

A mikor a nyugat-európai országok számára megnyílt a gyarmati kereskedés lehetősége, akkor Magyarországot közel kétszáz évig a török hódoltság sújtotta. A folyamatos háborúk és az ezzel járó járványok és pusztulás megsemmisítették a belső felhalmozás addigi gazdasági eredményeit. A ritkuló magyarországi lakosság kénytelen volt a hagyományos termelési szerkezethez visszatérni, és jórészt önellátó gazdálkodásra berendezkedni. A 16. században még a lakosságnak viszonylag jelentős része vett részt a kereskedelemben, sőt a nemesség egy igen jelentős csoportja is ennek révén szerezte vagyonának egy részét, ám az 1600-as évek után a korábbi kereskedelmi élet, a forgalom sokrétű volta, szinte teljesen eltűnt. A nemesség pedig jobbra csak katonáskodással, földjei kezelésével, jobbágysági munkájának felügyeletével foglalkozott. A városi kereskedő családok közül is sokan – néhány emberöltőnyi sikeres vállalkozás után – felhagytak az üzletvitellel, és pénztökéjüket a nemesi cím megszerzésére, birtokok vásárlására fordították. Ebben látták a társadalmi felemelkedés egyetlen biztos voltját. A magyar nemes végül is elszakadt a vállalkozástól, kereskedelemtől és a pénzüctől.

A 18. századi nagy újjáépítés során kezdtek megváltozni az ország életének anyagi feltételei. Újra benépesítették, majd művelés alá vonták a háború miatt elpusztult területeket. A békés viszonyok és az újfajta művelési technikák révén fellendült a mezőgazdasági termelés. A jobb életviszonyok eredményeként meghosszabbodott az emberi élettartam, a táplálkozás kiegyensúlyozottabb és bőségesebb lett. Az emberek kezdtek foglalkozni saját életkörülményeik javításával. Szébb házakat építettek, megnőtt a kereslet a különböző termékek iránt. A mezőgazdaság produktivitása megteremtette az ipar és a kereskedelem kibontakozásának alapját, de a tőkeszegénység még mindig fékezően hatott ezekre a gazdasági folyamatokra.¹

A 18–19. század fordulóján Magyarországon még a gazdaság korábbi szerkezete és mechanizmusa volt a meghatározó, de már felbukkantak az eljövendő modern gazdálkodás első jelei. Megjelentek az első manufaktúrák és a gőzgépek. 1790 és 1815 között a francia háborús konjunktúra révén elsősorban a fegyvergyártás, a vaskohászat, katonai megrendelésre a posztógyártás, textilipar stb. fejlődött. A 116, túlnyomórészt új alapítású üzem többsége még kezdetleges technikával és munkaszervezettel működött. Többségük alig haladta meg egy nagyobb kézműves műhely méretét. A legnagyobbak is csak 30–40 embert foglalkoztattak. A földesúri birtokokon alapított üveghuták, papírmalmok, vashámorok egy része a jobbágysági munkáját is igénybe vette. A szakképzett munkaerő túlnyomó részét külföldről hívták Magyarországra vagy külföldön képezték ki. Az 1810-es, 1820-as évek dekonjunktúrája után, az 1830-as években egyre több manufaktúrát alapítottak. Az 1840-es években már 548 ilyen jellegű üzem működött Magyarországon (Erdély és Horvátország nélkül), a termelés pedig négyszeresére nőtt. Pontos számadataink nincsenek, de az eléggé szembetűnő, hogy a vas- és

Horváth Attila:

Széchenyi István részvénytársaság- alapításai²

fémipar vezetett. A birodalom termelési értéke 1841-ben mintegy 795 millió forintot tett ki. Ennek azonban a szűkebb Magyarország csak 7%-át adta. Ugyanakkor a birodalom nyugati felén 337 gőzgép üzemelt, összesen 7737 lóerővel, míg Magyarországon 8 gőzgép működött 86 lóerővel.²

Magyarország lakossága – Erdéllyel együtt – a reformkor idején körülbelül 12,8 millió volt. Ebből a „polgári rendet” mintegy száz szabad királyi város képviselte, összesen kb. 600 ezer lakossal. Ezen kívül volt még közel félezer mezővárosunk. A polgárság így is 1847-ben másfélmillió létszámával az ország népességének csak kilencede. Mindez úgy, hogy a városi lakosság 50 év alatt 100%-kal nőtt, ami lényegesen meghaladta az ország 40%-os népességgyarapodását. Pest lakossága háromszorosára emelkedett, és 1840-ben elérte a 64 ezer főt. Az akkor még különálló Budával megközelítette a százezret. Ettől csak kevésbé maradt el Prága, de a lemaradás jelentős a már 300 ezres lélekszámú Bécs mögött.³

Részvénytársaságokat általában csak nagyobb városokban, leginkább a fővárosban érdemes alapítani, hiszen csak ott található meg a hozzá szükséges feltételek.

Magyarországon meglehetősen mostoha körülmények között jöttek létre a részvénytársaságok. A feltételek a 19. század harmincas éveiben értek be, a mezőgazdaság modernizálásával, a növekvő tőkefelhalmozódással, a belső investálással, az élelmiszeripar kezdetével, a modern közlekedés és infrastruktúra kiépítésének megkezdésével, manufaktúrák és gyárak számának emelkedésével. Egyre több árucikket Magyarországon állítottak elő, így azokat nem kellett importálni, ezzel a magyar vállalkozók nagyobb nyereséget értek el.

A lakosságnak létezett már egy olyan – ugyan nagyon szűk – rétege, amely megtakarításait szívesen fektetné részvényekbe. Amint a későbbiekben majd kitűnik, nálunk az első jelentősebb társaságok részvényeit, nagyjából az arisztokraták, kisebb részben a vállalkozók, kereskedők, bankárok jegyezték. A 19. század eleji országban mintegy 30 000 nemes családnak volt évi 500 forint feletti jövedelme, ebből mintegy 300 családnak, évi 3000 forint feletti. A jövedelmek nagyságát érzékelteti, ha azokat a korabeli fizetésekkel hasonlítjuk össze. Az ország kiugróan legmagasabb fizetése a magyar királyi udvari kancelláré volt: évi 15 000 forint. Egy-két főmáltóságtól eltekintve azonban, a fizetések az évi kétezer forintot nemigen haladták meg. Egy főispán kb. 1500, egy egyetemi tanár 1200, egy vármegyei alispán 800, egy szabad királyi város főbírája 600 forint

fizetést kapott. A legalacsonyabb rangú alkalmazottak – örök, hajdúk, altisztek – fizetése 80–100 forint körül mozgott. A nem adóztatható létminimumot Kossuth 1848. évi adóterve 60 forintban határozta meg. Ennek tehát, Széchenyi egy évi jövedelme (60 ezer forint) éppen az ezerszerese. A nagybirtokos arisztokraták között Széchenyi a vagyonosabbak közé tartozott, de nem sorolhatta magát a leggazdagabbak körébe. A Károlyiak, Zichyek között százezer forint feletti jövedelműek is előfordultak. A legnagyobb jövedelemmel, 300 ezer forint feletti összeggel, az Eszterházy család hercegi ága büszkélkedhetett.⁴

Kiformálódott egy olyan gazdasági értelmiségi réteg, amely fokozatosan alkalmassá vált az ipari forradalom technikájának és technológiájának a működtetésére (sőt továbbfejlesztésére). 1830 után, nagy számban telepedtek le Magyarországon a német, osztrák, cseh, svájci, angol stb. szakemberek, de az 1840-es évektől már a magyarországi oktatási struktúra is átvette a polgári modernizáció vívmányait, és megkezdődött a szakiskolai hálózat kiépítése.

Az 1839–1840. évi országgyűlés megalkotta azokat a jogszabályokat, amelyek elengedhetetlenül szükségesek voltak a részvénytársaságok alapításához.

KORAI ALAPÍTÁSOK, PRÓBÁLKOZÁSOK

Már 1830, a reformkor kezdete előtt megpróbálkoztak Magyarországon is részvénytársaságok alapításával, bár ezek jórészt még nem mondhatók túlságosan sikeresnek. A legelső manufaktúra, amely részvénykibocsátással próbálkozott, az 1767-ben gróf Forgách család által alapított gácsi textilüzem volt. Amikor a vállalkozást tovább akarták bővíteni, próbálkoztak részvények kibocsátásával. Az üzleti tranzakciót Horváth Mihály így írta le: *„Posztó és más gyapjú szövetkészítményeink közt legnevezetesebbé lön e korszak alatt a gácsi kir. szabadítékos gyapjúsövet és finom posztógyár. E gyárban, mely mind hallék, még Mária Terézia alatt keletkezett, az előtt csak gyapjúsövetek készítettek, 1792-ben állítatott fel néhány posztószövőszék. Szébb élete azonban a gyárnak 1800-tól kezdődik, midőn azt a birtokos Forgách gróf, részvényekre alapította, mi által pénzerejét növesztvén a munkálkodása körét tágítván, virágzatának alapját megvetette. A tulajdonos gróf a részvények felét egy társaságnak adta át, mely maga s a gróf közt tizenkét évre kötött szerződést. Ez időszak eltelté után, a részvények száma s az intézet munkálkodása ismét nagyobbítván, új szerződés kötöttet.”*⁵

Magyarországon is kísérleteztek kereskedelemmel foglalkozó részvénytársaságok alapításával. Ezek közül, az egyik legnagyobb perspektívát nyújtó vállalkozás az Észak-Borkiviteli Társaság lehetett volna. A kereskedelmi társaság létrehozásának ötlete rendkívül időszerűnek tűnt. A napóleoni háborúk miatt a francia borok nem tudtak eljutni Oroszországba. Ezért Schwichland (más helyen Schwickhard néven is említették) német üzletember, aki az orosz kereskedelemmel

foglalkozott, a helyzetét kihasználva, százezer akó magyar bort (mintegy 3 millió ezüstforint értékben) szeretett volna Oroszországba kivinni. Szerinte ez a terv teljesen reális alapokon nyugszik, hiszen az orosz fővárosban, 1796-ban elfogyasztott 1,600,000 rubel értékű borból csak 100 ezer rubelre tehető a magyar borok részesedése. Mivel ehhez az üzlethez legalább félmillió forint befektetésére van szükség, ezért egyéni vállalkozás keretei között nem lehet realizálni. Ilyen sok pénzt, csak részvények kibocsátásával lehet összegyűjteni.⁶

Az 1802. évi országgyűlésen előadta elgondolását: „egybegyűlt belátó és hazafias szellemű férfiak a tervet nagy tetszéssel fogadták.” Schwickland a részvénytársaságot 12 évre tervezte, 500 000 forint alaptőkével, 1000 darab 500 forintos részvény kibocsátásával.

Rövidesen kiderült, hogy ilyen nagy összeget akkoriban még nem lehetett Magyarországon összeszedni. Schwickland még megpróbálkozott egy ötletes reklámfogással: Az osztalék papírokat sorsjátékkal kombinálta, hogy minél nagyobb érdeklődést váltson ki, a nagyközönség körében. Egy-egy részvény, 50 sorsjegyre osztott volna, azzal az ígérettel, hogy mindegyikre legalább 100%-os nyereség esik.⁷ Jól mutatja azonban a tőkehiányt és a befektetések iránti hajlandóság kis mértékét, hogy még 10 forint névértékű részvényeket is lehetett jegyezni. A célt azonban, még így sem érték el. Három évvel később az országgyűlésen a király „különös kegyére” hivatkozással részvényjegyzésre bocsátottak ki részvényeket, de sorsjegyjáték nélkül.

Most már csak 300 000 forintot szerettek volna összegyűjteni. A felhívás azonban csak 95 000 forintot eredményezett, annak ellenére, hogy a társaság tervezte az osztalékon felül fix kamatot is ígért. Az első évben 16, a harmadik évtől kezdve 12%-ot. A király 10 000-ot, Grassalkovich herceg 3000-ot, az Esterházy család három tagja összesen 7500 forintot jegyzett, az egész magyar arisztokrácia összesen 25 000 forintot. A polgárságot csupán a pesti- és a tordai országgyűlési követek képviselték egy-egy részvennyel, ezen felül egy szentpétervári kereskedő jegyzett még hat részvényt.⁸

A részvényjegyzés magyarországi sikertelensége miatt a társaság vezetése az osztrák arisztokrácia kezébe került, amit az északi kereskedelmi kapcsolatok szorgalmazója, Berzeviczky Gergely éles bírálatban részesített.⁹ A társaság egyébként nem is tudott tartósan berendezkedni, hamarosan megszűnt.

