



Heil Kristóf Mihály

Néhány apróság a kereskedelmi operátumokról – A rendszeres bizottságok megyei véleményei (1831–1832)

Enyhén öszülő halánték, mindig tökéletes gonddal borotvált arcél, a keret nélküli szemüveg mögül élénken, érdeklődően figyelő szempár és az elmaradhatatlan jól szabott kétgombos öltöny. Igazi jogászprofesszor, határozott. Megjelenésében is, de nem elsősorban. Horváth Attila nem csak a külsőségekben, és legfőképpen nem is csak címében (egyetemi) tanár. Mindezek előtt és mindezekről függetlenül ízig-vérig tanárember. Soha nem felejttem el a szemináriumokat, ahol a szokásos rövid zárthelyiket követően megállt a katedrán, két kezével rámarkolt zakója gallérjára, és kérdezte: „Mire kíváncsiak?” Válaszolt a kérdésekre, és azután mesélt, csak mesélt, mi pedig hallgattuk, és legtöbbször csak az óra végén jöttünk rá, hogy bár az eredeti hallgatói érdeklődés valamiféle történeti, aktuális jogi vagy közéleti problematikára irányult, Attila – abból kiindulva és azt megválaszolva – szinte észrevétlenül összefűzte a tematika szerinti magyar jog-, illetőleg alkotmánytörténeti leckével. Tette mindezt lebilincselően, a figyelmet folyamatosan fenntartva, s ami még lényegesebb: meghozva a kedvet a hallgatóságnak a kérdés tanórán túli továbbgondolására. Többek között ezeknek a szemináriumoknak és neki köszönhetem én is, hogy most ezen sorokat írom.

Első közös munkánk az egyetemi évfolyamdolgozatom (az 1844. évi diéta körzeti táblájáról), majd az operátumokról szóló tudományos diákköri írásom volt, amelyet továbbvive idén készülok leadni és megvédeni doktori értekezésemet. Jelen rövid írásomban ebből a munkából kívánok egy részt közölni a rendszeres bizottságok kereskedelemről szóló törvénytervezeteinek vármegyei véleményezéséről (1831–1832), köszöntve egykori tanáromat, mára kollégámat. Isten éltesen és tartson, Attila!



A régi Magyarország első kereskedőkre vonatkozó szabályozását már a 13. századi szabad királyi városokra vonatkozó törvényekben megtaláljuk, de a későbbi török hódoltság szinte

teljesen megszüntette a forgalmat. A nemesség energiáit a katonáskodás, földjeik és jobbágyaik felügyelete, míg a kereskedőket egyre inkább a nemesi cím hajkurászása kötötte le. Csupán a 17. században – a török kiűzését követően – teremtdötek meg a feltételek az ipar és a kereskedelem fellendüléséhez.

A kereskedelmi jog jogági kodifikációjára bár csak 1875-ben került sor,¹ az első kereskedelmi joggal foglalkozó törvény, az 1723. évi 53. tc. már kötelezte a kereskedőket rendszeres kereskedelmi könyvek vezetésére. Mária Terézia Erdélyben az osztrák (1763), a Tenger-melléken pedig a francia kereskedelmi és váltótörvényeket kívánta bevezetni (*Editto politico di navigazione mercantile*), majd 1779-ben saját kódex kidolgozására biztatta a Királyi Kúriát, amelyet, az elkészültét követően, több későbbi tervezettel együtt II. Lipót 1791. január 9-én kelt királyi leiratához csatolva az országgyűléshez küldött, majd a tervezet az 1791. évi 67. tc. által felállított kereskedelmi, harminczadi és közgazdasági bizottsághoz került.² A Széchényi Ferenc javaslatára törvénybe iktatott, majd felállított úgynevezett országos rendszeres bizottságok kilenc tárgykörben készítettek elő törvényeket a soron következő diéta számára.³

Az alsótábla 1790. december 10-én tartott ülésén hat pontban foglalták össze a kereskedelmi bizottság feladatát, ha úgy tetszik, javaslattevési hatáskörét, amelyek mindegyike a vámügy, kereskedelem és az ahhoz kapcsolódó ipar- és infrastruktúra-fejlesztés, valamint az ezek finanszírozására felállítandó (már korábban is többször tárgyalta) közalap körébe esett.⁴

