10. 1900-ban a főváros bevételei koronában: rendes bevétel: 34 695 677; városi vámból: 3 201 122; bevétel fogyasztási adópótlékból: 3 048 545. Vagyis a rendes bevétel: 9,2 %-a, illetve 8,7%-a származott e vám- és adófélésegből.
 11. 1920 június 16, 132/1920 kgy. sz. határozat.
 12. Szabályrendelet a székesfővárosi vámokról (tervezet), 1922. XII. 6.
 13. 2391/1924 kgy. sz. határozat, 58 574/1924 sz. tan. határozat.
 14. 1924 december 1-től lépett életbe 133 664/1924. VI. sz. tan. előterjesztés alapján, FK. 1924. 1050. és 1107.
 15. Végrehajtásáról a 121 000/1923 sz. PM. rendelet intézkedik: Városok és községek által beszedhető bor és hús-fogyasztási adóról, sör és szeszfogyasztási adópótlékról.
 16. 1924: IV. tc, Az állam háztartás egyensúlyának helyreállítása. 171 000/1924 BM sz. rendelet, A városok háztartása, a városok pénzügyi egyensúlyának helyreállítása.
 17. 102 635/1928-VI. tan. hat. (1928 VII. 5.)
 18. A fogyasztási adóra vonatkozó szabályzatot módosította a pénzügyminiszter, a szfőv. a saját hatáskörében, a főpolgármester. pl. 27 026 / 1928 sz. pénzügyminiszteri rendelet (a leölt állatok súly szerinti elszámolása darab helyett). A 66 590 és 72 550 / 1928 sz. PM rendelet szerint a pezsgő fogyasztási adója a bor fogyasztási adójával egyenlő lett. Ezáltal csökkent a főváros bevétele. A pénzügyminiszter ezért a pezsgő fényűzési forgalmi adójából részesítette a fővárost. A 172/1936 sz.-on a főpolgármester szabályozta a víztartályos kocsikban szállított élő halak adóztatását.
 19. MERKLER J.: Budapest székesfőváros kíméletlen vámháborúja az egész ország ellen (Magyar Posta és Közlekedés, 1934 ápr. 14.) M. J.: A gazdasági élet és a MÁV közös küzdelme a belső vámok és a székesfőváros ellen, Bp., 1936
 20. 204/1938 kgy. sz. 70 197/13-938 főpolgármesteri határozat.
 21. 3710/1940 ME rendelet és ennek végrehajtása 68 871/1940 főpolgármesteri határozat.
 22. HAJNÓCZY J. Gyula: Pannónia római romjai. Bp., 1987, 47–49.
 23. MILLER, Joannes Ferdinandus: Epitome vicissitudinum et rerum memorabilium de libera regia metropolitana urbe Budensi, Buda, 1760
 24. Heinrich, FRIEDRICH térképe (helyszínrajza) 1817-ben mutatja a két vízivárosi vámház pontos helyét (BFL XV. 205/14, 15)