Az Észak-Borkiviteli Társaság alapszabályaiból kiderül, hogy amikor megfogalmazták azokat, a nyugat-európai *oktroj* által alapított kereskedelmi társaságokat tekintették mintának. Erre utal a társaság célkitűzése: az ország külföldi kereskedelmi pozíciójának erősítése, és az, hogy a résztvevők gazdasági érdeke ehhez képest csak másodlagos. A társaság felügyelőjét a király nevezte volna ki. Azt is előírták, hogy melyik banknál kell a társaság pénzforgalmát lebonyolítani.

A kereskedelmi céllal alapított társaságok mellett még néhány más formátumú részvénytársaság alapításáról is maradtak fenn adatok. Kelemen József írta monográfiájában, hogy Kiss József és Kiss Gábor

1799-ben alapította meg a Ferenc-csatorna Actia Társaságot.¹⁰

Nagy Dezső pályanyertes tanulmányában egy a dunai hajózásra alakult részvénytársaságról tett említést, amelyet 1808-ban alapítottak Révkomáromi Hajóbiztosító Társaság néven 200 ezer forintos alaptőkével, 400 darab 500 forintos névértékű részvény kibocsátásával. A társaság prosperálhatott, hiszen az alaptőkét 390.500 forintra emelték fel.¹¹

Deyák József pesti dohánykereskedő 1826-ban a „magyar aktív kereskedelem” fejlesztése érdekében dolgozott ki részletes tervet. Az alapítandó társaság Magyar Nemzeti Részvénytársaság néven, a nádor elnöklése alatt működött volna, az ő általa kinevezett elnökkel és 500 000 forint alaptőkével. A társaság elsősorban dohányt vásárolt volna előleg kifizetése mellett, és az árut külföldön értékesítené. A többi terményre csak akkor terjesztené ki a tevékenységét, ha az állam részvétele, vagy a pénzügyi források azt lehetővé tennék. Az alaptőke részben kamatozó részvényekből, részben ún. prémium részvényekből állt volna. Ez utóbbi a kamatok kifizetése után megmaradt nyereségre vonatkozott. Deyák az igazgatótanács tagjait felerészben földbirtokosokból, felerészben pedig pesti, vagy Pesttől 24 mérföldnél nem távolabb lakó kereskedőkből állította volna össze.¹²

A tervezetet a nádor figyelemre méltónak találta. Hajlandóságot mutatott a védnökség elfogadására is, hiszen így kívánta módosítani az alapszabályt, hogy a „*nagyobb bizalom felkeltése érdekében az elnököt a nádor a közgyűlés által javaslatba hozott három egyén közül nevezze ki.*”¹³

Deyák tervezetét 1830-ban az országgyűlés kereskedelmi deputációja is tárgyalta, de a véleményük elutasító volt. Nem a konkrét tervezettel voltak kifogásaik, hanem a magyarországi körülményeket nem találták elég érettnek részvénytársaságok alapítására.

Többek között azt mondták: „*Amíg Magyarországon nem lesz kereskedelmi és váltótörvényszék, hasonló társaságok aligha képesek megalakulni.*”¹⁴ Deyák egyébként a kereskedelmi- és váltótörvényszék hiányát úgy próbálta megoldani, hogy az esetleges jogvitákat egy választott bíróság elé utalta volna. Ez azonban ellentétben állt az akkori hatályos jogszabályokkal, és a választott bíróság ítéletének végrehajtása nem lett volna kötelező.

Egy másik pesti kereskedő, Liedermann Frigyes, 1828-ban az akkori viszonyok között rendkívül nagyszabásúnak tűnő kiviteli társaság tervét vázolta fel. Elképzelése szerint a magyar terménykivitel egy kézben, Pesten kéne összpontosítani, amihez ötmillió forint nagyságú alaptőkével rendelkező részvénytársaság alapítása szükséges. A társaság beraktározna, és bizományba venné a földbirtokosok terményeit úgy, hogy az áruk értékének a felét előlegezné meg. A készletekről és az árakról pedig tájékoztatnák a belföldi és a külföldi kereskedőket. Fiumében még egy másik vállalatot is létesítenének, amely a készleteket külföldön értékesítené, és ennek fejében import árukat hozna be. A

finanszírozás alapja egy felállítandó giró bank lenne. Minden földbirtokos, tehermentes földbirtoka értékének a felével léphetne be a bank alapítói közé. Ennek a banknak a papírjai szolgálnának fedezetül a Kölcsön Bank által kibocsátott értékpapíroknak, amelyeket a kereskedelemben forgatnának. Liedermann Frigyes terve Gyömrei Sándor szerint több vonatkozásban is hasonlított John Law hírhedté vált vállalkozásához. A társaságot végül is nem sikerült létrehozni. Nem volt hozzá elég tőke, hiányzott a kereskedelemben elengedhetetlenül szükséges infrastruktúra, a Kölcsön Bank pedig az Osztrák Nemzeti Bank monopóliumát veszélyeztette volna.

Az 1830-as években még jó néhány részvénytársaságot alapítottak, vagy megkísérelték a létrehozásukat. Nem sok sikerrel. Ezt támasztja alá József nádornak egy borkiviteli társaság tárgyában 1840. június 1-jén Nemeskéri Kiss Pál fiúmei kormányzóhoz írt levele, amelyből kitűnik, hogy a palatinus a sikertelenséget abban látta, hogy „*a hasonló társaságok a szükséges anyagi eszközök hiánya és a megkívánt kitarító munka elhanyagolása miatt céljukat nem érhették el.*”¹⁵

A SZÉCHENYI ISTVÁN ÁLTAL ALAPÍTOTT RÉSZVÉNYTÁRSASÁGOK

Széchenyi István nagyszabású reformprogramja nemcsak elméleti fejtegetéseket, hanem konkrét gyakorlati tanácsokat is tartalmazott. Ezek közül jó néhány a kereskedelemre, iparra és a vállalkozások egyes formáira vonatkoztak. Kemény Zsigmond írta, hogy Széchenyi javaslatai önmagukban nem gyakoroltak volna olyan jelentős hatást a közvéleményre, ha saját vállalkozásai nem lettek volna olyan sikeresek. A kortársak nagyra értékelték nyereséges beruházásait. Kemény Zsigmond így nyilatkozott: „*Csodálatosan nyereségesek vállalkozásai.*” Deák Ferenc: „*Oly szerencsés kezei vannak!*” Fáy András így írt, pedig ő is alapított egy igen fontos szerepet betöltő takarékpénztárt: „*Csak szatócsok vagyunk, ő a nagykereskedő köztünk.*”¹⁶

Széchenyi teremtette meg Magyarországon a vállalkozás szellemét. Minden vállalkozásában remek üzleti érzékkel, szívvel-lélekkel a hasznot kereste. Többször hangoztatta: „*Hasznot keresni kötelesség.*” A Hitelben írta: „*A jó hazafi egyszersmind jó gazda is lehet s kell is lennie, mert csak a takarékos és jórendű lehet közönségesen hasznos s nemcsak a lármás hazafi.*”¹⁷

Benjamin Franklinnal (1706–1790) együtt vallotta a szorgalommal és takarékosággal szerzett vagyonosodás szükségességét. Ehhez azonban megfelelő tudást kell szerezni: „*Míg a politikai gazdaság tudománya ismeretlen tárgy előttünk és annak tanításait nem szívleljük meg, már egyebek közt ezért sem fogják a magyar népet a nemzetek sorába emelhetni.*”¹⁸ Kezdetől fogva hirdette a vállalkozások egyik legfontosabb alappillérenek számító társulás (személy- és tőkeegyesülés) eszméjét: „*Dicsekedhetünk-e azzal, hogy lelkierőnk, belátásunk, tudományunk ... elégséges egyedül minden ségéd nélkül valami igazán nagyot, s tartóst a föld kerekén*

létesíthetni? Minek-utána szinte legközönségesebb foglalatosságinkban, építésben, gazdaságban, mindennapi életünkben stb. oly nagy számunk együttmunkálkodása szükséges, s csak egy findzsa kávéhoz is két hemiszféra produktuma kivántatik. Mai világban – s csoda, hogy ennyi idő kellene ily egyszerűség kitalálására már ki-ki átlátja –, hogy egy magányos ember semmi s csak egyesületnek van hosszú élete és igazi súlya.”¹⁹

Széchenyi vállalkozásainál jól tudta kiválasztani munkatársait is, akiket alkalmazottaival együtt igyekezett anyagilag érdekeltté tenni abban, hogy a vállalkozásai minél eredményesebbek legyenek. Nyereség után jutalmat adott²⁰, húsz év szolgálat után rendes fizetéssel felérő nyugdíjat.²¹

Azt vallotta, hogy a kereskedelmi vagy ipari vállalat vezetőjének meg kell adni az egyéni kezdeményezés, a vezetés szabadságának a lehetőségét, mert ha ez hiányzik, ha a vezetést adminisztratív eszközökkel megkötik, akkor a vállalat nyeresége forog kockán.²²

Széchenyi legfőbb munkatársai, akik révén 1848-ban, az első független felelős minisztérium felállításakor, a Közlekedési és Munkaügyi Minisztériumot is rögvest működtetni tudta, az alábbiak voltak:

Lunkányi János (1775–1853) Széchenyi nevelője, tanítója, majd birtokainak kormányzója. A legelső magyar gazdaságpolitikusok közé sorolható. Oroszlánrésze volt Széchenyi birtokainak a tőkés gazdaságra való átalakításában.

Tasner Antal (1808–1861) ügyvéd. Jól beszélt németül, franciául, olaszul és angolul. Kivételes memóriával és szervezőkészséggel rendelkezett. Tasner felügyelt Széchenyi pesti vagyonára, kezelte a házi pénztárat, intézte Lunkányival együtt a birtokokkal és a vagyonnal kapcsolatos hivatalos teendőket. A Széchenyi által alapított részvénytársaságban rendszerint ő volt a jegyző, vagy a titkár, esetleg előadó, később részvényes is. 1840-től 1861-ig a Lánchíd-társaság titkára. Az Akadémia levelező tagjai közé választotta.

Clark Ádám (1811–1866) skót származású mérnök. Széchenyi István hívta Magyarországra a Duna szabályozásához szükséges gépek felállítása végett, majd visszatért hazájába. 1839-ben kapott megbízást névrokonától, Tierney William Clarktól, a Lánchíd tervezőjétől a híd felépítésének vezetésére, amit 1842 és 1849 között hajtott végre. Magyarországon telepedett le. 1847-ben az Országos Közlekedési Bizottság tanácsadója, 1848-ban Széchenyi minisztériumának műszaki tanácsadója lett. A szabadságharc idején ő mentette meg a Lánchidat a robbantási

kísérlettől. 1852-ben megtervezte, 1857-re elkészítette az Alagutat is.

Kovács Lajos (1812–1890) Szatmár megyei nemes. Jogi és bányászati tanulmányokat végzett. A Tiszavölgyi Társulatnál dolgozott. Nagyrészt ő állította össze Széchenyi közlekedési tervezetét. 1848-ban közlekedési államtitkár. A Szemere-kormányig a helyén maradt.²³

Széchenyi részben elméleti tanulmányok, részben pedig angliai utazásai során ismerkedett meg közelebről a részvénytársaságokkal. A lóversenyéről írt művében kifejtette: „felette sok olyan tárgy van, mint például gyapjú; selyem; lótenyésztés; bortermelés, gőzhajózás – mely közvetlen sem a kormány, sem a nagy közönség kezébe nem való... Azok megkezdése egyenesen a tehetősb gazdák vállait illeti.”²⁴ A Hitel című művében²⁵ külön kitért az angliai részvényjegyzésekre. Negatív példaként említette azt az esetet, amely a korabeli Annual Register 1824. évfolyamában is elolvasható, hogy részvénytársaság alapítását kísérelték meg a Panama csatorna létrehozása érdekében. Ez a vállalkozás akkoriban még nem volt kivitelezhető. A Világ című művében pedig vitába szállt Dessewffy Józseffel, és azt az álláspontot képviselte, hogy az alapító ne legyen igazgató is és hogy nem jó ötlet az, ha minél kisebb névértékű részvényeket bocsátanak ki.²⁶ Széchenyi váll-



alkozásainál a részvények névértéke mindig viszonylag magas volt. A Nemzeti Színháznál például 500 forint.²⁷ Ebben a kor viszonyai között fontosnak tartott politikai garanciát láttak. Úgy vélte, hogy ha a tehetősebbek jegyeznek részvényt egy társaságnál, akkor azt a bécsi kormányzat sem fogja rossz szemmel nézni: „Oly rövid látást pedig nem tudnánk feltenni egy bölcs kormánnyal, hogy olly földesurak egyesült munkálkodásiktól tarthatna, kik fejenként 20–30 ezer birkát telettenek, s a közrend s csend fentartása végett jobban vannak fizetve, mint akármelyik ministere.”²⁸

Széchenyi akkor még egyszerűen egyesületnek nevezte a részvénytársaságokat. Máshol pedig actianak a részvényt.²⁹ Ez a vállalkozási forma akkoriban annyira újnak számított Magyarországon, hogy még a nevét is Széchenyi alkotta meg: részvény, részvényes, részvénytársaság, osztalék. Emellett szintén ő alkotta meg az alkotmány, alapítvány, gyár szavunkat.³⁰

Széchenyi azt is elmagyarázta honfitársainak, hogy hogyan kell befektetőket keresni egy vállalkozáshoz. A Selyemről című művében leírta, hogy nem elég felismerni és tálalni a jó megoldást, az embereket is meg kell nyerni az ügynek: „Mit kell tehát cselekedni?