Talán nem túlzó az állítás, hogy a szakirodalom a kilenc munkálat közül a kereskedelmi bizottság teljesítményét értékeli a „legkiválóbbra”.⁵

A tervezetek sem az uralkodói, sem a rendi alapjogokat nem támadhatták, csupán „a feudális rendi alkotmányosság ésszerűsítéséről, szakszerűbbé tételéről lehetett szó” – összegzi Erdmann Gyula.⁶ A javaslatok zömében 1793-ra (a jogügy 1975-re) elkészültek, azonban csak az 1822–1823-as megyei ellenállás után, 1825-re összehívott diéta tűzte napi-rendjére őket, s akkor sem vitatták meg, hanem egy újabb országgyűlésen kívüli bizottság kirendelésével – továbbra is a fennálló rend megtartásával – felülvizsgáltatták azokat.

¹ 1875: 37. tc.

² Az 1781. és 1787. évi tervezetekről lásd KÉPES 2023: 82–85; SÁNDORFY 1935; továbbá lásd ECKHART 1958.

³ DOBSZAY 2019: 240.

⁴ Lásd Az 1790-dik esztendőben Budán tartott Ország-Gyűlésének Naponként-való Jegyzései. 1791: 481–496; 1790. évi Törvényczikkek. 67. Cikkhely A közpolitikai és bírósági ügyeknek s más tárgyaknak, melyek az országgyűlésen nem voltak bevégezhetők, rendszeres kidolgozásra bizottságok rendeltetnek és megbizottak neveztetnek ki. MÁRKUS 1901: 202–215.

⁵ A bizottság tagjairól lásd PÁLMÁNY 2019: 1570–1576; HORVÁTH 2006: 376.

⁶ ERDMANN 2014: 13.

Az albizottságok 1828 januárja és 1829 januárja, majd az albizottságok munkáját számos esetben korrigáló összbizottság 1829 januárja és 1830 júniusa között dolgozott. Végül az 1830-as rövid országgyűlés döntése alapján a kinyomtatott javaslatokat a törvényhatóságok elé utalták, s azok – az 1831. évi parasztfelkelés okozta kényszerszünetet követően – 1831 végétől 1832 ősziéig készítették el részletes állásfoglalásukat.⁷ Minden vármegye először úgynevezett szakasz- vagy fiókbizottságokat alakított, amelyek a kilenc nagy tervezet egy-egy részének, fejezetének megvitatását kapták osztályrészül, majd eredményeiről a tárgykörrel foglalkozó albizottság szavazott, s ezt követően terjesztették javaslataikat a megyei közgyűlés elé, ahol végül a megyei munkálatok eredményei már az országgyűlési követek utasításait is jelentették.⁸



A vármegyék elé került tervezet alapanyagát az országos tervezetek adták, amelyek megvitatása során a *haladást* támogató, a jellemzően „vagyonilag független, messzebb látó és jó szervező képességekkel rendelkező”⁹ vezetők egyre nagyobb számban tudták társai-
kat megnyerni ügyüknek. S bár közel sem szabad azt feltételeznünk, hogy a vármegyék egységesen foglaltak állást, de valóban egyre növekvő számban csatlakoztak a – kisebb-nagyobb – reformokat támogatókhoz.¹⁰

Ahogy már említettük, a legnagyobb várákozással a *kereskedelmi-közgazdasági* munkálat felé tekintett a kor közvéleménye. A nemesség „a bajok okát elsősorban az ország függő helyzetében látta”,¹¹ így nem véletlen, hogy, többek között, a vámkérdést is tartalmazó operátum váltotta ki a legnagyobb érdeklődést, s majd sürgették annak mielőbbi diétai napirendre vételét is.¹² A hazai gazdaság fellendítésére az alábbi öt pillér köré kívántak programot szervezni: a vámpolitika reformja, a szállítási lehetőségek modernizálása, a hitelviszonyok javítása, iparteremtés és a monopóliumok felülvizsgálata.