 25. História 1928, 7–8. sz. 2. dr. GÁRDONYI Albert: Budai középítkezések a XVII. sz. végén. 1686 után a város nem törődött az utak karbantartásával, ezt a mulasztást a kamarai kormányzóság pótolta. 1696 december 5-én a város kövezetvám szedési jogot kapott, melynek bevétele az utak karbantartására kellett fordítania. „Pro curanda et conservanda civitatis münditie platearumque reparatione.”
 26. BLASCHNEK térképe, mely az 1831 és 1835 közötti időszakban évenként kiadásra került, Budára és Pestre (vámokra) vonatkozó információkat tartalmaz, 1 hold az 1200 öl itt. A krisztinavárosi vám – a hat vám közül az egyik legfontosabb lehetett, több korabeli térkép ábrázolás is mutatja.
 27. VARÁSDY Lipót térképe 1828-ból. BFL XV 204/38), mely ábrázolja a „Mauthhaus”-t a Vár és a Vízivárosból kivezető út mentén, valamint Vörös László térképe 1833-ból (Szé, TM 808). Az újvárosi vám ugyanezen a térképen szerepel.
 28. Első – általam megtalált – jelölése térképen az 1850 körüli időszakból származik WALZEL, 1849–51, Had 85 és WALZEL 1854, Szé TM 525). 1854-ben Varásdy térképén L. alap rajzú épületet ábrázol, Linienhaus N 3 elnevezéssel (BFL XV 208/23). A Laszlovszky vám az elnevezését a Laszlovszky majorról kapta, mely a Zugligeti és az Árnyas út találkozásánál alakult ki valamikor a XVIII. sz. végén XIX. sz. elején.
 29. Helyszínrajz és építeterv maradt fenn 1834-ből, de ez a terv feltehetően nem valósult meg.
 30. MAREK J. térképe 1873-ból (BFL XV 201/9) és 1876-ból (Szé TM 814)
 31. FMH térképe 1884-ből ábrázolja az akkori Vörösvári út 144. sz. alatti vámházat (SzE BT 680).
 32. SCHMALL Lajos: Adalékok Budapest főváros történetéhez, 1899, I. kötet, 50–51., 58.
 33. 1938 és 40 között a Soroksári út és az Üllői út között (a mai Haller útnak a Duna és a régi ferencvárosi temető közötti szakaszán) kiépült a soroksári töltés, a vonalárok pedig átkerült a Mihálkovics utcából egy utcával kijebbe, a mai Haller út vonalába (August ERHARD térképe 1840-ből, BFL XV 227/20). Ezzel egyidejűleg tervbe vették a Kerepesi és Kőbányai út közötti árokszakasz kiegyenesítését is. 1841-ből származó térképen (BFL XV 226/75) jelölve a tervezett egyenes vonal, de még az 1863-as Gustav EMICH térkép is ugyanazt jelöli.
 34. História 1929, 4–5. sz. 7–8.
 35. Az öt vámhely (vámépület) feltehetően egyidőben 1772-ben épült, az első vámház megnevezéssel ellátott jelölések azonban későbbi korokból valók. Az 1785-ös BALLA-féle térkép „cédulaház” néven nevezi és jelöli a váci, kerepesi, kőbányai és üllői vámházat. Az első értékelhető (sematikus alaprajz, megnevezés, ábrázolások) térképek: – üllői