NEMZETI CASINO

Minden tétovázás nélkül segítségül kell hívni másokat.” De nem arra kell felszólítani őket: „Magsülyded-tünk, húzzatok ki... beletört a késünk, vonjatok ki”, mert akkor nem jönne senki, hanem így: „Jertek emelni a kincset, melyet magunk nem bírunk, s mely addig tán elenyészik vagy másoktól vitetik el, míg erősödve magunk is elbírnánk.”³¹

Hasonlóképpen próbálta Széchenyi rábeszélni honfitársait arra, hogy a Dunagőzhajózási Társaság részvényeit vegyék meg: „Pénzt nem csak szerezni nehéz, de azt kellőleg gyümölcsöztetni sem igen könnyű, mert biztos alap csak gyengén kamatol, a bizonytalan alap viszont csak úgy fogadható el, ha a remélhető kamat magassága által, úgy szólván kárpótlási kezességet nyújt. – Fekvő-jószág vagy ház pl. ritkán hajt nagyobb hasznót, mint tiszta 4-et 100-tul t.i. ha az elsőben több év során keresztül minden baleset bona fide számolás alá vétetik, s a másodikban ellenben minden mellék-kiadások lerovatnak. Négy percent azonban felette kevés, s pedig egyesek egyenlő léte mellett pénznek még sincs biztos gyümölcsöztetési alapja, mint fekvő jószág, vagy ház. Már öt percentet nyerni bizonyossággal bajosb, 6-ot még bajosb s így tovább, úgy hogy olly országokban, hol pénznek keringése tetteg el van határozva, ott általánosan véve, matematikai igazság szerint éppen azon arányban apad a kamat, mellyben jobb hypothekán nyugszik a kamatozó tőke is viszont. Mi okbul – jóllehet az ausztriai törvény 5-re, a magyar pedig 6-ra állítja a kamati lábot, ezért nagyobb summákat sem az elsőben 5-ért, sem a másodikban 6-ért tökéletes bátorsággal, a szónak egész erejű értelmében kamatraadni könnyen és minden időben sem lehet. Ekkép sok de igen sok kapitalista a nagy bátorságu hypotheka fejében megelegetve, vagy legalább tovább nem keresve csak 4-el, sőt 3 1/2-el gyümölcsözteti tőkéit. De viszont ki adná pénzét – n.b. nagyobb summákba s minden hazafui s nem érzést kirekesztve – 4-el 100-tul p.o. gőzhajói vállalatra! Valóban senki! S itt a hypothekának nem oly biztos létét, mint a biztos jószágnál vagy háznál, a hihető sőt remélhető kamati magassággal kell pótolnia, mert különben a megkivántató tőke egybe gyűlni nem fog! Ezek szerint bolond volna az ki minden vagyonát gőzhajói vagy ilyesféle vállalatra szánná, valamint az sem tenne józanul, ki nagy vagyonát kirekesztőleg csak 4-el gyümölcsözteti, és részével nem pótolná meg a nagyobb kamat kedvéért az ingadozóbb hypothekát. Én például a dunai gőzhajó-vállalatban 20 részvényt bírok, s úgy hiszem, még 20-ra alkalmasint szert teszek, s pedig ezen utolsót azért, mert a vállalat biztossága progressive azon arányban nő, mellyben a Társaság hajói szaporodnak. Midőn egyetlen egy hajó volt a biztosság egész alapja, akkor felette ingadozók valának a részvények s mi első vállalkozók tőkéinkkel valóban koczkázánk. Ma azonban 4 hajója van a Társaságnak kevés idő alatt ...7-tel birand ...”

„A részvény tehát tökéletesen el nem veszhet, mert ha elpusztul is a Társaságnak egy sőt két hajója mindenestül, ami legnagyobb hihetlenségek közé tartozik, megmarad a többi.”³²

Széchenyi számára annyira természetes társulási forma volt a részvénytársaság, hogy még a Casinót is ennek megfelelően szervezte meg. A Casino gondolata nagyjából az Akadémia alapításával egy időben támadt Széchenyi elméjében. A csírája az a klub volt, amelyet az 1825–1827-es pozsonyi országgyűlés idején saját lakásán működtetett. Az országgyűlés berekesztése után József nádor tudtával és beleegyezésével a Casinót átköltöztette Pestre, ahol tagokat toborzott, majd 1827. június 20-án báró Budern József elnöklete alatt megtartották az alakuló ülést. Itt Széchenyi ismertette a felállítandó intézmény céljait: „Casino felállítását azért óhajtja s azért dolgozott rajta másokkal együtt, nevezetesen Pozsonyban az országgyűlés alatt, hogy a Londoni, Párizsi, Prágai és többi Casinók példáján a mi Hazánkban is legyen egy olyan megkülönböztetettebb diszes gyülekezőhely, melyen főbb és előkelőbb s jobb nevelésűek, eszes, értelmes férfiak a társasági rendek mindenik osztályából egymással vagy barátságos beszélgetés végett találkoznak, vagy többféle politikai újságokat, mint amilyeneket rendszerént a kávéházakban találni lehet, s hasznos gazdasági, tudományos, művészi hónapos írásokat olvassanak, magokat pedig üres óráikban illendően mulathassák, vagy ha történnék, hogy ezutánra több magyar főúri házak az esztendőnek egy részét itten Pesten töltenék, ezek közül azok, akik külön házat nem tartanak, a Casinóban egyúttal kények szerint való Vendéglőt is lelhessenek és így azt, amit az életnek gyönyörűbbé tehetésére nézve idegenben bőven feltalálnak, nálunk Hazánkban is lassanként mindinkább pótolva leljék s ez által folyvást többen és többen ide szokjanak.”³³

Széchenyi bejelentette, hogy eddig 175-en jegyezték 100 forint értékű részvényt és kötelezték magukat arra, hogy legalább három évig teljesíteni fogják befizetési kötelezettségeiket. Az ülés egy tíztagú bizottságra ruházta az alapszabályok, az ügyvezetés és a házirend kidolgozását, a helyiségek és általában az új intézmény berendezését. Csapó Dániel, Döbrentei Gábor (mint jegyző), Erdélyi János, gróf Fekete Ferenc, gróf Haller Ferenc, gróf Károlyi Lajos, gróf Keglevich Gábor, báró Orczy László, gróf Podmaniczky Károly és gróf Széchenyi István lettek a bizottság tagjai, akikhez később báró Wesselényi Miklós is csatlakozott.³⁴

A küldöttség több gyűlés után 1828. január 4-én tartott közgyűlésén bemutatta munkálatait, a január 20-ai gyűlés megállapította az első 10.000 forintos költségvetést és mindezt helybenhagyták és véglegesen megerősítették a február 3-án és 10-én tartott közgyűlésen. Ezeket választották meg az első – 27 tagú – választmányt és a 3 igazgatót, gróf Berényi Lajost, gróf Fekete Ferencet és gróf Széchenyi Istvánt.³⁵

A Nemzeti Casino stabilitása érdekében 1829-től kezdve hat évre nyitották meg az aláírást az addigi három helyett. A 122 tag révén 15 000 forint vagyonnal rendelkezett akkor a társaság. A részvények árát viszont 100-ról 50-re szállították le. Ennek hatására a Polgári Casino

tagjai is csatlakoztak. A Casino tagjainak évi jövedelme összesítve 12 millió forintot tett ki.³⁶ A Nemzeti Casino 1833. február 24-i ülésén aláírást nyitott meg saját ház vételére vagy építésére. 500 forintért adtak ki egy részvényt, ennek ellenére két nap alatt 65 000 forintot írtak alá. Ekkor már 424 tagja és 30 750 forint vagyona volt a Casinónak.³⁷ A következő év költségvetése: könyvtárra 1000 forint, heti zenei előadásra 400 forint, budai magyar színházra 400 forint, artézi kútra havi 50 forint.³⁸

1835-ben gróf Széchenyi felhívta a tagokat, hogy végrendeletükben hagyjanak valamit a Casinónak. Ekkor Tasner Antal volt a jegyző, a bevétel 20 196 forint, a kiadás 18.440 forint, a maradvány 4900 forint.³⁹

A Nemzeti Casino célja nem csak a társas élet előmozdítása volt, hanem a kereskedelmet is igyekezett ösztönözni. Széchenyi arra törekedett, hogy a magyar termékeket közvetlenül termelőtől lehessen szerezni. A Casino ezért a kiváló kereskedőket is felvette tagjai közé. A földbirtokosok a Casino pincéjében tarthatták borukat, a kereskedők pedig üzleteket köthettek gyapjúra, dohányra... stb.⁴⁰

A pesti Casino mintájára az országnak szinte minden részében alakult hasonló egyesület, ezután legtöbbször a vármegyék ügyeit ezekben döntötték el. Itt tartották a hazafias ünnepségeket, innen indultak ki a jótékony adakozások, a reformgondolatok.⁴¹

A NEMZETI SZÍNHÁZ TERVE

Széchenyi a Nemzeti Színház felépítését és üzemeltetését is részvénytársasági formában próbálta megvalósítani. A Nemzeti Színház gondolatával sokan foglalkoztak, de a megvalósítás ügye csak akkor mozdult el a holtpontról, amikor Széchenyi a nyilvánosság elé lépett tervével. Pest vármegye közgyűlésén javasolta, hogy a megoldás a részvénytársasági forma lehet. Így egy díszes palotát tud felépíteni a Duna partra, a mai Magyar Tudományos Akadémia későbbi székházának helyén. Indítványát 1832. január 12-én Pest vármegye közgyűlése elfogadta.⁴²

Széchenyi rögvest munkához látott. 1832. február 23. és március 29. között megírta a Magyar játékszínről (Pest, 1832) című művét.⁴³ Ezzel megszületett a korszak egyik legjelentősebb színház-politikai dokumentuma. A mű a Nemzeti Színház ügyének szinte minden kérdését elemezte. Így foglalkozott a gazdasági, jogi, társadalmi... stb. problémákkal.⁴⁴

Széchenyi a színház anyagi hátterét 400 darab 500 forint névértékű részvény kibocsátásával szerette volna biztosítani, amelynek segítségével 200 000 forintos alaptőke gyűlt volna össze. A társaság alaptőkéjének egyik feléből építette volna fel a „felette nagy és pompás de csinos és főként alkalmas” színházat, ebből vetették volna meg a berendezést és a ruhatárat, stb. Az alaptőke másik felét kamatoztatta volna. Ebből lehetett volna fedezni a társulat működését.

A Széchenyi által elkészített alapszabály-tervezet szerint minden részvény egy szavazatot ad. Többen is

megvehetnek egy részvényt (az 500 forint akkoriban kifejezetten magas névértéknek számított), de csak egyikük adhatja le a szavazatot, akinek a neve az értékpapíron szerepel.

Az alakuló közgyűlésen választják meg az igazgatót és a 7 tagból álló „megbizottságot”.⁴⁵

Széchenyi nem tudta megállni, hogy ne utaljon igen-csak kíméletlen módon a fennálló jogrend ellentmondásaira, amelyekben azt taglalta, hogy mindegyik aláíró nemes emberért, báróért, grófért, hercegért egy privilegizálatlan kereskedő vagy külföldi álljon jól, mert a magyar törvények szerint a nemeseket rendkívül nehézkes és hosszadalmas eljárás során lehet csak kötelezettségeik teljesítésére szorítani.⁴⁶ *„Nálunk az aláírási ívek, általánosan véve, legjobb esetben is, hogy harmadánál kevesebbet érnek, mint kitett kötelezettségeik; az esetek kedvetlen idomzatában pedig mindig kevesebbet. S eképp még nálunk Magyaroknál az előírás és pontos fizetés nem csak nem synonymon, hanem két egészen külön természetű, azaz: felette szapora és felette lassú természetű tárgy.”*⁴⁷

Sajnos Pest vármegye nem pártolta Széchenyi nagy-szabású tervét, helyette egy inkább szűkeblűnek mondható beruházást kezdeményeztek (v. ö. 1840. évi 44. tc.).

