

KOVÁCS KÁLMÁN ÁRPÁD: AZ OSZTRÁK ÁLLAMTANÁCS ÉS A MAGYAR ÁLLAMI VÍZÜGY KEZDETEI (1761–1765)

Dóka Klára mindmáig mértékadó és alapvető, 1987-es művében megemlítette, hogy az 1772-ban létrehozott két hajózási szakaszigazgatóság (Navigations-Divisions-Direction) előkészítő munkálataiban jelentős szerepet töltött be az Államtanács, de ennél mélyebben nem elemezte a magyarországi vízügy fejlődésében betöltött szerepét. Bár Dóka sajnálatos hibát vétett (az eredeti hely az Államgazdasági Bizottmányról, németül Staatswirtschaftsdeputation, és nem az Államtanácsról, németül Staatsrat) szólt, kiinduló értékelése mégis érvényes: az osztrák Államtanács valóban centrális szerepet töltött be a magyarországi vízügy fejlődésében az 1760–70-es években. Jelen tanulmány egy hosszabb sorozat első darabja, mely távlatilag a magyar állami vízügy kezdeteit dolgozza fel az 1760–1770-es években. A vizsgálatot egy speciális nézőpont, az osztrák Államtanácsnak a kérdésben játszott szerepe, valamint a szerv elé került akták és ügyiratok itt képződött lenyomatai alapján folytatjuk.

Az „osztrák” előnév onnan származott, hogy hivatalos hatásköre csak a Birodalom ciszlajtán tartományaira terjedt ki, a valóságban azonban – mivel nem rendelkező, hanem tanácsadó szerv volt – Magyarországon is érvényesülhetett a befolyása. Mai fogalmaink szerint az Államtanács viszonylag jelentéktelen ügyekben nyilvánított véleményt. Ennek oka, hogy a 150 forintot elérő kifizetések eleve uralkodói döntéshez kötöttek voltak. A falusi plébánosi (éves) fizetésnek megfelelő összeghatár már a helyi érdekeknél jelentősebb hidak építését is uralkodói döntés tárgyává tette, a sok ezres tételekben mérhető vízszabályozási munkákról nem is szólva.

A Habsburg Birodalom eleve sokszínű entitás volt, rendkívül eltérő földrajzú, fejlettségű és népességű tartományokat foglalt magába. A Duna-medencei törzs-területet érintő udvari kormányzat három elv szerint rendeződött: a kancelláriák a területi elv (territoriales Prinzip), a Kamara és a Haditanács a szakigazgatási elv (Sachverwaltungsprinzip), a különböző bizottságok, tanácsok, deputációk és ügyosztályok pedig az elkülönített kezelési elv (Sonderbehandlungsprinzip) alapján fejtették ki tevékenységüket. E három elv együttes alkalmazása természetesen vezetett különböző hatáskör-átfedésekhez és kompetenciavitákhoz. Az Államtanácsnak kellett a koordinációról gondoskodnia, nehogy valamely partikuláris érdek az össz-birodalmi elé kerülhessen. Ezt az udvari kormányzatban betöltött centrális szerepet ki kell egészítenünk azzal, hogy a vízügy három akkori területe egészen más érdekek befolyása alatt állhatott.

Az ármentesítés és a vele összefüggő telepítésügy (Impopulation, Kolonisation) egyszerre volt kamarai és földesúri érdek. A (malom)ipari felhasználás a földesúri haszonvételek körébe tartozott, de a (jobbágy)közösségeknek is lét(fenntartási) érdeke volt. A szállításügy egyszerre volt a helyi piacörzetek ellátási, a szűkebb kamarai (só és fa) ügyek, valamint a merkantilista-kameralista állam gazdaságtani érdeke. Végcélként a kereskedelmet és a vele összefüggő pénzforgalmat kívánta felendíteni, a nemesfémpénzt az aktív külkereskedelmi mérleg elérésével az államterületen belül kívánta felhalmozni, és a központi állam céljaira felhasználni. Ráadásul a vízügy adóügyi kérdés is volt. Az erdélyi adóügyi reformok kapcsán újra kellett sza-

KOVÁCS KÁLMÁN ÁRPÁD: AZ OSZTRÁK ÁLLAMTANÁCS
ÉS A MAGYAR ÁLLAMI VÍZÜGY KEZDETEI (1761-1765)

bályozni a hajósnépeség helyzetét, a Temesi Bánságban az 1768-tól induló „újberendezkedési” folyamat foglalkozott a vízjárta és a szikes földek adóügyi besorolásával.

Nem véletlen tehát, hogy a korban vízügyekkel a Magyar és Erdélyi Udvari Kancellária, az Udvari Kamara, a Haditanács (valamikor a hadmérnöki kapacitások, máskor a határőrvidékek gazdasági helyzete, sokszor a katonaság mint békeidős munkaerő-tartalék révén), a Bánáti Ügyosztály, a miniszteriális Banco-deputáció (udvari kormány szervként létrehozott központi bank), a Pénzverési és Bányaugyi Igazgatóság, a Kereskedelmi Tanács (Hof-Commerzien-Rath), valamint a már említett Államgazdasági Deputáció (Staats-Wirtschafts-Deputation) egyaránt foglalkozott. Ezek anyagai – a történeti fejlődésnek megfelelően – eltérő helyekre és levéltárakba kerültek, és eltérő mértékben érintették őket a mostoha idők pusztításai is.

A kérdés szempontjából kiemelkedő jelentőségű veszteséget okozott, amikor a Kereskedelmi Tanács anyagai a bécsi Justizpalast 1927-es felgyújtásakor megsemmisültek. Ekkor értékelődtek fel forrásérték szempontjából a Magyar Kancelláriánál keletkezett és az ide átadott akták. Hogy ez utóbbi szerv mennyire tudatlan volt a kérdésben, álljon itt az alábbi példa.

1770. április 29-én született meg az az uralkodói döntés, amely előírta, hogy a Száva és a Kulpa hajózásának megjavítása érdekében több szerv közösen tanácskozzon. A Magyar Kancellária 1770. május 11-i iratával megnevezte a tanácskozásra delegált két tanácsosát, egyúttal kérte, hogy az ügyben keletkezett aktákat megismerhesse. A Kereskedelmi Tanács át is adott egy iratanyagot, amelyet az alapján válogatták össze, hogy áttanulmányozható mennyiségű legyen, és biztosítsa az áttekinthetést. A Magyar Kancellária aktáit a Kereskedelmi Tanács iktató- és jegyzőkönyveibe bevezetett anyaggal összevetve bizvást kijelenthető, hogy a magyar kormány szervhez került anyag az eredeti iratmennyiségnek mindössze töredékét képezi.