A megyék egy része – Pest megye nyomán – az ország függetlenségét hangsúlyozta, s így a gazdasági önállóság megteremtése céljából teljes viszonzosságot követeltek az örökös

⁷ Összefoglalóan bővebben lásd különösen BARTA 1966; GERGELY 1974.

⁸ Lásd SRÉTER 1842.

⁹ GERGELY 1980: 691.

¹⁰ Barta István monográfiájában három kategóriába rendszerezi az ország törvényhatóságait, miközben osztályozásának középpontjába az általuk képviselt eszmék haladását állítja (BARTA 1966: 173.) A kortárs Barkassy Imre, az egykori zempléni „kancellista” 1826-ban egy, az alsótábla politikai pártállásait bemutató összegző táblázatot küldött Kazinczynak, amelyben öt kategóriába sorolta a megyéket politikai nézetük szerint (VÁCZY 1909: 19/550.). Kecskeméti Károly pedig a későbbi országgyűlési szavazatok alapján vizsgálta a megyék nézeteit. Lásd KECSKEMÉTI 2008.

¹¹ BARTA 1966: 153; GERGELY 1974: 37–41.

¹² Bővebben lásd VÖLGYESI 2023: 45–60.

tartományokkal szemben, kritizálva a Mária Terézia által bevezetett kettős vámhatárt.¹³ A fejlett iparral nem rendelkező agrármegyék között előfordultak olyanok is, amelyek a kivitel és a behozatal szabadságát kívánták a magyar mezőgazdasági termékek külföldi versenyképességének növelése érdekében. A haladó szellemű Nógrád vármegye véleménye szerint mind az örökös tartományok irányába, mind a külföld felé alacsony vámokat kellett volna meghatároznia a rendeknek.¹⁴ Esztergom vármegye viszont úgy vélte, amíg a hazai kereskedelem fel nem lendül, minden kiviteli és behozatali, valamint átmenő vámot törölni kellene, és „mindennemű kereskedésbeli szövetezések a természeti kifejlődésre hagyathatnának”.¹⁵ Gyakran idézték Széchenyi István javaslatait is a belső vámok és árszabások teljes eltörléséről, így tett Verőce vármegye is.¹⁶ Számos törvényhatóság a borkereskedelem példájával kívánta megvilágítani a vámok káros rendszerét.¹⁷

Érdekes a kereskedelmet támogató közlekedési infrastruktúra ügye is. Az oszmán hódoltság okozta elnéptelenedések következtében számos korábban forgalmas helyi közút pusztult el, majd a török kiűzését követően azok forgalma újra állandóvá válhatott, aminek köszönhetően hamar szükségessé vált a silány nyomvonalak fejlesztése és újak létesítése. A problémát észlelve már az 1715. évi 59. törvénycikk rendelkezése nyomán felállított bizottság (*systematica comissio*) feladata is az lett volna, hogy gazdálkodja ki a szükséges infrastruktúrák korszerűsítésének és fenntartási költségeinek fedezetét. Végül számos sikertelen kísérlet után az országos rendszeres bizottságok is feladatuként kapták a közlekedési infrastruktúra fejlesztésének feladatát.¹⁸

A vita évtizedekig (talán nem túlzás: évszázadokig) meddőségre volt ítélve, mivel már a finanszírozás elvi és jogi hátterének tisztázásánál elbukott, el sem jutva a gyakorlati fedezetnélküliség problémájáig. A kiváltságaikba, adómentességükbe kapaszkodó rendek álláspontja csupán a 19. század elejére enyhült, amikor az 1802. évi diéta által kiküldött újabb bizottság már hajlandóságot mutatott a köztehervállalásra: egyszeri, önkéntes nemesi felajánlásokból kalapozták volna össze a szükséges összeget. Az előterjesztés értelmében a felajánlások és a felemelt sóadóból származó bevételek mellett a királyi oklevelek taksájából, öröklési adóból és egyes illetékek megemelt összegéből tevődött volna össze a fundus, amelyet a közalapból épített utakon beszedett vám összege is gyarapított volna.¹⁹

¹³ Bővebben lásd HEIL 2020.