ELSŐ DUNAGŐZHAJÓZÁSI RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

Az első gőzhajó már 1817-ben megjelent a Dunán,⁴⁸ de önálló vállalkozásokként, a rendszeres hajózást az Első Dunagőzhajózási Részvénytársaság 1830-ban indította meg Közép-Európa legnagyobb folyójának a Monarchiára eső részén. 1828. április 11-én John Andrews és Joseph Prichard angol hajóépítők 15 évre kizárólagos szabadalmat nyertek az általuk szerkesztett gőzhajóra és azokkal a Dunán való hajózásra. Ezen az alapon alakult meg 1829. március 13-án Geymüller János Henrik, Johann Benvenuti és Puthon János bécsi bankárok közreműködése révén az Első Dunagőzhajózási Részvénytársaság. A társaság első szabadalmát Bécsben 1830. szeptember 30-án kelt privilégiumlevélben kapta meg.⁴⁹ A társaság ennek alapján 15 évig kapott kizárólagos jogot arra, hogy a Dunán és a Dunába ömlő mellékfolyókon a gőzöseit megindítsa és legalább egy-egy gőzöst járat utasokkal és árukkal együtt. Ezt a szabadalmat 1831. április 22-én kelt királyi leirattal a magyar korona országaira is kiterjesztették.

Az új társaság részvényesei közt kezdetben a király mellett elsősorban osztrákokat találunk. A 200 részvény közül csak 13 volt magyar kézben, pedig a dunai hajózásban Magyarország volt az inkább érdekelt fél, hiszen a folyam nagyobb része volt a területén.

A társaság kezdetben csak 105 000 forint alaptőkével alakult,⁵⁰ és ebből építették meg 1830-ban a 60 lóerős Franz I. nevű gőzhajót, amellyel 1830 októberében és novemberében csupán a Győr–Vác–Buda–Pest folyamszakaszon tettek néhány utat, hogy a közönséget az új forgalmi eszközzel megismertessék. A rendes ha-

jójaratok 1831. február 1-jével indultak meg. Emellett az új gőzös még ugyanabban az évben négyszer ment le a Duna torkolatához, és tizenötször járt Pesten.⁵¹

Széchenyi István, aki 1830. június 24-én indulva, Desdemóna nevű hajóján végigutazta a dunai utat, felismerte, hogy a magyarországi közlekedés szempontjából milyen nagy jelentősége lehetne az Első Dunagőzhajózási Társaságnak. Ezért felvette a kapcsolatot a társaság vezetésével és felajánlotta a segítségét. Ekkor határozta el, hogy hajózhatóvá teszi a Dunát, kikotorja a folyamot, áttöreti a Vaskaput és támogatni fogja a Duna-Majna csatornát és a társaságnak minél több, lehetőleg magyar részvényt fog toborozni.

Benvenutti bankárnak 1832. január 7-én az alábbiakat írta: „Megkezdeni a földolog, s miután

már életbe lépett egy gőzhajó és a Duna szabályozása szoros összeköttetésben áll egy lassanként bővítendő hajózási vállalattal, azt hiszem, a kérdéses dolognak is ugyancsak forrásból kell származnia, a gőzhajó minden részvényesét, tehát főleg Eskeles, Geymüller, Sina, Puthon urakat arra bírhatná ön, hogy szíveskedjenek ezen ép oly hazafias mint hasznot hajtó vállalat élére állni... én kész vagyok minden szolgálatra, mit a társulat rám fog bízni, ... jól tudom, mily kiszámíthatatlan hasznot hajt idővel az osztrák államnak, ha fő csatornája szabályozva lesz.”⁵² Széchenyi el is érte, hogy a másik Puthon, Geymüller, báró Friesenhof Adolf és báró Sina János is belépett az igazgatótanácsba. Emellett nagyszabású agitációt folytatott annak érdekében, hogy minél több honfitársa, elsősorban az arisztokraták vegyenek a társaság részvényeiből. Hamarosan Almásy József, Andrassy György, Batthyány Fülöp, a Csákyak, Esterházy Pál, Károlyi György, Sándor Móríc, Széchenyi Pál... stb. szerepeltek a részvényesek listáján. Még Angliában is adott fel hirdetéseket.⁵³ A magyar sajtóban hosszú cikksorozattal népszerűsítette a vállalkozást.⁵⁴

Az Első Dunagőzhajózási Társaságot tehát nem Széchenyi alapította, de ő tette nagygyá. A társaság 1834-ben már 7%-os osztalékot fizetett, 1836-ban újabb 700 részvényt bocsátottak ki, amivel 1 000 000 forintra növekedett az alaptőke. 1835-ben 86 370 forint jövedelmet könyvelhettek el és már 5 hajóval közlekedtek. 1836-ban 109.892 forint a nyereség. 1839-ben 10%-os osztalékot kaptak a részvényesek. Az 1840. február 10-ei bécsi közgyűlésen Széchenyi javaslatára az osztalékot nem fizették ki, hanem az alaptőke felemelésére használták fel. Ezen az összegben új hajókat vettek, hogy biztosítani tudják a mindennapi menetrendszerinti jára-

tot Bécs, Buda és Pest között. Emellett hajókat indítottak délre is, egészen Oroszországig. Ezért újabb részvénykibocsátásokra került sor. 1841-ben 15 hajó 1754 lóerővel és 5 uszályhajóval járt a Dunán. 1842-ben 211 401 személyt, 1843-ban 269 639 személyt fuvaroztak. Ekkor már 20 hajó 2356 lóerővel és 9 uszályhajóval járt a Dunát. A szállított árumennyiséget 206 993 mázsáról 296 106 mázsára növelték. 1845-ben már 790 851 utast,

1846-ban 903 996 utast és 1 909 287 mázsát árut vittek. 1848-ra a társaságnak 46 gőzöse és 128 uszályhajója volt.⁵⁵

Széchenyi érdekeit a társaság is elismerte. A legszebb folyami személyszállító hajójukat a legnagyobb magyarról nevezték el.⁵⁶

A dunai hajózáshoz számos kapcsolódó beruházás vált szükségessé. Addig ugyanis nem voltak

magyar hajósok és megbízható téli kikötők. Az Első Dunagőzhajózási Társaság külföldieket alkalmazott, ami rengeteg pénzbe került. Mindez arra készítette Széchenyit, hogy Pesten téli kikötőt és olyan hajógyárat létesítsen, ahol a hajók karbantartását, javítását el tudják végezni, de új hajókat is tudnak építeni. Ennek a hajógyárnak ezen kívül azt a célt is szolgálnia kellett, hogy itt a magyar hajóslegények a külföldi szakemberek útmutatásai alapján ismerkedjenek meg a hajók építésével és üzemeltetésével. A hajógyár helyének Óbudát jelölték ki, ahol 1835-ben elkezdte a kikötő kialakítását a Széchenyi által Angliából hozatott Vidra névre keresztelt kotróhajó. Még ugyanebben az évben megkezdte működését a külföldről toborzott 60 szakmunkás révén a hajógyár. Hamarosan 200 magyar munkást alkalmaztak. „Rendes hajógyár, kikötő, biztos telető oly közel Pesthez s mindaz ami szoros kapcsolatban van azokkal, mint nemcsak gőzhajók, de mindennemű és célú más hajóknak építése ... s ebből természetesen következő táplálása, derekas fizetésre sok száz munkás családnak ... egy új forrása a legszebb s legelágazóbb iparág-nak.”⁵⁷

A hajógyárban, 1841-ben min. 32 gőzhajó vas- és faszervezetét készítették el, de már teljes gőzhajókat is építettek. Péter Palocapa velencei mérnök tervei alapján készítették a Kisfaludy nevű balatoni gőzöst. 1847-ben már 1600-an dolgoztak itt és 160 hajót készítettek. Az üzem hamarosan az egész Monarchia legnagyobb hajógyára lett.⁵⁸

Széchenyi István gyakorlati kezdeményezéseit – szuggesztivitásának és makacsságig menő kitarásának köszönhetően – többnyire siker kísérte. Az ország fejlődését szolgáló vállalkozásait nemegyszer a bécsi



kormányzat gyanakvása és a rövidlátó pesti városvezetés ellenében kellett megvalósítania. Érték persze kudarcok is. Ilyen sikertelen vállalkozása volt az 1843-ban alapított Pesti Kikötő Társulat. Széchenyi ugyanis az óbudai kikötőt csak ideiglenes megoldásnak szánta. Ő az alacsony, ezért az áradásnak kitett óbudai szigetnél alkalmasabbnak tartotta a másik oldalt, az Újpesti-sziget melletti Duna-ágot. Egyetlen hátránya volt ennek, hogy a folyóág veszedelmesen ki volt téve a jégzajlásnak, ezért egy keresztgáttal össze akarta kötni a sziget felső csúcsát a parttal, hogy ott védett öböl alakulhasson ki. Természetesen a hajógyárat is áttelepítette volna a pesti oldalra, ahol még egy ipari parkot is szeretett volna létesíteni. A szárazföldi megközelíthetőség, állandó híd hiányában elég érv volt az óbudai kikötővel szemben. Széchenyi azonban hiába érvelt a munkahelyteremtő és városkép-gazdagító beruházás mellett,⁵⁹ Pest városával nem sikerült dűlőre jutnia. Hiába hozott létre 1843-ban egy részvénytársaságot a sziget megvásárlására,⁶⁰ és hiába nyerte el ehhez a város fellettes hatóságainak a jóváhagyását, a városi magisztrátussal nem tudott megegyezni: „*Két év hasztalan kéregetés, rimánykodás, s minden mit becsülettel tennünk szabad volt, semmire sem vezetett...*”⁶¹

A LÁNCHÍD

A Lánchíd jelentőségéről, hogy Magyarország modernizációjának jelképévé vált, hogy egyesítette Budát és Pestet, hogy a közlekedés, az ipar és a kereskedelem terén milyen nagy jelentőségű haladást eredményezett, hogy milyen technikai újítások, megoldások révén kiviteleztek és hogy esztétikailag kifogástalan városképi megjelenése Budapest világszerte ismert egyik szimbólumává vált, erről számtalan könyv és tanulmány jelent meg.⁶² A Lánchíd szépségét világszerte elismerik. Ennek legfrissebb bizonyítéka Robert S. Cortright 1998-ban megjelent, a világ 283 legszebb hídját bemutató könyve.⁶³ A könyv borítóján a Golden Gate, de mindjárt az első képen a Lánchíd látható, a 32. oldalon pedig a dunai panoráma, középpontjában a Lánchíd. Az ismertetést az alábbi vallomás követi: „*A Lánchíd ... e nagyszerű város méltó központi építménye. A szép hidak iránti szerelmem 1985-ben tett budapesti látogatásommal kezdődött, akkor készült a fénykép is.*”

A továbbiakban ezért nem a nagyszerű műalkotás méltatásával, hanem annak finanszírozására alapított részvénytársaság történetével foglalkozom.

Széchenyi 1821. január 4-én, amikor apja halála hírére Debrecenből Pestre sietve a jégzajlás miatt Pesten rekedt, azt mondta Brudern Józsefnek: „*egyévi jövedelemet fordítom rá, ha Buda és Pest között híd épül, s ezért, jóllehet Pesten lakni alkalmasint soha nem fogok, egyetlen krajcár kamatot vagy akár visszafizetést sem fogok követelni. Az a gondolat, hogy hazámnak fontos szolgálatot tettem, majd bőségesen kárpótol.*”⁶⁴

Széchenyi hosszú, szívós munkával meggyőzte arisztokrata társait és néhány pesti kereskedőt és polgárt a híd szükségességéről. Így hozta létre saját lakásán

1832. február 10-én a Buda-pesti Hídegyesületet. Mindezzel párhuzamosan felkérte az ügy legfőbb pártfogójának József nádort, aki aztán valóban nagyon sokat tett a híd sikeréért.⁶⁵

A Hídegyesület 17 tagja között az arisztokraták: gróf Andrássy György, gróf Károlyi György, báró Stainlein Ede, báró Wesselényi Miklós, stb. Jómódú kereskedők, polgárok: Havas József, Kappel Frigyes, Tüköry József, Kolb János, Pollák Mihály, Ullmann Mór... stb. voltak.⁶⁶

Február 28-án választották meg az egyesület elnökét, a Bécsben nagy befolyással rendelkező indigéna Steinlein Saalmenstein Eduárd bárót, aki a megtisztelő megbízást azzal a kikötéssel fogadta el, ha Széchenyi vállalja az alelnöki tisztséget. A feladatok elemzése során az egyesület kettős célt tűzött ki maga elé: a közönség meggyőzése volt az első cél, a második pedig az építkezés pénzügyi feltételeinek megteremtése. Következő lépésként pénzügyi, politikai és műszaki alosztályt alapítottak. A műszaki alosztály a nádor kérésére felmérte a Dunát, hogy a tervpályázatot kiírhassák. A politikai alosztály azt mérte fel, hogy mi a hídról a lakosság véleménye. A pénzügyi alosztály pedig a híd várható bevételeit számolta ki.⁶⁷

Széchenyi elhatározta, hogy külföldi szakértőket fog bevonni a munkálatokba, ezért barátjával, gróf Andrássy Györggyel, a műszaki osztály elnökével Angliába utazott. A tájékozódás során felkeresett szakemberek száma impozánsan hosszú. Több tucat, a maguk korában neves mérnökkel és vállalkozóval tárgyaltak. Széchenyi mégis kiváló emberismerete révén rövid idő alatt meggyőződött, hogy William Tierney Clark az, akire nyugodtan rábízhatja a nagy mű megalkotását. Széchenyi Francis B. Ogden (1783–1857), amerikai konzul véleményét is – aki egyébként mérnök is volt – kikérte, mert az Egyesült Államokban hasonlóan kemények a telek, mint Magyarországon, de kifaggatta arról is, hogy mit tud a részvénytársasági formában történő vállalkozásokról.