A Mária Terézia által meghatározott, gyakran felvilágosult abszolutistának is nevezett politika egyszerre hordozott összbirodalmi (gesamtmonarchisch), népjóléti és magyar (rendi) nemzeti jellegzetességeket. Mindezeket Mária Terézia nem a filozófiai értelemben vett felvilágosodás alapján egyeztette össze egymással. Sokkal inkább személyiségének három, „nőies” vonása mozgatta: természetes, belátó okossága, erős felelősségérzete – mellyel népeit anyai gondoskodásban kívánta részesíteni – és mély, vallásos lelkiismerete. Az összállami szemléletmód leginkább azon direktívákban öltött testet, miszerint az Ausztriai Monarchia országainak és tartományainak érdekei nem érvényesülhetnek egymás rovására. Ennek megfelelően kellett megtalálni gazdasági téren is az érdekkiegyenlítés megfelelő módzatait. A magyarországi úrbérrendezést a große Kaiserin két maximával indította útnak: „Etetni kell a juhok, ha nyírni akarjuk”, illetve hogy „Nem akarok néhány mágnás kapzsisága miatt elkárhozni.” A közeledő halállal szembenézve az uralkodónő 1778-ban nyugodt lelkiismerettel írta le: „Jó magyar nő vagyok.” Vagyis a Bánság reinkorporálásával teljesítette koronázásakor tett esküjét. Ezáltal egyszerre bizonyult politikailag a rendi értelemben vett magyar nemzet hűséges fejének, és teljesítette Istentől rá rótt vallásos kötelességét.

KOVÁCS KÁLMÁN ÁRPÁD: AZ OSZTRÁK ÁLLAMTANÁCS
ÉS A MAGYAR ÁLLAMI VÍZÜGY KEZDETEI (1761-1765)

Visszatérve a korabeli vízügyre: ennek aktái tehát számos helyen és fondban szétszórva, sokszor helyi szintre lemenve, rendkívüli erőfeszítéssel lennének csak egybegyűjthetők. Különös jelentőséggel bír tehát, hogy volt egy szerv, ahol ezek az ügyiratok tartalmi összefoglalásukban, kivonatos megfontolásaikban és a döntésileg tükrözött uralkodói akaratban megmaradtak.

Az Államtanácsnak 1785-ig nem volt magyar tagja. Tagjai a német birodalmi területekről (Würzburg környékéről), Alsó- és Felső-Ausztriából, Cseh- és Morvaországból, Krajnából verbuválódtak. Ahogy azt Ember Győző észrevette, az államtanácsosok Magyarországot és a magyarokat alig ismerték. Nem vonhatták ugyan ki magukat az udvarban kialakult ilyen-olyan általános vélemények hatása alól, de alapvetően mégis az ügyiratok alapján kellett megérteniük a magyarországi viszonyokat, és ezek tanulmányozása közben kellett – amennyire lehetséges volt – beleásniuk magukat a magyar politika-, gazdaság- és társadalomfejlődés rejtelmébe. Vótumaik így egy tanulási, alkalmazkodási folyamat részeinek tekinthetőek. Ezen bevezető után térjünk rá, melyek voltak az Államtanács elé került legfontosabb vízrendezési ügyek 1761 és 1765 között, és milyen összefüggésrendszerben tárgyalták ezeket.

A Directorium in Publicis et Cameralibus (a német és cseh örökös tartományok számára a porosz Generaldirectorium mintája alapján 1749-ben felállított általános igazgatási-pénzügyi kormány szerv) utolsó intézkedéseinek egyikeként – 1761. május 21-i jegyzőkönyvében – a magyarországi tengeri kereskedelem biztosításával foglalkozott. A biztosítás (más helyen: megnyitás) kifejezés engedélyekben, anyagi befektetésekben és kedvezményekben is tükröződő állami támogatást jelentett. A kijelölt kiindulópont Temesvár volt. A kereskedelmi útvonal innen a Száván Sziszekig és Laibachig haladt, majd a szárazföldön Triesztig, illetve Sziszektől a Kulpán át Károlyvárosig, onnan pedig a szárazföldön Fiuméig. Szállítható áruként a kender, a kendervászonból készített vitorla és hajókötel, a gyapotból gyártott pamut és a bor jöhettek számításba. A kender, a vitorla és a hajókötel számára Fiumében raktár építését tervezték, a nyers pamut mindenütt kelendő volt, a borokat viszont alkalmassá kellett tenni a tengeri szállításra.

Bethlen Gábor erdélyi kancellár az akkor ülésező erdélyi országgyűlésről 1761. augusztus 14-én már Erdély bekapcsolását indítványozta a Bánáttól a tenger felé megnyitott kereskedelembe. A királyi biztos szerint Erdély átveheti a szárazföldi és a postautak, valamint a hidak fenntartását. Az uralkodói döntés az indítvány elfogadásával kecsegtetett, amennyiben a megyék, a székek és a kerületek a belföldi közlekedést jelentőségének megfelelően biztosítani tudják.

Báró Cothmann Antal magyar kamarai tanácsos 1761. augusztusi, a magyarországi adófizető nép teherbírásának erősítéséről szóló előterjesztésében a kamarai birtokokon a telepítések megkönnyítése érdekében erdők ültetését, mocsarak kiszárítását javasolta.