¹⁴ Magyar Nemzeti Levéltár, Országos Levéltár (MNL OL) Acta diaetalia II. (1790–1848). A 96 f. 10 cs. Nógrád kereskedelmi munkálata.

¹⁵ MNL OL Acta diaetalia II. (1790–1848). A 96 f. 10 cs. Esztergom kereskedelmi munkálata.

¹⁶ Lásd BARTA 1966: 155.

¹⁷ Bővebben lásd HEIL 2021.

¹⁸ Lásd HEIL 2023.

¹⁹ KAPITÁNY 2016: 621.

A 18–19. század fordulójára a két, korábban egymástól elválaszthatatlan fogalom, az adó és a segély elkülönült. Az adó (*contributio*) jellemzően pénzt jelentett, míg a segély (*subsidium*) pénzt vagy bármilyen más felajánlást (termény, katona stb.). A kortársak nemcsak a két fogalom közötti különbséggel, hanem azok korábbi egészen halovány elhatárolásával is tisztában voltak. A 19. század eleji urak „szilárd meggyőződése” volt, hogy a nemes nem adózik, és hogy „személyes felkelési kötelezettsége mellett legfeljebb segélyt fizet (ad), ha úgy tetszik neki”.²⁰

A korai időszakban a közlekedési hálózat beruházói és fenntartói többségében a törvényhatóságok, kisebb részben magántulajdonosok és vámtulajdonosok voltak. Az állam csupán egyedi esetekben vállalt fedezetet, amelyet jellemzően a sóáralapból támogatott. Az alap kezelője a Helytartótanács és a Kamara volt, a felhasználásról pedig az Építészeti Igazgatóság döntött a rendek megkérdezése nélkül. A rendelkezésre álló összeg – a vállalkozás mértékéhez képest – szerénynek volt mondható, évi 250–300 ezer forintot tett ki.²¹

Bár az 1791-es bizottság munkájának Radvánszky-féle 1828-as korszerűsítésében még egy – három-, majd ötmillió forintos – közalap felállítására és a magántőke korábrinál nagyobb arányú becsatornázására, valamint kereskedelmi részvénytársaság felállítására tettek javaslatot, végül az országos összbizottság konzervatív álláspontra helyezkedve, a diétai önkéntes felajánlásokban bízva kívánta rendezni az ügyet – újfent hangsúlyozva az adományok egyszeri és önkéntes voltát, és hogy azok nem keletkeztethetnek kötelezettséget a jövőre nézve sem.²² Az így felállított alapból – mezőgazdasági, ipari és kereskedelmi korszerűsítésre és infrastruktúra-fejlesztésre – címkézett hiteleket kívántak kibocsátani, amelyek kamatai szolgáltak volna a közlekedési hálózat bővítésére és modernizációjára.

A fentiekén túlmenően a bizottság szorgalmazta a magánszemélyek és -társaságok bevonását a finanszírozásba. A korábbi javaslatokhoz képest újdonságnak számító indítvány szerint „azok akik a közalapból és a vármegyék által finanszírozott beruházások mellett (elsősorban főutak) állandó hidakat, hosszabb útszakaszokat, csatornákat, valamint vasutakat vagy más, hasonló közhaszonnal járó létesítményeket” építtetnek saját költségükön, azok később mindenkitől – rendi hovatartozástól függetlenül – vámot szedhetek volna. Az elaborátum a javasolt beruházások közül a Buda és Pest között létesítendő állandó híd jelölte meg elsődleges célkitűzésként. A királyi privilégium adta jogosultság, a meghatározott időtartamra biztosított vámszedési jogok lejártát követően mindenki ingyenesen használhatta volna a hidat, utakat, átkelőket, illetve a kiváltságos időszak alatt beszedett haszon egy részét a fenntartásra kellett volna fordítani, ezzel tovább tehermentesítve az állami alapot.

²⁰ POÓR 2003: 105–106.

²¹ NAGY 1971: 346.

²² KAPITÁNY 2016: 621–622.