Széchenyi, miután visszatért Angliából, három nap alatt megírta 114 oldalas jelentését,⁶⁸ és megküldte minden országgyűlési követnek és törvényhatóságoknak. A híd költségeit William Tierney Clarkkal történt tanácskozás alapján 2 millió forintra becsülte, a karbantartásra pedig évi 40 000 forintot szánt. A kérdés csak az volt, hogyan lehet ilyen tekintélyes summát előteremteni. Széchenyi megvizsgálta a különböző lehetőségeket: Pestnek és Budának nem volt rá elegendő pénze, de rövidlátó módon nem is pártolták a hídépítés gondolatát, mivel ezzel a hajóhid forgalma lecsökkent volna. Az ország tehetősebb része, a nemesség nem fizet adót, ha csak a nem nemesek fizetnének, akkor nagyon sokára térülne meg a beruházás. Önkéntes felajánlás pedig nem biztos forrás. Széchenyi ezért a legjobb és egyben a legméltányosabb megoldásnak a részvénytársasági formában történő finanszírozást javasolta, de úgy, hogy a nemesek is fizessenek a hídon való átkeléskor, hiszen csak így lesz meg az évi 200 ezer forint körüli bevétel. Ezzel két dolgot is elért. Egyrészt híd épül a Dunán, másrészt

rést üt a nemesi adómentességnek a 19. században már teljesen elavult elvén. Tudta, hogy ez az utóbbi gondolata sokak részéről tiltakozást fog kiváltani. Előre látta, hogy a rendi alkotmány sérelmeként fogják tervét támadni.⁶⁹ Ezért lelkes és meggyőző érveléssel bizonygatta, hogy az nem alkotmányellenes, „*ha országgyűlésünkön szabad akarattal, szabad egyetértéssel, szóval: legteljesebb szabadsággal egy kivételi törvényt hoznánk, mellynek az lenne a foglalatja, hogy Pest és Buda közti állóhídon bizonyos ideig minden nemes és nemtelen, különbség nélkül, egy az országgyűlés által kidolgozott vámjegyzék szerint vámot fizessen. El kell fogadnunk az igazsági princípiumot, hogy szabad határozás okozta nagyobb és újabb kellemeikért, nagyobb és újabb terheket vennünk magyar nemesi vállainkra nem csak nem ellenkezik alkotmányunk valódi lelkivel, hanem azt kifejtve az igazi szabadságnak valódi talpköve.*”⁷⁰

A részvénytársaság esélyeinek és az általános vámfizetés várható eredményeinek latolgatása közben egy „*bank-systema*” tervét vázolta fel: „*Fentebb azt mondánk, hogy egy budapesti állóhíd 200 000 forint jövedelmet nyújtana... Ha ez áll, akkor senkitől pénzt se ne kérjünk, se ne kölcsönözzünk, de adjunk magunk ki 100 pengő forintos 20 000 darab magyar nemzeti „Jót” (nyugtatványt), azaz 2 milliót. Ezen papiros pénzt vegyük nemzeti becsületünk pajzsa alá s azt 5-tel vagy 6-tal kamatolván, fizessünk évenkénti húzáshoz 120-al, vagy 150-el ki, a minek következtében fel fog épülni a híd, annak építése senkinek egy garasába sem fog telni – s csak azok fogják azt lassankint s minden érzékeny nyomás nélkül fizetni, kik használják; egybe lesz kötve két fővárosunk és a haza s bizonyos esztendők leforgása alatt ki lesz fizetve a két millió; a hídnak minden időben jó karban tartására pedig meg fog lenni alapítva szükséges töke.*”⁷¹

A hídegyesület 1833. június 4-ei közgyűlésén elfogadta és programjává tette a Hídjelentés elveit és utasította elnökét, az időközben meghalt gróf Stainlein helyére választott Szegedy Ferencet, a Hétszemélyes tábla bíróját, hogy Széchenyi munkáját nyújtsa be Pest vármegyéhez és kérje annak támogatását. A vármegye állandó bizottsága elé utasította a folyamodványt, s az állandó küldöttség a legmelegebben ajánlotta a közgyűlésnek Széchenyi javaslatát. Pest vármegye közgyűlése a javaslatot elfogadta és követeinek e tárgy országgyűlési tárgyalására nézve adandó utasításon kívül azt is el-

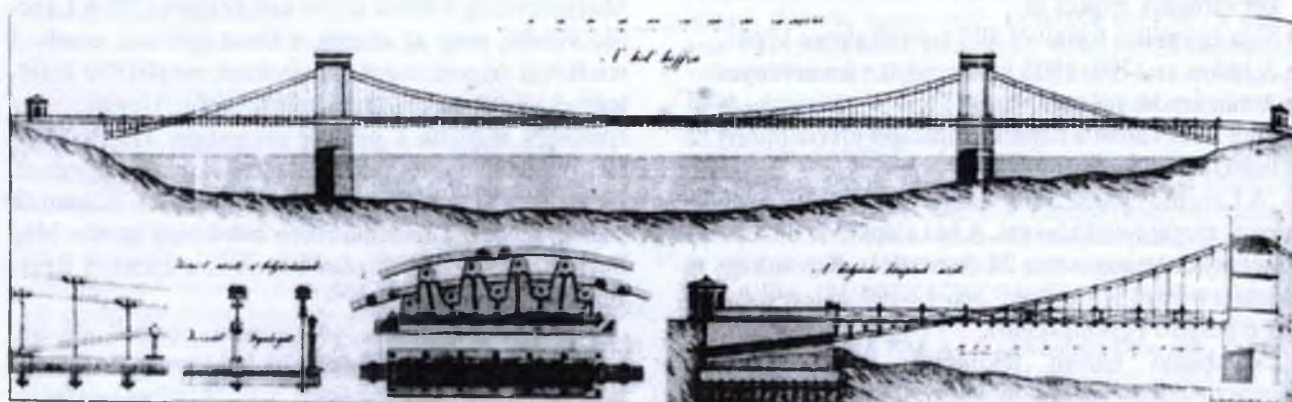
határozta, hogy a híd megvalósításának a jelentés nyomán haladó terveit pártolás végett a többi vármegyei hatóságokkal is közli és azoknak is ajánlja.⁷² Pest vármegye felszólítása az ország sok helyén eredménnyel járt, hiszen, ahogy Széchenyi naplójából megtudhatjuk, több vármegye is felkarolta a hídépítés ügyét és felvette követutasításai közé.⁷³

Pest vármegye alispánja, Dubraviczky Simon országgyűlési követ 1833. június 26-án az országgyűlés kerületi ülésén azt javasolta, hogy az alsótábla a főrendekkel együtt bízjon meg egy regnikoláris (az országgyűlés mindkét táblájának tagjaiból választott) bizottságot a jelentés vizsgálatára.⁷⁴ 1835. január 13-án az Alsótábla kerületi ülése 34 igenlő szavazattal 10 ellenében kimondta: mindenki fizessen hídvámot. (Az országgyűlésen már csak kilencen szavaztak ellene.)⁷⁵

A Főrendi táblán Széchenyi, az országbíró és a Szepessy püspök felszólalása után néhány rövid mondatlal ajánlotta a főrendeknek elfogadásra a karok és rendek üzenetét.⁷⁶ A törvényjavaslat mellett többen is felszóltak. Pyrker egri érsek Traján hídjára utalt, és lelkesen támogatta Széchenyit. Kopátsy veszprémi püspök pedig arra hivatkozott, hogy a nemesek szabadon rendelkezhetnek jövedelmük felett, tehát azt akár vámfizetésre is fordíthatják. Végül, ha szoros eredménnyel is, de ez az akadály is elhárult a törvény elfogadása elől.

Nem sokkal ezután hosszas akadékoskodás után a pesti választott polgárság is elfogadta a hídépítés tervét.⁷⁷

Miután a vám és kisajátítás ügyében határozott az országgyűlés, ezután került sor a Lánchídra vonatkozó törvény elfogadására (1836. évi 26. tc.). (Érdekes megoldásként a magyar vasút ügyét a híddal szoros összefüggésben tárgyalták (1836. évi 25. tc., 1836. évi 26. tc.). Deák Ferenc egyenesen azt javasolta, hogy a vasúti kisajátításnak az ügye a már ebben a kérdésben tapasztalt hídbizottsághoz tartozzon.) Ennek a törvénynek a megvitatása és megszavazása lényegesen gyorsabb és zökkenés-mentesebb volt, mint a vámfizetésre vonatkozó rendelkezés. Az 1836. évi 26. tc. 1.§-a kimondta: „*A Buda és Pest közti állandó híd felépítésének eszközlése egy részvényes társaságnak feladása lesz; – melly is hogy annál hamarabb összeállhasson, vállaltára nézve pedig Törvény által tökéletesen biztosítva legyen.*” (Ekkor szerepelt először a Magyar Törvénytárban a részvénytársaság szó!)



A 4. és 5.§-ok rendelkeztek az országos állandó küldöttség felállításáról, hogy a részvénytársaság által eleibe terjesztendő híd-terveket, az építési költségeket, minden a tárgyhoz tartozó egyéb körülményt vizsgálja meg és a részvénytársasággal a szerződést kösse meg. (E bizottság tagja lett Széchenyi is.) A jelentés 1839. szeptember 8-án elkészült.⁷⁸

A törvény elfogadása után Széchenyi felkérte báró Sina György (1782–1856) bécsi bankárt, hogy bankházával együtt álljon a vállalkozás élére, jöllehet a hídépítés kivitelezésében mások is, pl. Ullmann Mór és más bécsi bankárok is szívesen részt vettek volna. Széchenyi azonban megint jól döntött. Sina, aki kezdetben keleti kereskedelemmel, textil- és dohányiparral foglalkozott, hozta létre a Simeon G. Sina nevű bankházat, amely a reformkorban nagy vetélytársa volt Salamon Rothschild, az *Arnstein&Eskeles* bankháznak, valamint az 1841-ben csödbe ment svájci *Geymüller*nek. Sina nevéhez fűződött több ausztriai részvénykibocsátás, például a *Ferdinánd Nordsahngesellschafté* is.⁷⁹ Széchenyi azt is tudta, hogy Sina szereti a nagyszabású vállalkozásokat és elég gazdag ahhoz, hogy egy hosszú távon megtérülő, nem túl nagy hasznot, de annál nagyobb hírnevet hozó vállalkozásban részt vegyen. Sina nemcsak jó üzletembernek bizonyult a híd kivitelezésénél, hanem több alkalommal is nagyobb összegekkel segítette a Lánchíd részvénytársaságot átmeneti pénzügyi nehézségeinél. Széchenyi cserében közbenjárt annak érdekében, hogy Sina érdekkörébe kerüljön a Wodianer–Ullmann érdekcsoport.

A Hídegyesület által küldött bizottság 1838. szeptember 24-én meg is kötötte báró Sina Györggyel a hídépítésre vonatkozó szerződést, amelynek kormányzati jóváhagyását Széchenyi Francz Anton Kolowrat államminiszter, a Habsburg monarchia gazdaságpolitikája legfőbb irányítójának közbenjárása révén szerezte meg. A szerződést az 1840. évi 39. tc. teljes érvényűnek ismerte el: „Buda és Pest városai között álló híd építésére kirendelt országos választmány által báró Sina Györggyel az 1836. évi 26. törvénycikkely folytában kötött szerződés a jelen törvény által is teljes erejűnek nyilvánítatik.”