A Magyar Udvari Kancellária az 1761. évi tevékenységének értékelésekor

KOVÁCS KÁLMÁN ÁRPÁD: AZ OSZTRÁK ÁLLAMTANÁCS
ÉS A MAGYAR ÁLLAMI VÍZÜGY KEZDETEI (1761-1765)

uralkodói figyelmeztetést kapott, hogy a tengeri kereskedelem érdekében fokozottan gondoskodjék a Száva, a Kulpa és az Ochura folyók hajózhatóvá tételéről. Ugyanis a Magyar Kancellária 1761. szeptember 24-i előterjesztése szerint a magyarországi liszt minőségét és a mezőgazdaság színvonalát az ausztriai szintre kívánták fejleszteni. A magyarországi liszt értékesítésével kapcsolatban így olyan intézkedés történt, hogy annak kivitelét meg kell könnyíteni a Száván és a Kulpán hajózva a belső-ausztriai Littorale felé. A kereskedelem csak olyan árukkal történjék, amelyek külföldön értékesíthetőek. Ezért volt szükséges a gabona minőségének javítására. A magyar bort is alkalmassá kellett tenni a tengeren való szállításhoz. A Száva mentén pedig kendert kell termelni, hogy vitorlát, kötelet gyártsanak belőle, amit el lehet adni a tengeri kereskedelemben is. Ezért a kötélgyártó manufaktúrák alapítása, valamint a kenderkötéllal való kereskedelem legfelső támogatásban részesülhetne. Emellett az javaslat született, hogy elzászi kendermagot szükséges behozni a Duna mellékére, és azt ingyen kell osztogatni, valamint eperfákat kell ültetni Magyarországon. Továbbá, hogy a Kancellária foglalkozzék méh- és juhtenyésztéssel is, mivel ezekre jó adottságok vannak Magyarországon, valamint törődjenek a fásítással és a mocsarak lecsapolásával is.

Johann Christoph Freiherr von Bartenstein 1762. január 23-i iratában Frémaut kiküldetését javasolta egy Bánátból kiinduló és Szlavóniáig tartó inspekciós útra. Javasolta, hogy Frémaut mellé akár több személyt (legalább egy mérnököt és kadétot) is adhatnak, hogy a tudását elsajátíthassák. Magyarországon sok a mocsár, a kiszáritásuk még sokáig fog tartani, de az ezen munkálatokban sikerrel közreműködők bizton számíthatnak a legfelsőbb kegyre, írta.

A Kereskedelmi Igazgatóság 1762. január 14-i jegyzőkönyvében a temesvári kereskedőtársaság csődbemenetelének kapcsán felmerült az a kérdés, hogy a magyarországi áruk számára mely kikötők a legmegfelelőbbek: Trieszt, Fiume vagy Zengg. A magyarországi áruk tengeri kivitele – mint azt kijelentették – olyan nagy jelentőségű ügy, hogy fellendítése érdekében akár a kezdeti veszteségeket is vállalni lehet. Szerintük nem a Társaságban kell a hibát keresni, hanem a földművelés minőségét kell megjavítani.

1761-ben Báró Balassa Ferenc helytartótanácsi tanácsos tervezetet készített Magyarország gazdaságának a fejlesztéséről. 1762-ben újabb javaslatot nyújtott be, mintegy folytatását és kiegészítését a korábbinak. E javaslat a mezőgazdaság és a kereskedelem érdekében a mocsarak kiszáritásáról, továbbá a folyók hajózhatóvá tételéről szólt. Eszerint Magyarországon a sok mocsárvíz nem belső eredetű, hanem felgyűlt víz. Lecsapolásukkal sok földet lehetne nyerni, és a kiszáritás költségeit a kincstárnak kellene vállalnia – javasolta Balassa. A Magyar Kancellária azt az ellenvetést tette, hogy egyes helyeken a mocsarakra az ország védelme érdekében szükség van. Stupan államtanácsos szerint a kincstár ezeket a költségeket nem vállalhatja. A Duna és a Száva határfolyamok, így szabályozásuk a törökök rosszallását válthatná ki. Borié azonban a tervezetet jónak, ezért megvalósítandónak tartotta. Kaunitz sze-

KOVÁCS KÁLMÁN ÁRPÁD: AZ OSZTRÁK ÁLLAMTANÁCS
ÉS A MAGYAR ÁLLAMI VÍZÜGY KEZDETEI (1761–1765)

rint viszont mocsárlecsapolásokra csak akkor lesz szükség, ha a rendelkezésre álló területek benépesítése már megtörtént, és a földművelés színvonala megjavult Magyarországon. De szerinte Balassa gondolatai alkalmasak arra, hogy az ősi restséget gondolkodásra serkentsék. Mária Terézia saját maga is értékelte Balassa javaslatát: az első része (a mocsárlecsapolásokra vonatkozó) még megjárja – írta –, a második (a folyami kereskedelemre vonatkozó) azonban csak bolondos ábrándozás. Már a Duna-szabályozásra vonatkozó rész is irreális, hát még az, hogy Magyarországból Lengyelországon és a Német[-római] Birodalmon keresztül hajókkal lehet majd árut szállítani a Keleti- és az Északi-tengerig.

Végül az a döntés született, hogy Balassának ügybuzgalmaért uralkodói tettség nyilvánítható. Grassalkovich magyar kamaraelnökhöz pedig uralkodói kézirat ment, hogy ha a magyarországi kamarai birtokokon a mocsárlecsapolások útján haszon remélhető, akkor erre fokozottan ügyeljen. A magánbirtokokat illetően az uralkodónőhöz addig nem jutott el földhiány híre. Ezért a magánbirtokosok szorgalmán múlik, hogy a mocsarakból hasznot akarnak-e húzni, azonban erre nem lehet kényszeríteni őket. De szükség esetén noszogassák őket, hogy végeztessék el a mocsárlecsapolásokat.

Cothmann Antal magyar kamarai tanácsos 1762 tavaszán a bácskai kamarai birtokok benépesítését javasolta. Kijelentette, hogy költségeket nem kímélve egyszerűen kell enyhíteni a víz-, a fa- és az erdőhiányon. Ezeknek a munkálatoknak a szakszerű elvégzéséhez azonban alapos előzetes vizsgálatok szükségesek.

A Kereskedelmi Tanács 1763. április 3-i előterjesztése Frémaut-nak a tengeri kereskedelemre vonatkozó javaslatait illetően megállapította, hogy a magyar tengeri kereskedelemnek nagy nehézségei vannak, melyek azonban legyőzhetőek. A gabonakivitelt – amin a fősúly van – szerinte is érdemes támogatni. De egy újonnan kiépítő kereskedelmet nem lehet mindjárt nagyban kezdeni. Ha a gabonakereskedelem már meg van alapozva, a többi árut is könnyebben és előnyösebben lehet majd elhelyezni. Ezek a dohány, a viasz, a kender, a sózott és a füstölt a hús, a pálinka. A cél a jó minőségű és olcsó áru biztosítása. Úgy vélte, kezdetben a károlyvárosi út benépesítése helyett a költségeket inkább arra kellene fordítani, hogy a vízi utat a kis hajók számára jobban járhatóvá tegyék.