- vámház, 1789 BFL XV 226/19 – soroksári vámház, 1810, WAGNER Michael térképe OL S 12 helytartótan. Div XIII. N 378:3, – váci vámház, 1822 BFL XV 225/121–1, – kerepesi vámház, 1842 BFL.
36. EPERJESSY István térképei a Váci kapu környékéről (OL S 12, helytartótan. Div XIV. No 7, No 11), melyek Pest város helyszínrajzi részletét mutatják 1772-ből a „Wachthaus” és 1776-ból a „Mauthhaus” ábrázolásával.
 37. NEMES Márta: A Harmincadvám hivatal. *Ars Hungarica* 84. 1. sz.
 38. A Váci kaput 1789-ben, a Kecskeméti kaput 1794-ben és a Hatvani kaput 1808-ban bontották el. LIPSZKY 1805-ös és 1810-es térképein jelöli az öt külső kaput (Had 71, 72). Az 1810-es évek elején készült térképek (Kisc 414) pontos megnevezés nélkül.
 39. HALÁCSY Sándor térképe 1871-ből (BFL XV 221/20).
 40. FMH térképe 1884-ből (SzE BT 680), eszerint a Közvágóhídtól a Soroksári úton haladt, majd a Védgát utcán a Mester u- Haller u- Orczy úton Elnök utcáig. Majd annak a folytatásában a Vajda P. utcáig, és ott letért a Könyves K. krt-ra. Az 1886-os térkép (Szé TM 1601) szerint a vámvonal dél felé kikerüli az épülő Tsztviseletet. 1888-ban az Üllői út és a Népliget sarkán pénzügyőri és pénzszedési ház, a barakk kórház előtt pedig pénzügyőri őrbódé épült melléksorompóval. Ez utóbbi alárendelt jelentőségű, (itt vámilletéket nem lehetett fizetni, 1897-ben át akarták helyezni, az ide tervezett laktanyaépítkezés miatt az Elnök u. sarkára). Majd a pestszentlőrinci HÉV meghosszabbítása miatt megszüntették a katonai (helyőrségi) kórház előtti vámfelügyelői házat és az új 1889-ben készült el. A vámvonal újabb Vágóhíd utcai szakasza 742 m hosszú, 1,5 m mély és 3 m széles árok elkészült ugyanebben az évben, s mellette az új favázis pénzügyőri házikó.
 41. 1889-es átnézeti térkép, készítette az Fővárosi Mérnöki Hivatal (SzE BT 74), melyen szerepel a Győri úti vámház. Az 1894-es kiadású térképen (Szé TM 1359) megegyezően szerepel a Budaörsi úti és a Győri úti vámház. Az 1895-ös FMH áttekintő térképen a budaörsi úti már régi vámházként van feltüntetve.
 42. 27 386/1899.VIII. tan. sz. hirdetmény.
 43. Pénzügyőri laktanya: Városmajor út , Soroksári út, Bécsi út,– földszintes mázsaház: Soroksári út, – pénzügyőri házikó: Erzsébet királyné u., külső Kerepesi út. (BFL iratanyag)
 44. BFL 1930. VI. 69 421. sz. tan. határozat.
 45. Független Budapest, 1931. febr. 18. A vámépületek mellett kilenc új hídmérleget is emeltek, ebből hármat a már meglévő régi épületek mellé (Váci út, Erzsébet királyné útja, Kerepesi út).
 46. Balaton (Székesfehérvár) irányába a Fehérvári út – Nagytétényi út vonalában lehetett kijutni. A nagytétényi szűk szoros egyre kevésbé felelt meg a növekvő forgalomnak. 1930-ban megépült a balatoni műút (rég 70-es út). Ekkor épült meg az út mellett a 47. sz. kirendeltség. 1936–37-ben kiépítették Pesten az autóforgalom részére az alsó rakpartot, egyes hajóállomásokat kijebb helyeztek a belvárosból, így kijebb kerültek a hajókikötői vámhelyek. A XIII. kerületben a Szt. László u. megnyitásakor (1937) a forgalom útjában álló vámépületet át kellett helyezni. Az elhelyezés körüli huzavona évekig elhúzódott és csak az 1940-es évek elején épült fel új helyén az épület. 1937-ben áthelyezték a repülőteret Mátyásföldről Budaörsre. Az 1937. évi III. tc. Budaörs községnek ezt a részét a fővároshoz csatolta. Így módosították a Kőérberek út nyomvonalát és Budapest közigazgatási határát. A repülőtér egy része ugyanis Budaörs község területére esett (kiugró háromszög alakú terület). A repülőtérre vezető út megnyitása újabb vámépület állítását tette szükségessé. Közvetlen a repülőtér kerítése mellett épült fel 1938–39-ben.
 47. A Kőbányai Helytörténeti Gyűjteményben található Kókai-féle térképen (1930-as évek vége-1940-es évek eleje), utólagosan kézírással bejelölve az akkor működő vámlétesítmények.
 48. 12 900/1948/279/ korm. sz. rendelet a szfőv adószedésének a megszüntetéséről.
 49. 274 100/1949/XII. 30/II b PM sz. rendelet a Bp főváros vámvonalán szedett városi vám megszüntetéséről.