A szerződés főbb pontjai:

- A Lánchíd kétoszlopos lesz és a Nákó-ház tájékán épül fel.
- Báró Sina György a részvények felét az országnak, a két városnak engedi át.
- Sina egymillió forintból álló tartalékalapot képez.
- A hídon az 1790–1808 közt szedett vám érvényes.
- A vámszedés időtartama: 97 év.
- Sina a két várost a hajóhíd elmaradó jövedelméért haladéktalanul kárpótolja.⁸⁰

A Lánchíd építése 1839. szeptember 21-én kezdődött a pesti zárgát felállításával. A híd alapkövéit ünnepélyes keretek között augusztus 24-én tették le. Kossuth így tudósított a Pesti Hírlapban: „most tették le a legelső követ a polgári egyenlőségnek.”⁸¹

Széchenyi három tekintélyes pesti polgárral, Kovásznai Kovács Zsigmonddal, Tüköry Józseffel és

Kappel Ferencsel szövetkezve fogott hozzá a részvénytársaság megalapításához. Az egyszécsnek megfelelően Sina György 1840. június 31-én tette közé a felhívását a Lánchíd-részvények jegyzésére.⁸² Eszerint a híd építését vezető és a terveket elkészítő mérnök, Willaim Tierney Clark által kiszámolt építési költségeket, az elsődleges kiadásokat, valamint az építés ideje alatti kezelési költségeket, a híd megnyitásáig ráfordítandó tőkének 5%-os kamatozását és a szerződés szerint előírt tartalékalapot, illetve az egyéb kiadásokat figyelembe véve, a Buda és Pest között építendő híd felállításához mintegy ötmillió forint szükséges, amelyet 10 000 darab 500 forintos részvény kibocsátásával szednének össze.

A részvények jegyzésének befejezése után a részvényeket a választmány fogja kibocsátani, majd Sina elnökletével a választmány elkészíti a társaság alapszabály-tervezetét, melyet a közgyűlés elé fognak terjeszteni jóváhagyás végett. A választmány fogja ellátni a társaság képviselőt, a társaság pénztárának kezelését és a közgyűlés elé tárandó számadások vizsgálatát.

Miután a Lánchíd-részvények elkelték, a kormány – némi idő eltelte után (1843-ban) – megengedte tőzsdei jegyzésüket.⁸³

Arra a kérdésre, hogy a Lánchíd mennyire volt nyereséges vállalkozás, a történészek eddig még nem találtak elég egyértelmű adatokat. A kibocsátott részvények nem voltak túlságosan sikeresek. Az árfolyam-alakulás szempontjából negatívan hatott az 1846-os osztrák pénzügyi válság, majd az 1848–1849-es forradalom és szabadságharc.

Ennek ellenére Széchenyit meggyanúsították, hogy saját érdekeit figyelembe véve jegyzett Lánchíd-részvényeket. Erre a vádra Széchenyi a sajtóban válaszolt, és 160 darab részvényét báró Eötvös Józsefnél letétbe helyezte – mondván, – hogy bárki azokat névértéken megveheti.⁸⁴ Nem jelentkezett érte senki sem. Széchenyi egyébként saját bevallása szerint 100 000 forintot vesztett a Lánchídon.

Az építkezés is hosszabb ideig tartott, mint tervezték és a költségek is magasabbak lettek. Az eredetileg tervezett 5 millió helyett 6 220 428 forint. A beszerzett gépek értékét 100 000 forintra becsülték, a kamat és a terület megváltása 1 509 294 forintba került.⁸⁵

Széchenyi a hidat tartó láncokat Angliából hozatta, mégis arra törekedett, hogy a Lánchíd építése a hazai ipart segítse. Kijelentette: „Mindent és pedig rögtön Magyarországon határai között kell készíteni.”⁸⁶ A Lánchíd vetette meg az alapját a Ganz-gyárnak, amely a rendkívül szigorú angol előírásoknak megfelelően készítette el a Lánchíd öntöttvas keresztartóit. Ugyancsak az építkezés segítette a magyar cementipar kibontakozását. A szlavóniai tölgyfa híre is ennek révén terjedt el. Fiume forgalma is ekkor kezdett fellendülni. Kőbányák üzemeltetése is a Lánchíd révén indult meg igazán. Még Bécs városának útburkolati köveit is a Lánchíd Részvénytársaság szállította.⁸⁷

Jellemző Széchenyi nagyvonalú gondolkodására, hogy 1848-ban már egy második híd tervezésén fáradozott.⁸⁸

ALAGÚT RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

Kézfenekvőnek tűnt, hogy a Várhegynek nekifutó Lánchíd csak egy alagúttal együtt töltheti be maradéktalanul a neki szánt szerepet. Így válik elérhetővé nagy kerülő, vagy a várba való felkapaszkodás nélkül a Krisztinaváros, illetve a nyaraló és kiránduló területként egyre népszerűbb budai hegyvidék.

Ennek az elképzelésnek is Széchenyi adott gyakorlati formát, amikor nekilátott a kivitelezéshez szükséges tőke előteremtéséhez és a terv elkészítéséhez. Az alagutat egy 300.000 forint alaptőkével megalkuló részvénytársasággal akarta megépíteni. A munkálatokhoz a tervet William Tierney Clark készítette el.

1845. november 30-án tárgyalt Buda város megbízottjával az Alagútról, amelynek eredményeként még ez év december 1-én megalakult a Buda-pesti Tunnel Társaság, melynek Széchenyi lett az elnöke, helyettese pedig Desseffy Emil. December 6-án dolgozták ki a társaság alapszabályait. A megvalósításra azonban a szabadságharc miatt nem kerülhetett sor.⁸⁹

Az Alagút szükségessége a Lánchíd 1849. novemberi megnyitása után különösen nyilvánvalóvá vált. Ezért Széchenyi tervét Ürményi József elevenítette fel. 1852-ben újjászervezte a részvénytársaságot, amely Ürményit választotta elnökéül. A végleges terv elkészítésével Clark Ádámot bízták meg. Hasznos és bürokratikus eljárás után 1853. február 10-én kezdték el fúrni a hegyet. Végül április 30-án nyitották meg az Alagutat „mindenféle járművek számára.”⁹⁰

PESTI HENGERMALOM RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

A magyar iparfejlődés szempontjából az 1840-es években alapított gyárak közül a legjelentősebb a Pesti Hengermalom volt, hiszen ennek révén alakult ki a világhírű magyar malomipar és honosodtak meg Magyarországon az ipari forradalom eredményei.

Az 1840-as évek előtt Magyarországon több mint százezer különböző szél-, vízi- és szárazmalom látta el az országot liszttel. A Dunán is több mint 500 malom működött, de ezek árvíz, jégzajlás idején nem tudtak dolgozni. Ezek a kezdetleges technikával működő malmok a külföldi igényeknek megfelelő, kellő mennyiségű liszttel nem tudtak előállítani. A kiváló minőségű búzát pedig lisztté őrlve lehetett volna jól eladni. Ezért gondolt Széchenyi egy gőzmalom felállítására, ahogy azt 1837. július 7-én Pest vármegyének írt levelében is megfogalmazta:

„Tekintetes Karok és Rendek!

Nemes Pest megyének a határában alkalmasint Pesten, vagy Budán, részvényes társasággal gőzmalom szándékozom állítani. S pedig nem azért, hogy „egy gőzmalomunk” legyen, hanem ez mintául szol-

gálván, lassanként mindenütt állíttassanak fel gőzmalom, s hazánk gabona helyett végképp liszttel űzze kereskedését, miáltal nemcsak mezei gazdáink nyernének tetemesen, de a szegényebb ... is köszénásás, molnárság, a liszttel átfogó dongák készítése sat. által új keresetkör nyitnának.”⁹¹

Széchenyi egyébként a Soproni gőzmalom alapításán működött közre. A kezdeményező Sopronban nem ő volt, hanem Rohonczy Ignác soproni alispán és országgyűlési követ, aki látván az elé tornyosuló nehézségeket Széchenyi segítségét kérte. Széchenyi nem csinált presztízskérdést abból, hogy ki az „ötletgazda”, hanem szívvel-lélekkel támogatta a mások által felvetett jó gondolatokat is.

Eredetileg Weisz Henrik Soproni polgár a városi tanács pártfogásával próbált szabadalmat nyerni a kormánytól egy gőzmalom felállítására. 1804. folyamán meg is kísérelték a részvénytársaság alapítását, de kellő pártfogás nélkül ez nem sikerült. 1835 júniusában újabb felhívást bocsátottak ki. Eszerint 12 részvénnel egy 12 000 ezüstforint (azaz 30 ezer forint) alaptőkével akartak 3 pár köre járó gőzmalom felállítani és 36,6%-os osztalékot helyeztek kilátásba tiszta nyereséggként. Weisz Henrik már gőzgépre is alkudott, de nem vették meg a részvényeket. Rohonczy ekkor vette át a kezdeményezést. Nagyobb alaptőkével, nemcsak gőzmalom, hanem gubacs- és árpakása-örlőt és gőzfűrész is üzemeltetett volna. A vállalkozás sikere érdekében Rohonczy 1805. július 11-én fordult Széchenyihez.⁹²

Széchenyi felajánlotta segítségét és a részvényjegyzésben az angol megoldást javasolta: Az ideiglenes, azaz nem kötelező aláírást. Először egy terv (prospektus) kidolgozását és közrebocsátását tartaná fontosnak, amelyből kitűnik a vállalkozás hasznossága. Csak ezután kerülne sor a végleges és egyben kötelező aláírásra. Rohonczy a Széchenyi által ajánlott módon kezdett a munkához, de később a saját elképzelései szerint járt el. Széchenyi meg is írta Lunkányinak, hogy emiatt már nem bízik annyira a vállalkozás sikerességében. Mindamellet továbbra is segítette tanácsaival Rohonczyt. Még a gőzgép beszerzésében is segédkezett. Végül is a Soproni Gőzmalom Társaság 1836 májusában Széchenyi védnöksége alatt jött létre. Ezzel megkezdhetette működését az első gőzmalom Magyarországon. A malom 5 évre kizárólagos királyi szabadalmat kapott Sopronra és környékére. A malmot hat kőjarral szerelték fel és egy 24 lóerős gőzgép működtette.⁹³ A Soproni Gőzmalom Társaság sajnos rövid életűnek bizonyult, de azért haszna volt a vállalkozásnak, mert ennek nyomán dolgozta ki Széchenyi a pesti hengermalom tervét.

A Pesten felállított malmot azért nevezték hengermalomnak, mert az őrlésnek egy akkor egészen új, szigorúan titokban tartott és addig csupán egy svájci malomban, a svájci Frauenfeldben alkalmazták a Sulzberger-szabadalom hengerszéket. Széchenyi ezt a technikai újítást igen érdekes módon ismerte meg.

A Társalkodó nevű folyóirat 1837. július 5-ei számában írt a gőzmalom felállításának tervéről. Ezt olvasta az Itáliában állomásozó Mészáros Lázár⁹⁴ és írt Széchenyinek arról, hogy az egyik olaszul jól beszélő őrmesterét bejuttatta a féltve őrzött malomba, mint szakmunkást és így kikémlelték a malom műszaki adatait és működését.⁹⁵ Erre utalt Széchenyi egy későbbi, Mészáros Lázárhoz írt levelében: „*ha Ön nem lett volna, alkalmasint a pesti hengermalom sem jó létre ... ennek megismertetése, ajánlása az Ön tette és érdeme!*”⁹⁶

Széchenyi miközben minél több információt igyekezett összegyűjteni a malmok technikai tulajdonságairól és gazdasági kérdéseiről, eközben összeállította 1838. december 17-én az „ideiglenes és nem kötelező aláírásra” vonatkozó felhívását. Ebben már az eredeti elképzeléstől eltérően nem 7, hanem 13 tagú testület megválasztására tett javaslatot.⁹⁷

Akkoriban a bozeni Holzhammer-ház és a sevaign-i Cockevill cég volt a két legismertebb kereskedő cég, amelyek malmok alapításával foglalkoztak. Széchenyi végül is a Holzhammer-házzal állapodott meg, mert az megadta a szükséges adatokat és az alaptőke felét is biztosította. Így csak a részvénytőke másik felét kellett nyilvános jegyzéssel összegyűjteni. Egy részvény névértékét 100 forintban állapították meg. Az aláírók által megválasztott ideiglenes bizottság kötötte meg a szerződést a Holzhammer-házzal, majd együttesen előkészítették az alapítást. Minderről pedig beszámoltak a részvényeseknek. Ezután minden aláíró dönthetett arról, hogy fenntartja-e aláírói jogát, vagy esetleg azt átruházza. Amennyiben viszont maradt, akkor az ideiglenesség megszűnt, és a részvénytársaság megalakult.