Az 1828 és 1830 között tanácskozó országos bizottság eredményeiben megfigyelhető, hogy a főútvonalak kialakításakor nem számolt vasútvonalakkal.²³

A kereskedelem egyik fő problémája a fentebb már említett utak hiánya volt, ezért a nógrádi választmány három útvonal kiépítését javasolta, elsőnek a Pestet Fiumével,²⁴ a tengerparttal összekötő, majd a Budát Galíciával és Pestet a bányavárosokkal összekötő kereskedelmi utak tervét.²⁵ Nem tartotta a megye reálisnak az országos bizottság azon javaslatát, miszerint a kereskedőutak a kincstárból, azaz a kincstári kamatokból épüljenek ki, és az „adózőnép” ingyen vegye használatba azokat. Nógrád álláspontja az volt, hogy bár a kereskedelmi úthálózat kiépítése elkerülhetetlen, azt a kincstár teljes bevételeiből ne lehessen finanszírozni. Emellett igazságosnak vélte, hogy „kik a kérdéses utak javaival élni fognak, annak terheit is viseljék”.²⁶ Az utak elkészítésének finanszírozása körül izgalmas vitafolyamat alakult ki, hiszen előbb került terítékre – mint Sréter írja –, hogy „miképp részesüljön a nemesi rend az útkészítés terheiből”, és a logikával ellentétesen csak ezt követte a kérdés, hogy az egész ország vagy az egyes utazók által legyenek-e az útkészítés költségei viselendőek. Nógrád végül a megosztás mellett döntött. Eszerint az útkészítés során „megkívánt kézi és fuvarbeli munkák terheit az adózók, a többi bármi néven nevezendő költségeket ellenben a nemesi rendek [...] törvényhatóságra megállapítható arány szerint viselni tartozzanak”.²⁷

Továbbá a szárazföldi útvonalak mellett a vízi közlekedést is fejlesztésre szükségesnek találták. Nógrád és Győr is javaslatokat fogalmazott meg a folyami hajózás fejlesztésére, a csatornák és gátak kiépítésére, a révbér eltörlésére és az uszályok vontatására szolgáló utak rendezésére.²⁸ Győr javasolta a Duna és a Balaton összekötését a Sió folyócsatornává alakításával, amivel megkönnyítették volna Somogy, Veszprém és Zala megye kereskedését, illetve az építkezésekhez elengedhetetlen fa szállítását is.²⁹

²³ KAPITÁNY 2016.

²⁴ Az országos albizottság ülésén Wenckheim József báró egy vasútvonalat javasolt Pest–Szolnok–Fiume-útvonalon. Lásd VÖRÖS 1980: 648.

²⁵ Nógrád kereskedelmi munkálata.

²⁶ SRÉTER 1842: 89.

²⁷ Sréter annyi további engedményt említ, hogy a nemesi rend kötelezettségét egyszeri éves fizetés gyanánt is rendezheti, míg az „adófizető nép meghatározott évekig fizetendő útvámmal rója le, melynek elteltével az utak minden további vámtól felmentve és az egész ország által szabadon használtatóak lennének”. SRÉTER 1842: 81.

²⁸ Nógrád kereskedelmi munkálata; MNL OL Archivum palatine secretum archiducis Josephi (1795–1847). N 22 f. 16. cs. Győr kereskedelmi munkálata.

²⁹ Nógrád kereskedelmi munkálata; MNL OL Archivum palatine secretum archiducis Josephi (1795–1847). N 22 f. 16. cs. Győr kereskedelmi munkálata.