A tengeri kereskedelem lebonyolítására három út áll rendelkezésre:

- 1) a Száva–Laibach–Trieszt,
- 2) a Száva–Kulpa–Károlyváros–Fiume és Porto Re,
- 3) a Száva–Kulpa–Károlyváros–Zengg útvonalak.

A Kulpán Károlyvárosig tetszés szerint lehet szállítani, de onnan kezdve a szállítás nincs biztosítva. A Száván felfelé, Brodon túl már nem lehet nagy hajókon szállítani, hanem csak kis krajnai hajók használhatók. A Kulpán Sziszek és Károlyváros között a Blattschiff nevű hajók járhatnak.

A tanácsosok többsége a zenggi út megnyitása mellett érvelt. Úgy vélték, hogy a Pettau–Laibach–Trieszt út jó karban van, a német örökös tartományoknak az itteni

KOVÁCS KÁLMÁN ÁRPÁD: AZ OSZTRÁK ÁLLAMTANÁCS ÉS A MAGYAR ÁLLAMI VÍZÜGY KEZDETEI (1761-1765)

közlekedés állna érdekében. A Száván Sziszek és Laibach között is folynak különböző munkálatok, ám az itteni szállítás költsége irreálisan magasnak tűnik, és ezen az úton az éves szállításnak csak jelentéktelen része bonyolítható le. A vízi utakra és a mellettük épülő raktárakra – három évre elosztva – a kereskedelmi pénztár terhére 70–80000 forintot kellene fordítani. Sziszeken a régi raktár helyrehozására lenne szükség, míg Károlyvárosban új raktárakra, Verbovskon és Susizán pedig deszka-depositoriumokat lehetne építtetni.

A behozatali, vagyis visszafelé irányuló kereskedés növelésére is szükség lenne: a tengeri sóval való kereskedést – amit Károlyváros elővárosának lakosai űznek, és a Sziszek fölött fekvő Erdődy-birtok Dubrenzecken lévő raktára felé továbbítanak – összekapcsolták volna az egyéb szállításokkal. A meginduló kereskedelemnek öt évre mentességet kívántak adni minden vám alól. Szerintük addig ki fog derülni, hogy az új kereskedés milyen vámokat bír el. A Kereskedelmi Tanácsot kérték, hogy foglalkozzon Frémaut-nak a tengeri szállításra alkalmas gabonaminőség biztosításáról, valamint a megfelelő elhelyezés megteremtéséről szóló javaslataival. Azt állították, a magyar gabonának az a hibája, hogy búza és rozs keveréke, azonkívül rossz szaga van. Ennek okait és orvoslását ezekbe a pontokba foglalták:

1) A levágott gabona sokáig hever a tarlón, eső és szél rothasztja, az erős nap pedig kiszáritja a magot, így az összeaszik. A gabonatermelő helyeken aratás idején az urasági munkákban (robotban) három–négy heti szünetet kell adni a parasztnak. A hatóság ellenőrizze, hogy a gabonát időben levágják és összegyűjtik.

2) Ökrökkel és lovakkal csépelnek. El kell rendelni a kézi cséplést, bár ezt a paraszt megszokott lustasága miatt nehéz lesz elérni. A tizedet szárastól kellene beszállítani, és robotban elcsépelni.

3) A gabonát vermekben őrzik. Ehelyett gabonapadlásokat kellene építeni. A tizedgabonánál ez megvalósítható.

4) Perlasvárosban és Károlyvárosban nincsenek magazinok, a gabonát sátrakban őrzik.

5) A gabonát nem tisztítják. Hordozható szélmalomokat kellene használni.

6) A szállítóhajókon a gabonát rosszul helyezik el, a hajósok rajta alszanak. A hajózásnak jobb rendszert kellene kitalálni. A gabonát és a dohányt pedig hordókban kellene szállítani. Indiából is így szállítanak.

A magyar kancellária részéről báró Koller vegyen részt a tanácskozásokon, mivel ezek a kérdések egész Magyarországot érintik.

A Kereskedelmi Tanács 1762. jún. 11-i ülésének jegyzőkönyve szerint azonban nem kell törődni sem a Károly-út benépesítésével, sem a Kulpa Károlyvárosig tartó vízi útjának javításával, hanem Károlyvárosból a zenggi kikötőig vezető utat kell kiépíteni. Egy 40 éves ötletet – a Károlyvárosból Fiumébe vezető Károly-út kiépítését – nem lehet egyszerre feladni. Az eredeti tervek kidolgozói is tudtak Zenggről, de úgy ítélték meg, hogy az messzebb van, mint Buccari.

A Károly-úttal kapcsolatban nemcsak gazdasági, hanem politikai megfonto-

KOVÁCS KÁLMÁN ÁRPÁD: AZ OSZTRÁK ÁLLAMTANÁCS
ÉS A MAGYAR ÁLLAMI VÍZÜGY KEZDETEI (1761-1765)

lásokat is mérlegelni kell. Ezt még az idősebb Perlas gróf szorgalmazta, mert a régi út a saját birtokain keresztül vezetett, ami nagy terhet jelentett neki a katonaság szállítása miatt. De azt sem lehet megengedni, hogy a zenggi út megépítése miatt tönkremenjen Fiume és Trieszt kereskedelme. Bár a magyarországi kereskedelem számára a zenggi út lenne a megfelelőbb, azt csak akkor szabad megnyitni, ha a trieszti és a fiumei kereskedelem már virágzik, és akkor is vámokkal kell majd irányítani a forgalmát.

A Tanács 1762. augusztus 17-i előterjesztése a Bánság gazdaságát illetően pálinkaégetés céljából szorgalmazta a rozstermesztést, valamint a kendertermesztést, a mandulatermesztést, a selyemtermelést, a keményítőfőzést és a halsózást. A Bánátban ugyanis sok volt a hal, az örökös tartományokat mégis Hamburg látta el sózott és füstölt hallal. Triesztbe elhívtak egy, a sózáshoz értő hollandot is, akit már két éve el akartak küldeni Temesvárra.

Az Udvari Kamara 1762. szeptember 30-i előterjesztésében azt ajánlotta, hogy ahol vízimalmot nem lehet létesíteni, ott építsenek szélmalmot.