Széchenyi naplóbejegyzése szerint a részvények jól keltek. Csak az első nap 872 darabot jegyeztek a Casinóban.⁹⁸

A részvényesek nagyjából ugyanabból a körből kerültek ki, mint Széchenyi többi vállalkozásánál.⁹⁹

Széchenyi elnökletével 1838. december 26-án tartották meg a Pesti Hengermalom Társaság első közgyűlését¹⁰⁰, és megválasztották ideiglenesen elnöknek Széchenyit, majd a választmányi tagokat: Széchenyi, Valero Antal¹⁰¹, báró Sina György, Kappel Frigyes¹⁰², gróf Barkóczy József, Burgmann Károly, Halbauer János György¹⁰³, Tüköry József, Wodianer Adolf.¹⁰⁴ A társaság 1839 májusában megkötötte a szerződést a Holzhammer céggel, a napi mintegy 12 tonna gabona őrlésére alkalmas, Sulzberger típusú malom gépi szállítására és felszerelése. A harminc lóerős gőzgépeket a Fletscher és Punchon cég szállította.

Az építési munkálatok olyan jól haladtak, hogy szeptember 15-én már üzembe is helyezték az akkori világ legkorszerűbb malmát, amely megteremtette az alapját a sokáig világszerte budapesti malomiparnak.¹⁰⁵ A Pesti Hengermalom a kezdeti nehézségek leküzdése után jól tudta kamatoztatni technikai fölényét. Már az első évben 5000 tonna kenyérgabonát

őrlött. Lisztjének minősége lényesen felülmúlta a hagyományos őrlésűekét. A vállalat nyeresége egyre nőtt.

Az 1843. évi (márcz. 31.) mérleg a következő volt:

VAGYON (Debitoren)	
Építésre	260 984,30
Műhelyekre	37 484,19
Kamatra	19 031,20
Zsákokra	11 910,45
Fizetetlen liszt	26 166,35
Cassa-conto	2 589,09
Gabonáért	29 300,00
Regie	51 268,22
Összesen	438 735,00

TEHER (Creditoren)	
Részvények	209 400,00
Kappelnak	26 000,00
Grob bankháznak	48 842,16
Az insurrectiós pénztárnak	35 000,00
Alapítványi pénzek	5 000,00
Különfélék	2 254,24
Liszt-conto	6 161,23
Váltók	16 076,57
Összesen	438 735,00

Az 1844–1845-ös üzleti évben 6%-os osztalékot fizettek, a következő évben már 12%-ot. A Szabadságharc utáni visszaesést követően 1858-ben 17%-ot, 1859-ben 37%-ot.¹⁰⁶

Széchenyi a sikeres alapítás után is közreműködött a vállalkozásban. 1841-ben pl. 23 választmányi ülésen elnökölt. Amikor valamilyen probléma merült fel, mindig hozzá fordultak, mindig tőle várták a megoldást: hitelnnyújtás, személyi ügyek, műszaki teendők, üzletvitel, sőt a könyvelés terén is. Még az igazgató, Fehr közgyűlési beszédét is ő írta.¹⁰⁷

PESTI VASÖNTŐ ÉS GÉPGYÁR RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

Amikor a Pesti Hengermalom Részvénytársaságot megalapították, sem Budán, sem pedig Pesten nem volt egyetlen egy olyan gépműhely sem, amely a malomban szükséges nagyobb javításokat elvégezte volna. Kénytelenek voltak ezért a Hengermalmot egy gépműhellyel és vasöntődével kiegészíteni. Az ezekre vonatkozó engedélyeket Széchenyi szerezte meg (1841. január 22.). Arra is engedélyt kaptak, hogy másnak is végezhessenek különböző munkákat. Az 1843-ban már a 80 különböző szakmunkás által üzemeltetett vállalat a gőzmalomban alkalmazott gépek és eszközök javítása, karbantartás mellett ilyen berendezéseket is elkezdett gyártani, emellett pedig olaj- és kukorica-hengerszéket, gőzpapír-hengereket, hidraulikus sajtót, lemezvágót, vízszivattyút, tűzoltófecskendőt... stb. készítettek.¹⁰⁸ 1845-től már gőzgépeket is gyártottak. A vasöntőde 1847. április 18-án Pesti Vasöntő és Gépgyár Rész-

vénytársaság néven önálló vállalat lett, 100 000 forint tőkével, amelyből a Hengermalom 20 000 forintot, a Holzhammer cég 10 000 forintot jegyzett. A gyár a szabadságharcban is részt vett, hiszen Széchenyi 1848-ban fegyvergyárrá alakította át.¹⁰⁹

GANZ ÉS TÁRSA VASÖNTŐ ÉS GÉPGYÁR RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

Szintén a Pesti Hengermalom révén kezdte meg a pályafutását a zürichi származású Ganz Ábrahám, aki mint vasöntő munkás jött Magyarországra 1841. augusztusában azokkal a svájci szakmunkásokkal együtt, akik a Hengermalom műszaki berendezését szerelték. Hamarosan a Pesti Hengermalom öntődjének vezetője lett. Miután konfliktusa támadt a malom vezetőjével, Ganz Ábrahám néhány társával együtt kilépett és önálló üzemet alapított. A budai Ganz-öntőde a városi tanács engedélyével 1845 áprilisától, kezdetben szerény keretek között (1 kupolókemencével és hét segéddel) kezdte meg működését, de az év végére már 26 munkást alkalmaztak.

A Ganz gyár elsősorban Buda városának köz- és magánzükségeit elégítette ki. Gyártott csatorna- és vízvezeték-csőveket, rostélyokat, kórház-, fürdő- és iskola-berendezési tárgyakat, ajtó- és ablaktáblákat, rácsokat, kerítésdúcokat, vödörket, mosdókat, kályhákat, szőlőpréseket és egyéb gazdasági eszközöket. Az 1848–1849-es szabadságharc idején a már 60 főt foglalkoztató üzem a honvédsereg részére ágyúkat és lövedékeket gyártott. Az itt öntött ágyúkra rávésték a „*Ne bánts d a magyart!*” feliratot. 1852-ben engedélyt kaptak arra, hogy mint országos gyár működhessenek. 1854-ben Ganz kéregöntésű vasúti kerekeire osztrák birodalmi szabadalmat szerzett, amelynek révén gyára sikerrel törte át a hazai szűk kereteket és európai jelentőségre tett szert. Ganz Ábrahám 1867-ben bekövetkezett haláláig gyára – a kiépülő vasúti közlekedési rendszerrel összefüggésben – rendkívüli gyorsasággal fejlődött: 7 kupolókemence, 150 korszerű munkagép és 700 munkás jelképezte a fellendülést. Csak vasúti kerékből 100 000 darabot gyártottak.

Ganz Ábrahám halála után a Ganz örökösök 1869. március 30-án eladták a gyárat két pesti kereskedőnek: Blau Móricz Pál fűszer- és terménykereskedőnek, valamint a Brüll Ignác & Co. közkezesi társaságnak, amely indigó- és festékárukat, valamint nyersgyapotot forgalmazott, de hirdette váltóüzletét is. Az örökösöknek fizetett vételár és Ganz üzlettársainak kifizetett váltságdíj együttesen 2,5 millió forint volt. 1869. április 17-én már a Földművelés-, Ipar- és Kereskedelmi Minisztérium jóvá is hagyta az alapítási kérelmet. Blau és Brüll 375 000 forint haszonnal eladta a gyár tulajdonjogának háromötödét három pesti magánbanknak, ugyanis azoknak a közreműködése a részvény-kibocsátási tranzakcióban elengedhetetlen volt. Még áprilisban sor került az 5000 darab 500 forintos részvény első

befizetésére, amiből 2000 darab az alapítóknak jutott, 500-at pedig Ganz volt üzlettársai kaptak. Az alapítók így megtartották meghatározó befolyásukat és igazgatótanácsosi pozíciókkal is jutalmazták magukat.

Ganz életművét Mechwart András mérnök folytatta, akinek világraszóló találmánya, a kéregöntésű malomhengerszék forradalmasította a malomipart és nagyá tette a budapesti malomipart is. A Mechwart-féle hengerszékkel kiteljesedett a malomipar új technikája, amely a magasörlési eljárás alapelvét alkalmazta, amit az egészvilágon *magyar örlésnek* hívtak.¹¹⁰

BALATONI GŐZHAJÓZÁSI TÁRSASÁG

A Balatoni Gőzhajózási Társaság is gazdasági és kulturális perspektívákat nyitott meg: gépészeknek és hajósoknak megélhetést biztosított, kőszénbányák megnyitását, eddig külföldön nyaraló magyarok itthoni üdülését és végül a Balatonnak a Dunával egy hajózható csatornával való összekötését tette lehetővé.

Hertelendy Károly (1784–1861) Zala vármegye alispánja és országgyűlési követe néhány Balaton környéki birtokos nevében kérte meg Széchenyit, hogy segítsen a balatoni gőzhajózás terveinek megvalósításában. Széchenyi a vállalkozás megvalósíthatóságáról – ahogy azt már több korábbi esetben is tette – egy külön könyvet írt 1846. január 7. és április 2. között: Balatoni gőzhajózás (Pest, 1846) címmel. Ennek első mondatában megerősítette a fentieket: „*Az eszme „Balatonra gőzöst állítani” közvetlen nem enyém. Én annak csak egyik közvetett ügyvivője vagyok, és mint illyes szólok itt fel. Ámde azért, és mert ítéletem szerint tán hasznossat is lehetett volna hozni szőnyegre, s némilyek még tán sürgetőbbek is – azért, mondom, a Balatoni gőzhajózást is közfigyelemre méltó tárgynak tartom, melly, részemről legáltalább, biztosan számíthat a legőszintébb hozzájárulásra.*”

Széchenyi tehát megint önzetlenül segített a jó ügy érdekében. Közreműködése révén a Balatoni Gőzhajózási Részvénytársaság 1845. december 27-én megtartotta első ülését, ahol megválasztották az ideiglenes választmányt az ügyek vitelére.¹¹¹ A 17 tagú választmány legfontosabb feladata az alapítás előkészítése volt. A két nagy politikus, Széchenyi és Kossuth, ha valamilyen fontos vállalkozásról volt szó, kiválóan együtt tudott működni. Így történt ez most is. Széchenyi 1846 tavaszán Kossuth Lajost kérte fel a társaság alapszabályainak kidolgozására. Az elkészült szabályzatot ezután Széchenyi személyesen terjesztette fel a nádorhoz jóváhagyás végett.¹¹² Majd 1846. április 6-án, a Pesten tartott második közgyűlésen véglegesen megalakult a Balatoni Gőzhajózási Társaság. Elfogadták az alapszabályokat, és elkezdődhetett a munka. Kossuth előterjesztésére Széchenyit a társaság örökös elnökévé választotta: „*a társaság elismerésül azon érdemnek,*

melyekkel magát a Vállalat megalapítása körül gróf Széchenyi István öxelenciájának lekötelezve érzi, ugyancsak a társaság elnökévé kéri fel. Kinek tehát elnöksége választás alá többé nem esvén, csak a halál vagy lemondás által szünhetik meg – s ez esetben intézkedés a közgyűlésnek tartatik fenn.”¹¹³ Széchenyi pedig arról számolt be, hogy az első balatoni gőzhajónak, a Kisfaludynak a gőzgépe már készül London közelében Greenwich-ben, a Temze folyó partján álló Penn és fia gyárban, faváza pedig az Óbudai Hajógyárban. A hajó 3 hónap múlva lett kész és 300 személyt szállíthatott, miután megkezdte menetrendszerinti járatait.¹¹⁴ Az elfogadott alapszabályokat ezután terjesztették fel a Helytartótanácshoz jóváhagyás végett, ami a 14 §. megvitatása után meg is történt.¹¹⁵

A részvényjegyzés nem ment könnyen, az aláírt részvények egy részét nem fizették ki. 1846. szeptember 27-én 90 részvényes még az első részletet sem fizette be, így majdnem pénz nélkül indult el a vállalat.¹¹⁶ A részvényen ugyanis ez a szöveg állt: „törvényes és rövid úton az illetőket fizetésre nem kényszeríthetik”. Széchenyi e kitételnek a részvényekre való felírása miatt szemrehányást is tett Hertelendynek, hiszen ezután kénytelen volt mindenkit egyenként felkérni a fizetésre.