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

Irodalom- és forrásjegyzék

- Az 1790-dik esztendőben Budán tartott Ország-Gyűlésének Naponként-való Jegyzései (1791). Bécs: [k. n.].
- BARTA István (1966): *A fiatal Kossuth*. Budapest: Akadémiai.
- DOBSZAY Tamás (2019): *A rendi országgyűlés utolsó évtizedei (1790–1848)*. Budapest: Országház.
- ECKHART Ferenc (1958): *A bécsi udvar gazdaságpolitikája Magyarországon, 1780–1815*. Budapest: Akadémiai.
- Online: http://opac.mtak.hu/F?func=direct&local_base=MTA01&doc_number=308716
- ERDMANN Gyula (2014): *Szabadság és tulajdon. Az 1839–40. évi országgyűlés története*. Budapest: Országgyűlés Hivatala.
- GERGELY András (1974): A „rendszeres bizottsági munkálatok” szerepe a magyar reformmozgalom kibontakozásában. *Tiszatáj*, 28(6), 37–41. Online: <http://tiszataj.bibl.u-szeged.hu/id/eprint/8333>
- GERGELY András (1980): A magyar reformellenzék kialakulása és a megszilárdulása. In MÉREI Gyula – VÖRÖS Károly (szerk.): *Magyarország története 1790–1848*. Budapest: Akadémiai, 669–787.
- HEIL Kristóf Mihály (2020): A nemesi vármegye és a rendszeres bizottsági munkálatok: A kereskedelmi és az adóügyi operátumok Esztergom, Győr és Nógrád vármegyékben. In MEGYERI-PÁLFFI Zoltán (szerk.): *Szuverenitáskutatás*. Budapest: Gondolat, 72–92.
- HEIL Kristóf Mihály (2021): Adalékok a magyar borkereskedelem történetéhez. Törvényjavaslatok és tervezetek a 18–19. század fordulóján és a reformkor elején. In MEZEY Barna (szerk.): *Kölcsönhatások. Európa és Magyarország a jogtörténelem sodrásában*. Budapest: Gondolat, 120–129.
- HEIL Kristóf Mihály (2023): Milyen utakon járunk? Törvényjavaslatok az úthálózatfejlesztésre a 19. század első felében. *Jogtörténet*, 2023. február 13. Online: <https://mtajogtortenet.elte.hu/dstore/document/7160/Heil-Kristof-uthalozat.pdf>
- HORVÁTH Attila (2006): *A magyar magánjog történetének alapjai*. Budapest: Gondolat.
- KAPITÁNY Adrienn (2016): Közlekedéssel kapcsolatos javaslatok az 1828–1830. évi országos bizottság kereskedelmi munkálatában. *Történelmi Szemle*, 58(4), 615–642.
- KECSKEMÉTI Károly (2008): *A magyar liberalizmus 1790–1848*. Budapest: Argumentum.
- KÉPES György (2023): A Codex Cambio-Mercantil 1795. évi tervezete. Korai kísérlet a magyar kereskedelmi jog kodifikálására. In HEIL Kristóf Mihály: *A magyar liberalizmus gyökerei és a rendszeres bizottsági munkálatok. Adalékok az operátumok történetéhez*. Budapest: Gondolat, 81–105.
- MÁRKUS Dezső szerk. (1901): *Corpus Juris Hungarici. Magyar Törvénytár 1740–1835 évi törvénycikkek*. Budapest: Franklin.
- NAGY István (1971): *A magyar kamara 1686–1748*. Budapest: Akadémiai.

- PÁLMÁNY Béla (2019): *A magyar rendi országgyűlés történeti almanachja. 1790–1812.* Budapest: Országház.
- POÓR János (2003): *Adók, katonák, országgyűlések 1796–1811/1812.* Budapest: Universitas.
- SÁNDORFY Kamill (1935): *Törvényalkotásunk hőskora. Az 1825–1848. évi reformkorszak törvényeinek története.* Budapest: szerzői kiadás.
- SRÉTER János (1842): *Visszaemlékezések.* Buda: M. Kir. Egyetem. Online: https://adt.arcanum.com/hu/view/Books_19_IrodalomIrodalomtortenet_1099_Visszaemlekezesek_Sreter_Janos_675/?pg=o&layout=s
- VÁCZY János (1909): *Kazinczy Ferenc összes művei. Kazinczy Ferenc levelezése, XIX.* Budapest: MTA.
- VÖLGYESI Orsolya (2023): A rendszeres bizottsági munkálatok az 1832–1836. évi diéta napirendjén. In HEIL Kristóf Mihály: *A magyar liberalizmus gyökerei és a rendszeres bizottsági munkálatok. Adalékok az operátumok történetéhez.* Budapest: Gondolat, 45–60.
- VÖRÖS Károly (1980): A rendi alkotmány körülsáncolása és modernizálásának kezdetei. In MÉREI Gyula – VÖRÖS Károly (szerk.): *Magyarország története 1790–1848.* Budapest: Akadémiai.