Báró Bartenstein 1762. november 8-án a Bánát betelepítése ügyében referált. Ennek kapcsán azt állapították meg, hogy a németek a rossz egészségügyi viszonyok miatt nem akartak volna jönni, de mivel sok mocsarat kiszárítottak, az egészségügyi viszonyok jobbak lettek, és ha minden mocsarat sikerül kiszárítani, a terület nagysága egyhatodával fog növekedni.

A Kamara 1763. február 4-i előterjesztése a magyarországi mocsarak kiszárítása kapcsán leszögezte, hogy a fő cél a magyarországi földművelés javítása. Ezt szolgálja a telepítés és a mocsárlecsapolás is. A mocsárlecsapolással így akkor is foglalkozni kell, ha a telepéseknek éppen nincs szükségük új földekre. Így a földművelés fejlesztésére az ország mocsarainak kiszárítása is irányelv. Le kell győzni azt a tévhitet, hogy a puszta és elvadult helyekre az ország védelme miatt van szükség. Kérték, amíg van más föld, a Kincstár ne vásároljon mocsarat, hanem csak a kamarai birtokokon lévők lecsapolásával foglalkozzék. A magánbirtokokat fel kell szólítani, hogy kövessék a Kamara példáját. Az egri és a kalocsai püspökségek területére szállásoljanak be mérnöktiszteket, akik a főpapokat a saját érdekükben való mocsárlecsapolásra is rávehetik. Kérték, hogy Ófelsege is hasson rájuk, informális eszközökkel.

A Banco Deputáció 1763. február 20-i, a Bánát benépesítéséről szóló javaslata azt vizsgálta, miért ellenzi a temesvári adminisztráció a németek Versec környékére telepítését, noha az itt kiszárított mocsarak helyén volna erre lehetőség.

A Kereskedelmi Tanács 1763. március 22-i előterjesztése a temesvári kereskedelmi társaság és a magyarországi áruk tengeri kivitelét tárgyalta. Az uralkodói döntés szerint, mivel véget ért a háború, így emberek váltak feleslegessé, és ingyen lehet lovakhoz és szekerekhez is jutni. Tehát az illetékes udvari hatóságok üljenek össze, és 14 napon belül tegyenek előterjesztést a Károly-út benépesítése és a rajta folyó kereskedelem zavartalansága érdekében.

A Kereskedelmi Tanács 1763. április 25-i ülésén a Károly-úttal kapcsolatos ud-

KOVÁCS KÁLMÁN ÁRPÁD: AZ OSZTRÁK ÁLLAMTANÁCS
ÉS A MAGYAR ÁLLAMI VÍZÜGY KEZDETEI (1761-1765)

vari tárgyalásokról számoltak be. A Károly-utat harminc évvel korábban sem tudták teljesen kiépíteni, pedig igen fontos lett volna, mivel akkor még Belgrád és Szerbia, Nápoly és Szicília is az Ausztriai Ház birodalmához tartozott. A kereskedelmet a Károly-útról a Perlas-birtokokon átvezető zenggi útra visszavezetni mégis célszerűtlen lenne – vélekedtek –, hiszen a Károly-út vonalát annak idején szakértők jelölték ki. Maradtak azonban az alapelvek: a mindenben bővelkedő Magyarország számára a tengeri kivitel mindenképpen biztosítani kell. Amennyire lehetséges, a magyar tengeri kereskedelemnek a közlekedés és a kereskedés révén a német örökös tartományok számára is előnyökkel kell szolgálnia. Megállapították, hogy a felső-magyarországi területek számára Trieszt a legmegfelelőbb. De az alsó-magyarországi [értsd: délvideki] területek kereskedelme szempontjából a Száván történő szállítás költségei magasak. Felső-Magyarországról az út Pettaun és Laibachon át vezet Triesztnek – ez jó karban van. Alsó-Magyarországot a Száva köti össze Laibach-hal, ennek hajózhatóvá tétele folyamatban van. Alsó-Magyarország a Száván át Sziszekig, onnan a Kulpán Károlyvárosig tud vízen szállítani. Innen két szárazföldi út van, a Károly-út és a Perlas-út. A Károly-út jó karban van, környéke viszont nem elég népes. A Perlas-út népesebb, de környéke több embert nem képes eltartani, így nagyobb áruforgalomra nem alkalmas. A Zengg felé vezető út pedig kiépítetlen, szekerekkel még nem lehet járni.

Az egész magyar tengeri kereskedelem Trieszt felé irányítását lényegében már amúgy is elvetették, amikor megnyitották az utat a Kulpán át Károlyváros felé. A Károly- és a Perlas-út kettőséből a Károly-utat részesítették előnyben. Erről lényegében már akkor döntés született, amikor a Perlas-út kiépítését abbahagyták. A kivitel termékei itt: a réz, a hamuzsír, a viasz, a nyersbőr, a dohány, a durva vászon, a magyar pokróc, a sózott hús és a gabona. Fontosnak tartották, hogy minél inkább már feldolgozott termékeket vigyenek ki. A trieszti és a fiumei manufaktúraalapítások bizonyos termékek forgalmát eleve ide terelhetik.

Úgy látták, Triesztben a felső-magyarországi gabonát a stájerrel együtt kell eladni. Az alsó-magyarországi és a bánáti gabona (utóbbi fekszik legmesszebb a tengertől) számára meg kell keresni a legolcsóbb utat. A hajósok és a fuvarosok alacsony száma azonban erősen korlátozza a szállítható mennyiséget. Azt gondolták, a hajósok számát lehet növelni, de a fuvarosokét aligha, mert az utak környékén még zab és széna sem termett akkoriban.

Úgy számolták, hogy a Zengg–Trieszt tengeri út olcsóbb lenne, mint a Száván szállítás. A zenggi úton a kereskedés magától indult meg, fellendülése pedig kitermelheti a károlyvárosi határőrvidék felső része ellátását és a tisztek fizetését, ami 170 000 forint terhet jelentett a kincstárnak. A zenggi kereskedelemben érdekelt Alsó-Magyarországon a legtöbb birtok a kincstár kezén van.

Az Udvari Kamara 1763. április 19-i előterjesztésével elérte, hogy Pell bánya-intézőt, aki a Kulpa hajózhatóvá tételével kapcsolatos sziklaeltávolítási munkákat irányította, visszarendeljék Isztriába.