BEÁTA FABÓ

*BUDAPEST' CUSTOMS SYSTEM
IN THE NINETEENTH AND TWENTIETH CENTURIES*

SUMMARY

The city, and after 1850 the state as well, collected revenues under various designations: street tax, municipal tax, and sales tax. The customs border, around the city changed in accordance with geographic development and changes in traffic patterns. The customhouse line expanded with the growth of the population and urban development. Both natural and artificial barriers such as the city walls, railway embankments, natural trenches and man-made ditches were used to post the customs frontier.

In Pest during the Middle Ages the city walls, which enclosed roughly the area known today as the central district, constituted the customs frontier. In an effort to prevent a plague, in 1772 the city, dug had a trench, which served as the toll line for the next one hundred years. During the nineteenth century due to the rapid expansion of industry, trade, and population, as well as the development of the Buda hills, the customs border reached the lines of the railway bed surrounding the city. For a long time the customs area in Buda included the narrow strip between the hills stretching from north to south and the Danube. Later, by the turn of the century, it expanded into the hills.

By the time of the unified Budapest of 1930 the customhouse line practically coincided with the administrative boundaries of the city. The sales or city tax system ended on January 1, 1950.

A MAGYAR VÁROSOK SZÖVETKEZÉSE A DUALIZMUS KORSZAKÁBAN

A VÁROSOK A KÖZIGAZGATÁS RENDSZERÉBEN

A Monarchia gazdasági-társadalmi fejlődése a XX. század elejére a magyar városok életében is jelentős változásokat eredményezett. Ez a fejlődés igen differenciáltan érvényesült. 1869 és 1910 között a városok 40%-ában nem mutatkozott erőteljes demográfiai növekedés. A városhálózat szerkezete a közép- és kisvárosokra épült. (Az előbbieket 20 és 100 ezer közötti, az utóbbiak 20 ezer fő alatti népességgel.)¹ Százezer főt meghaladó lélekszámú, valóban nagyváros a századforduló után csak kettő létezett, a legdinamikusabban fejlődő Budapest és Szeged. Az urbanizáció folyamata, a demográfiai változások mellett megmutatkozott az ipari, kereskedelmi, közlekedési és közszolgálati szférában foglalkoztatottak számának növekedésében, ami a nagyipar és a szolgáltató ágazatok előretörését jelezte.² Mindez a közigazgatás számára is új feladatokat jelentett, szükségessé tette a kommunális szükségletek magasabb színvonalú és szervezettebb kielégítését, jelentős infrastrukturális fejlesztés megoldását, a korszerű városirányítást.

1867-et követően a polgári jellegű államszervezet kiépítésekor hozták létre az önkormányzatok rendszerét, a törvényhatósági közigazgatást, amely a vármegyékre szabott keretek közé illesztette be a városokat is. A városok egy része, mint törvényhatóság a középfokú közigazgatás részeként, másik része pedig rendezett tanácsú város néven a vármegyei törvényhatóságoknak alárendelten működött. A törvényhozás a törvényhatósági joggal felruházott városok közigazgatásban elfoglalt helyét a vármegyékkel, a rendezett tanácsú városokét pedig a községekkel együtt szabályozta. Az 1870:XLII. tc. a köztörvényhatóságok rendezéséről intézkedve 71 várost ruházott fel törvényhatósági joggal, s helyezte a vármegyével azonos közigazgatási szintre.

A törvényhatóságok az önkormányzatot és az állami közigazgatás közvetítését gyakorolták. A törvényhatóság önkormányzati szerve – a törvényhatósági bizottság közgyűlése – saját illetékességi területén belül szabályrendeletekkel rendezhette azokat a lényeges kérdéseket, amelyeket az ország törvényei vagy a kormány rendeletei nem szabályoztak. A törvényhatóság döntését a költségvetés, ingatlanvásárlás és értékesítés, középítkezés, új hivatalok létesítése vagy megszüntetése illetve a jóváhagyott költségvetésen kívüli kötelezettséget jelentő szerződés ügyében a belügyminiszter jóváhagyása tette végrehajthatóvá, kijelölve ezzel az önkormányzat cselekvési határait.

A városi törvényhatóságok feladata, hatásköre lényegében a vármegyeivel volt azonos. A mégis meglévő különbségek egyik oka a városi jelleg sajátosságaiból fakadt. A városok első fokú, közvetlen közigazgatási feladatokat is elláttak, viszont a megyéktől eltérően nem gyakoroltak a községek felett felügyeleti hatáskört. A városok költségeik fedezésére nemcsak az egyenes állami adók után jutottak bevételekhez, mint a vármegyék, hanem a közvetett állami adókra is kivethettek pótdadót, azonkívül a lakosság teherbíró képességét figyelembe véve, a kormány engedélyével új adónemeket is bevezethettek. Ezen túlmenően illetékek, vámok szedésével is növelhették bevételeiket. A vármegyeinél jóval jelentősebb vagyonnal rendelkeztek, gazdálkodásuk a városfejlesztésben betöltött szerepe miatt komoly tényező volt. Az eltérés másik oka, hogy a kormányzat a dualista rendszer fenntartásának védelmében a városokkal szemben nem látta szükségesnek a központosítási törekvések fokozottabb érvényesítését.³

A törvényhatósági joggal nem rendelkező városok az 1871:XVIII. tc. – a községi törvény –