KOVÁCS KÁLMÁN ÁRPÁD: AZ OSZTRÁK ÁLLAMTANÁCS
ÉS A MAGYAR ÁLLAMI VÍZÜGY KEZDETEI (1761-1765)

A Kereskedelmi Tanács 1763. július 20-i javaslata arról szólt, hogy – a gróf Mercy és a belgrádi pasa között kötött szerződés alapján – járvány idején szüneteltetni kell a hajóforgalmat a Száván.

Az 1764/65-ös országgyűlés előkészítése során 1764 tavaszán Festetics Pál, a bécsi Udvari Kamara tanácsosa elaborátumot nyújtott be. Ebben a mocsarak kiszárításával is foglalkozott. Az uralkodói döntés szerint ez fontos feladat lenne, de még sok száraz terület is betelepítésre vár. Ezért úgy gondolta, ezt a kérdést egyelőre nem kell sürgetni. Ha a lakosság száma nő, az uradalmak maguktól fognak vele foglalkozni.

Gróf Esterházy Ferenc magyar kancellár 1764. május 29-én a magyar kereskedelemügy fejlesztéséről szólt. Javasolta, hogy a vajtermelés növelése mellett a vaj sózásával is foglalkozzanak, hogy azt tengeren is lehessen szállítani. Szorgalmazta olajnyerés céljából a repcetermesztést, a gyapotszövést, a vitorlavászon- és kenderkötél-készítést, fafűrészelő malmok létesítését, s azt is, hogy a magyar állatkivitel útja a tengeren Buccarin át vezessen, a magyar borkivitel fő útja pedig a Visztula és a tenger legyen.

Az Udvari Kamara 1764. június 28-i előterjesztése a Cothmann-féle benépesítés ügyében kifejtett tevékenységet tárgyalta. Leszögezték, helyes, hogy a Duna és az erdők mellől kitelepítik a rácokat és az oláhokat, ezáltal jobb helyet biztosítanak a német telepéseknek. Jelezték, hogy a telepések a császár szigeteiről kapjanak fát és alkalmazzanak erdőmestert az erdők védelmére és újak ültetésére.

Degelmann 1764. júliusi tervezete többek között olyan út- és kereskedelmi alapot javasolt, melyet részben a rendi privilégiumok sérelmével, részben kincstári teherviseléssel lehetne feltölteni. A tervezet végül nem került a magyar országgyűlés elé.

A Kereskedelmi Tanács 1764. szeptember 5-én uralkodói dicséretben részesítette Zágráb megyét, a Száva és a Kulpa folyók hajózhatóvá tételéért tett érdemeikért. Az indoklás szerint az eredmény kettős jelentőségű volt:

1) Alsó-Magyarország, Szlavónia és a Bánát tengeri kereskedelme – mely ez idáig nagy akadályokba ütközött – sokkal zökkenőmentesebben haladhat Horvátországon keresztül;

2) A horvát nemzet kereskedelemre való hajlandósága követésre találhat a magyar nemzetnél.

A Kereskedelmi Tanács 1764. november 20-i előterjesztésében jelentette, hogy Frémaut évi 30 000 forintos költséggel 20 évre tervezi mocsárkiszáritási programját, de a Banco Deputáció nem akarja őt tovább alkalmazni. Bár Frémaut-t a Kereskedelmi Tanács szolgálatába fogadná, az uralkodói döntés megtartja őt a Bánátban, mivel ott még sok mocsár vár lecsapolásra. Jelezték, a Banco Deputáció tegyen évenkénti jelentést a lecsapolási munkálatok előrehaladtáról.

A Kereskedelmi Tanács 1765-ben Karl von Zinzendorfnak stettini, danzigi és königsbergi útjáról tett jelentését tárgyalta, amelyben Zinzendorf a lengyelországi

KOVÁCS KÁLMÁN ÁRPÁD: AZ OSZTRÁK ÁLLAMTANÁCS
ÉS A MAGYAR ÁLLAMI VÍZÜGY KEZDETEI (1761–1765)

kereskedelem fellendítéséről értekezett. Zinzendorf meglátása szerint borra és dohányra egész északnak szüksége van, s ennek szállításához jó lenne a vízi utakat is használni. A magyar bort „vízállóvá” kellene tenni, a gyenge bort likórré párolni, a gyümölcsöt és a gabonát pedig kiegészíteni pálinkává. Ezeket ugyanis egészen Dániáig, Svédorszáig lehetne vinni. Úgy látta, a réz is keresett északon. De kiviteléhez jó utak kellene a Vág és Krakkó között, illetve Poprádig. Szükséges a Vág és a Poprád hajózhatóvá tétele is. Az első tennivaló tehát a folyók, a Vág és a Poprád megvizsgálása, amivel Bréquin ezredest kell megbízni.

A Banco Deputáció 1765. június 2-i előterjesztésében javasolta, hogy fokozott gondot fordítsanak a bánáti mocsarak lecsapolására, hiszen ez a földművelés fő érdeke, egyúttal pedig megszünteti a különböző betegségek fő okait is.

Gróf Pergen 1765. augusztus 2-i előterjesztésében azt fejtegette, hogy ha a Dunát olyan mértékben hajózhatóvá tennék, hogy a magyarországi gabona kivitele lehetségessé válna Tirolba, akkor 6–7000000 forintot lehetne megtakarítani, háború esetén pedig a hadsereg élelmezése is könnyebbé válna.

A temesvári adminisztráció 1766. évi költségvetése kapcsán az uralkodói döntés továbbra is biztosította a mocsarak kiszárítására beállított 30000 forintot, mivel az egyben a telepítésügyet is szolgálta.

A Kereskedelmi Tanács 1765. október 15-i előterjesztése szerint a Száva és a Kulpa hajózhatóságának fejlesztésével a magyarországi árukivitel értéke milliókkal növekedhetnék.

A Magyar Udvari Kancellária 1765. december 4-én Apponyi gróf máramarosi főispán addigi tevékenységéről jelentett. Az uralkodói döntés előírta sör- és pálinkafőző létesítését Máramaros valamelyik kamarai helyén, és arról is rendelkezett, hogy a hozzá szükséges árpát a Tiszán szállítsák föl. A károlyvárosi lóhajtású fűrészmalomhoz hasonló építésére is utasítást adott, kérve, hogy azt magasabb hegyen állítsák fel, hogy a vízmeghajtású malom ne zavarja a közlekedést. Apponyi gróf – a kor magyar főispánjaitól eltérően – élénk gazdaságfejlesztő tevékenységet fejtett ki, amit az magyarázott, hogy ekkor kezdte tevékenységét báró Enzenberg alezredes, a II. (Radna-völgyi) oláh határőr gyalogezred parancsnoka, aki főleg a Szamos hajózhatóvá tételével, valamint a rajta folytatott kereskedelem fellendítésével kívánta a határőrkerület biztos anyagi bázisát megteremteni. Ezen tevékenysége természetes konkurensé tette a megyét és a kerületet a máramarosi só szállítása és a fausztatás tekintetében. Az utóbbi kérdés egyébként 1767–1768-ban majd erőszakos határvilongásokba is torkolt a terület erdővidékein.

A magyar állami vízügyi rendszer kezdeti jellegzetességeit – forrásaink alapján – az alábbiakban összegezhetjük. Nagyobb vízrendszerek kiterjedésüknél fogva szinte kizárólag többállami együttműködésben voltak szabályozhatóak. Az ezen a kérdésen túlmutató alapprobléma a magyar állami vízügy esetében az volt, hogy a Habsburg Monarchia összállami (birodalmi) kereskedelempolitikájának részét képezte. Ennek főtengelye a Bécs–Trieszt kereskedelmi útvonal volt, ami javarészt Bel-

KOVÁCS KÁLMÁN ÁRPÁD: AZ OSZTRÁK ÁLLAMTANÁCS
ÉS A MAGYAR ÁLLAMI VÍZÜGY KEZDETEI (1761–1765)

ső-Ausztrián (Inner- vagy Binnenösterreich), vagyis Stájerország, Karintia, Krajna (a mai Szlovénia) Görz és Gradisca, valamint a Tengermellék (Küstenland) területein keresztül vezetett. Magyarország áruba bocsátható tömegtermékeit ebbe a kereskedelembé kellett valahogy becsatlakoztatni. Ezt pedig a kor viszonyai között kizárólag a fölfelé minél hosszabb szakaszon hajózhatóvá tett folyókon, főleg a Dunán, a Kulpán és a Száván lehetett (volna) megvalósítani gazdaságosan. Fiume és Zengg kikötői csak a szállítási költségek magas volta miatt lehettek versenytársai Triesztnak. De még ezen városok esetében is fontos volt az a megfontolás, hogy fellendülő kereskedelmük jó hatással lesz Triesztre is, hiszen a köztük lévő tengeri út a folyami és a közúti szállítási költségek töredékét tette ki.

A vízügyek politikai háttere szempontjából az alábbi fontos tényeket kell megemlítenünk. Belső-Ausztria ekkor már nem volt tényleges közigazgatási egység, csak fiktív módon, gazdaságirányítási szempontok alapján. Annál inkább kísérleteztek egy olyan Osztrák Tengermellék (Littorale Austriacum) létrehozásával, melybe 1746 és 1776 között Fiumét és környékét (Buccarit és Porto Rét), Zengget, valamint a Krajna és Horvátország határán fekvő Sichelburg központú uszkok kerületet is bevonták. Pedig Zengg 1741-ben nyert szabad királyi városi rangot a magyar országgyűléstől.

A korban folyamatosak voltak a Littorale kiterjesztésére vonatkozó javaslatok a horvátországi határörvidékekre (ennek tengelye lett volna a Fiume és Károlyváros között húzódó Károly-út), sőt, 1774-ben a Tengermelléktől Erdélyig terjedő Illír Tartomány létrehozásának ötlete is felmerült. A Temesi Bánság (Temeswarer Banat) nevű, 1717 és 1778 között létezett, magyar koronához tartozó, de külön kormányzott tartomány – melyet a bécsi udvar általában is a magyarországi átalakítások modelljévé kívánt tenni – kiemelt jelentőségű volt a folyószabályozások szempontjából. Az első ténylegesen hatékony vízimunkálat itt kezdődött el 1728-ban a Bega szabályozásával. Ezek végső szakaszában kapott uralkodói utasítást a Magyar Udvari Kancellária a mocsárkiszáritások támogatására.

A Temes és a Bega 1760-as összekötése és a Temesvári Kereskedőtársaság (Temeswarer Handlungs-Compagnie) csődje vezetett 1761-től a magyar- és horvátországi folyók szabályozását érintő első nagyobb állami befektetésekhez. Ezek célja az volt, hogy megteremtsék a Bánságban ekkor már megfelelő mennyiségben előállított gabona tengeri kivitelének és az itt termelt kender (tenger)hajózási felhasználásának feltételeit, és ezáltal az alapvetően veszteséges mintatartományt nyereségesé tegyék. Az 1760-as években kibontakozó dinamikus ciszlajtán (ekkor még elsősorban ausztriai) iparfejlődés olcsó magyarországi élelmiszer- és nyersanyagszállítmányokat igényelt. Ezek nélkül a városiasodás ottani üteme nem volt fenntartható.

Mária Terézia kereskedelemügyi döntéseit a magyarországinál jóval fejlettebb gazdálkodási (földesúri) ismeretekkel rendelkező idegenek készítették elő. Nézeteik modernsége abban állott, hogy a rangjukbéli magyaroknál jóval jobban ismerték a fejlettebb nyugati technikákat és technológiákat, piacorientált gondolkodásuk pedig jóval meghaladta az önellátás és az elsődleges luxus biztosítását szem előtt tartó

KOVÁCS KÁLMÁN ÁRPÁD: AZ OSZTRÁK ÁLLAMTANÁCS ÉS A MAGYAR ÁLLAMI VÍZÜGY KEZDETEI (1761–1765)

magyar nemesi nivót. A konkrét magyarországi helyismeretet a tágabb összefüggések átlátásával kellett összeegyeztetni ahhoz, hogy a megfelelő döntések szülessenek meg olyan kérdésekben, mint hogy az adott helyeken milyen sarkantyúépítési módszert alkalmazzanak, milyen akadályelhárítási módszert (robbantást vagy mechanikus gépet) vegyenek alkalmazásba, kinek, hová, milyen napidíjjal való kiküldetését eszközölkék, honnan verbuválják a magyarországi folyókra is alkalmazható típusok hajóépítő mestereit, és hová telepítsék le ezeket, honnan és milyen népességet milyen költségekkel lehet a vízépítési munkálatokba bevonni, honnan és milyen fuvaros népességet lehet a kereskedelem szolgálatába állítani. Ne felejtjük el, a tutajozás részben famegmunkálási készségeket igénylő mesterség volt, a gőzhajózás előtti hegymeneti (folyásiránnyal ellentétes) folyami közlekedés pedig alapvetően vontatási igaerő biztosításán nyugodott. Az igába fogott állatállomány minőségének javítása általános gazdaságpolitikai célkitűzés volt, legelőinek, takarmányának biztosítását pedig az intenzívebb gazdálkodási formák propagálásával kellett harmonizálni. Az ilyen ügyek egyáltalán nem tekinthetőek jelentéktelennek a 18. században bekövetkezett országos gazdasági fejlődés szempontjából.

Mai történeti közéletünkben vannak, akik az utólagos ismeret sokszor torzító szemléletével a folyószabályozásokban a tradicionális magyar ártéri foggazdálkodás, a mocsárlecsapolásokban pedig a csikászat, a rákászat és a pákászat elvesztését látják. Nem lekicsinyelve a folyószabályozások 18–19. században (részben kényszerből) választott módjainak leginkább a tájatalakító munkák végrehajtása után napvilágra került problémáit, hadd tárjam a kritikusok elé a következő megfontolásokat:

1) A tradicionális magyarországi folyóvölgyi gazdálkodási formák nem szerves és természetes ökotájban, hanem ellenkezőleg, egy olyan rontott kultúrtájban bontakoztak ki, amely eleve elvesztette fás zárótársulását, mocsarai pedig elsősorban a védelmet és az elbújást szolgálták. Ezek a magatartásformák a török idők elmúltával és a tartós 18. századi békeidőszak beköszöntével eleve funkciótlanokká váltak.

2) Egyáltalán nem biztos, hogy ez a tradicionális magyar gazdálkodás eleve úgy működött az 1490-es évek előtt, mint utána, és ugyanúgy fejlődött volna Mohács nélkül, mint vele. Későbbi formái (melyekkel kapcsolatban részletesebb és megalapozottabb forrásokkal rendelkezünk) a partikuláris önellátásra és a könnyen menekíthető, hajtható, illetve értékesíthető állatvagyonra építettek. A rideg nagyállattartás viszont nagy helyigénye – és a földművelésnél jóval alacsonyabb tápanyaghozama – miatt ekkor már egyértelműen népesség- és népsűrűség-növekedést gátló tényezővé vált.

3) A béke és biztonság nyomán természetszerűleg bekövetkező népességnövekedés már a 18. század derekára elkezdte kikövetelni a helyet a vízjárta területek rovására, még ha ez ekkor nem is tűnt égető problémának.

4) Már az 1760-as években tapasztalhatóvá vált, hogy az óhatatlanul előforduló időjárás szélsőségek mellett és a szállítási viszonyok megoldatlansága miatt

KOVÁCS KÁLMÁN ÁRPÁD: AZ OSZTRÁK ÁLLAMTANÁCS ÉS A MAGYAR ÁLLAMI VÍZÜGY KEZDETEI (1761–1765)

egymással közvetlenül határos területek közül az egyik egyszerre éhínségben, míg a másik a fölös bőség eladhatatlanságában szenvedhet.

5) A mezőgazdaság intenzitásának növekedésében egymásra talált a földesúri és az állami érdek. Mindkettő ugyanis az alávetett jobbágynépesség munkaközpon-túbb életmódjára volt utalva. Az ezzel szemben gyakorolt politikai magatartásforma egyszerre tartalmazhatott kényszerítő és civilizatórikus attitűdöket. Mindez akkor is így volt, ha a sikeres váltáshoz szükséges népnevelési és népjóléti tevékenység bizo-nyára erős kívánnivalókat is hagyott maga után.

6) A vízjárta helyek, mocsarak és vadvizek kedvezően hatottak a rovarpopulá-ciók szaporodására, ami már a korban komolyan érzékelhető közérzeti hátrányokat és egészségügyi kockázatokat is magában rejtett. Az őshonos népesség együtt tudott élni a történetileg kialakult helyi viszonyokkal, de babonás és csökönyös makacsság-gal ragaszkodott hagyományaihoz. A betelepített, Magyarországon későbbiekben svábnak nevezett népesség modernebb tudást és gazdálkodási készségeket hozott magával, de a helyi viszonyokhoz alkalmazkodása három generációt vett igénybe. Az eltérő gazdálkodási tapasztalatok és gyakorlatok pozitív összeolvasztása és felfe-lé tartó nivellációjának megteremtése az elkövetkező nemzedékek feladata lett a 19. században.

Forrás- és szakirodalom-jegyzék

Levéltári források

Magyar Nemzeti Levéltár, Országos Levéltár, A 39, Magyar Udvari Kancellária, Acta generalia Haus-, Hof- und Staatsarchiv, Kabinettsarchiv, Staatsratsprotokolle, 1761–1765.
Finanz- und Hofkammerarchiv, Kommerziale Protokolle und Indices alte Nr 191. 1770–1774.

Szakirodalom

ECKHARDT Ferenc, *A bécsi udvar gazdasági politikája Mária Terézia korában*, Budapest, 1922.

EMBER Győző, *Magyarország és az osztrák Államtanács első tagjai* [pótfüzet], Századok, 1935.

EMBER Győző, *Az osztrák Államtanács (1761–1768)*, Kézirat, [Budapest], 1983, Magyar Nemzeti Levél-tár, Országos Levéltár, P 2093. (Ember Győző hagyatéka) 153. dob. 1–1000, 154. dob., 1001–1508.

DÓKA Klára, *A vízimunkálatok irányítása és jelentősége az ország gazdasági életében (1772–1918)*, Bu-dapest, 1987.

ANDRÁSFALVY Bertalan, *A Duna-mente népének ártéri gazdálkodása. Ártéri gazdálkodás Tolna és Ba-ranya megyében az ármentesítési munkák befejezése előtt*, [Budakeszi], 2007.

MAJDÁN János, *A közlekedés története Magyarországon (1700–2000)*, Pécs, 2014.