Széchenyi mindent megtett annak érdekében, hogy a társaság részvényeit előjegyezzék, illetve ki is fizessék. Módszereit rendkívül szemléletesen írta le Hertelendynek szóló levelében, amely a Kisfaludy első útjának előkészítésére vonatkozóan adott tanácsokat: „fődolog mindig hogy elég pénzünk legyen és e tekintetben jó volna – egészen köztünk mondván – ha Ön minél több részvényest csődítene egybe – KISFALUDY első nagy kirándulása alkalmával. Ekkor, mennyire csak lehet, tökéletes tisztaságba ki kell mutatni, mennyi az aláírás, mennyi a beszedett pénz, mennyi a kiadás és mennyi a szükség: mikor én (de ennek szoros titoknak kell maradni) egy jó alkalmat megragadnék és a téma körül szónokolnék... Előre lelkesek, hátra felejtene: kezdeni gyermek is tud, ám de befejezéshez férfiú kell, ügyünk sikere bizonyos, ha győzhetjük szusszal, tehát én a 10 részvényemhez még 5-öt, sőt 10-et írok alá... De mint mondom – ha ez titok nem marad, fel-sülünk mert a finom orrú földi, ha megszagolja ezt, vagy elmarad, vagy valami mód elárkolja magát, mikor aztán késő.”¹¹⁷

PESTI MAGYAR KERESKEDELMI BANK

A Hitel megjelenése után Ullmann Mór¹¹⁸ Pesti nagykereskedő társai körében azt az indítványt tette, hogy „állítsanak fel olyan intézetet, amely által a kereskedés és ezáltal a hazai munkásság számára jelentékeny tőke összeg szereztessék, mely egyedül a kereskedelemre fordítsa, hazánkban a pénzforgását sokszorozza, az igyekezetet bátorítsa, az elvállalt tartozások teljesítését megkönnyítse, végre a személyes

hitelnek biztos alapot szerezzen, s épen ezáltal a forgalomnak eddigeli oly veszedelmes uzsorát megszüntesse.”¹¹⁹ A kereskedők és a polgárok üdvözölték az ötletet és elhatározták, hogy 2 000 000 forint alaptőkével fogják felállítani a tervezett pénztézetet. Május 7-re elkészítették azt a kérvényt, amelyben József Nádot a bank pártfogójának kérték fel és egyuttal felkérték arra, hogy járjon közbe a királynál a bank szabadalmának és engedélyének kibocsátása érdekében.

Elkészítették a bank alapszabályát és ügyrendjét is, amelyeknél az Osztrák Nemzeti Bank 1817-es alapszabályát és ügyrendjét tekintették mintának. Természetesen kihagyták azokat a részeket, amelyek a bankjegyek kibocsátására és beváltására vonatkoztak.

A részvénytársaság alapítására vonatkozó kérvényt 1830 május 14-én nyújtották be a Helytartótanácshoz.¹²⁰ A kérvényt Pest város legelőkelőbb kereskedői és polgárai írtak alá: Ullmann Mór, Sartory Sáros György, Kappel Frigyes, Sálics A. Ferenc, Kunewalder Takásy György, Wodianer Sámuel nagykereskedők, Imrecsák Pál gyógyszerész-gyertyagyártó, Fuchs Keresztény dohánykereskedő, később gyártó, Goldberger Sámuel kékfestő, Valero Antal selyemgyártó.

A kérvény három részből áll:

1.) Az első részben megindokolták a bank alapításának szükségességét. Az általános pénzhiány miatt a kereskedők és a termelők évek óta kénytelenek üzleteiket korlátozni, áruikat áron alul eladni. Akik mégis kölcsönt vesznek fel azokat tönkreteszi a nagy kamat.

2.) A bank engedélyezése nem korlátozná az Osztrák Nemzeti Bank szabadalmát, hiszen az nem állított fel Magyarországon fiókhálózatot. Bécsben pedig még a legelőkelőbb Magyar kereskedők aláírása is sem fogadják el a különböző váltókon.

3.) Mivel nincs kereskedelmi-és váltótörvényszék, ezért egy választott bíróság illetékességét fogadják el, amelynek ítéleteit egy külön erre a célra rendelt hatóság hajtaná végre: „Hogy a bankügy megállapításához feltétlenül szükséges hatályos igazságszolgáltatás biztosítsa, úgy a bank maga mint minden részvényese, nemkülönben minden más kereskedő és magános, ki a bankkal bárminemű üzleti összeköttetésbe lép, legyen az magyar vagy idegen, a nemzeti ségre és származásra tekintet nélkül, a születés és rang által adott jogokról való lemondással köteles magát az erre vonatkozólag szerkesztett kötelező nyilatkozat aláírására mellett a bank érdekében felállított választott bíróság határozatának feltétlenül alávetni. Ennek a választott bíróságnak a tagjait a bankigazgatóság nevezi ki.” A bíróság hét tagból állt volna: három jogtudósból és négy kereskedőből, akik a banknak nem részvényesei. „Ez a választott bíróság maga választja meg tagjai közül az elnököt és köteles minden felmerülő peres kérdésben az alsó-osztrák

riai kereskedelmi- és váltótörvény értelmében ítékezni és ítéletét semmi néven nevezendő jogorvoslat, vagy hatósági paranccsal, vagy megbízással nem lehet megtámadni.” „Ha az adós a végrehajtás fogantatásának mégis ellenszegülne, Pest város tanácsa, írásbeli megkeresésére köteles, mégpedig tekintet nélkül arra, hogy vajon az adós nemes-e vagy sem, miután az előjogairól az aláírt nyilatkozatban különben is lemondott, a végrehajtó ülnöknek a szükséges hatalmat azonnal a rendelkezésére bocsátani.” (Tervezet 40. §.)¹²¹

A bank üzletkörét a Tervezet 12. §-a határozta meg. Eszerint leszámítolással, giró-, előleg- és kölcsönüzletekkel üzletelnének. A szabadalmat 30 évre kérték, mégpedig úgy, hogy addig Pesten ne legyen szabad másik bankot alapítani, de a Pesti Magyar Kereskedelmi Banknak legyen joga bármelyik szabad királyi városban bankfiókot nyitni.

Az alapszabályok 1. §-a a bank alaptőkéjét (4 000 darab 500 forint névértékű részvényből) 2 000 000 forintban állapították meg, amelyet fokozatosan gyűjtöttek volna össze. A részvénykibocsátás első fázisában csak 2.000 darab részvényt kínáltak eladásra.

A bankalapítás minél gyorsabb kivitelezése érdekében 1833. április 10-én egy újabb bizottságot állítottak fel. Ennek elnöke: gróf Sztáray Albert, alelnöke: Ullmann Mór, tagjai: Kolb János György, Kappel Frigyes, Valero Antal, Takátsy György, Vrányi Konstantin, Jádics A. Ferenc, Burgmann Károly, Liedmann Frigyes, Kadisch Joachim, Wodianer Samuel és Schiller Károly voltak.

A bizottságot azzal a feladattal bízták meg: egyrészt, hogy a kormány részéről felmerülő kifogásokkal, ellenvetésekkel szemben fogalmazza meg a bank álláspontját, másrészt, hogy a 2000 darab részvény jegyzését hirdesse meg. Ez utóbbi sikerrel is járt, az engedélyezési eljárás azonban továbbra is akadozott. Az 1835. február 8-án tartott zárt bizottsági ülésen gróf Sztáray Albert indítványozta, hogy egy újabb, talán még hatékonyabban működő testület bízsanak meg az engedélyezési eljárás megsürgetése érdekében. Egyúttal javasolta, hogy készüljenek fel újabb 1.000 részvény eladására. Az indítványt elfogadták és megválasztották az új bizottságot, amelynek gróf Sztáray Albert, Ullmann Mór, gróf Széchenyi István, Schedius Lajos helytartósági tanácsos, Dubravitzky Simon pestmegyei alispán, Robitnek József, Valero Antal és Wodiáner Mór voltak a tagjai.¹²²

Az engedélyezési eljárás során a Helytartótanács tisztviselői különösen a 19. és a 20. §-t kritizálták. Végül ezeknek a rendelkezéseknek új megfogalmazását készítették el. Érdekes módon rendkívül nehézkes szöveget sikerült kiötleniük. A lényeg azonban nem változott. A bank alapítását még az is késleltette, hogy míg az alapszabályról vitatkoztak, addig az 1839–1840. évi országgyűlés megalkotta a modern kereskedelmi jogi törvényeket (1840. évi 15., 16., 17., 18. és 20. tc.-ek), amelyek felállították a keres-

kedelmi- és váltótörvényszékeket, rendelkeztek a részvénytársaságok alapításáról, stb. Ennek megfelelően újra át kellett írni az alapszabályt, de most már nem lehetett formai kifogásokkal tovább húzni az időt (így is tíz évet vesztegettek el), ezért végre V. Ferdinánd aláírta a 13.973/841. sz. szabadalomlevelet, amely alapján megalakulhatott a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank.

Az Első Pesti Magyar Kereskedelmi Bank alapszabályai¹²³ révén megismerhetjük az első magyar bank részvénytársaság szervezetét és működését.

Az 1. §-ban határozták meg a bank alaptőkéjét; 2 000 000 forint, amely 4 000 darab 500 forint névértékű részvényből áll. A részvények névre szólóak (3. §.). A részvényesek csak részvényeik befizetéséért felelősek (4. §.). A részvények egyenlő jogokat biztosítanak (5. §.). A részvényeseknek 5%-os kamatot garantálnak. Az ezt meghaladó nyereséget részben osztalékra, részben pedig a tartalékalapra kell fordítani (10. §.).

Az alapszabály túlságosan is merev szabállyal határozta meg a nyereség megállapításának és felosztásának módját. Megkötötte a bank vezetőinek a kezét a tartalékalap kialakításánál. A bank első igazgatója ezért megpróbálta a kamatfizetési kötelezettséget megszüntetni, de ezt a Helytartótanács nem engedélyezte azzal az indoklással, hogy a „részvények árfolyamhanyatlását és az árfolyam-spekulációt” e nélkül nem lehetne megakadályozni. A gyakorlatban végül is ez az előírás sem okozott gondot, mert a bank még a legnehezebb években is mindig képes volt a részvényeseknek az 5%-os kamatot kifizetni. A tartalékgyűjtés és az osztalék a bank kezdeti időszakában nem volt jelentős, később pedig ügyes üzletvezetéssel ezt a kérdést is megoldották.

A bank felett a felügyeletet és az ellenőrzést a Helytartótanács gyakorolta. Az alapszabályok és az ügyrend megsértéséből eredő panaszokkal hozzá lehetett fordulni. Emellett joga volt a bank ügymenetét és ügyvitelét minden három hónapban egy küldött tanács által megvizsgáltatni, ezzel a netalán előforduló szabálytalanságokat orvosolhatták. Minderről pedig jelentést készítettek a Helytartótanácsnak (20. §.).

A részvénytársaságot a választmány és az igazgatótanács képviselte (21. §.).

A választmány a részvényesek érdekképviselője is ellátta. Elnevezésével szemben nem a részvényesek által választott testület, hanem a 100 legnagyobb részvényes lett a tagja (24. §.). Ők képviselték a részvényeseket az igazgatósággal szemben, választották meg az igazgatóság tagjait, hagyták jóvá a zárszámadást és a nyereség felosztását (22. §.). A választmányi határozat meghozatalához a tagok háromötödének jelenléte szükséges. Minden választmányi tagnak egy szavazata van. A közgyűlésnek csupán arra volt joga, hogy az alapszabályt vagy az ügyrendet módosítsa és hogy döntsön az üzletmenet folytatása vagy a részvénytársaság felosztása kérdésében.

A bank igazgatósága elnökből, helyettesből és 12 igazgatóból állt, akiket 3 évre választottak úgy, hogy az igazgatók egyharmada évenként, kezdetben sorshúzás, majd a szolgálati idő leteltével lép ki (rotáció elve). A kilépett igazgatót újra meg lehetett választani (30. §.). Az igazgatók közül hatnak kereskedőnek kellett lennie (31. §.). Az elnöknek 20, a helyettesének 15, minden igazgatónak és bírálónak legalább 2 részvényvel kellett rendelkeznie. A részvényeket a hivatali idő alatt nem volt szabad elidegeníteni (33. §.).

Az igazgatóságtól függetlenül működött a „bírálók testülete,” amelyet a választmány választott a részvényesek közül. Ez a véleményező szerv állapította meg azokat a szabályokat, amelyekben belül az egyes kereskedő cégek váltóit leszámítolásra el lehetett fogadni (32. §.).

A bank üzletágai a következők voltak: váltóleszámitolás, lombard kölcsön, „zsirálás,” pénznek és egyéb értékpapíroknak a megőrzése és jelzáloghitel nyújtása. A kamatot 6%-ban állapították meg.

A bank alakuló közgyűlését 1842. április 30-án tartotta, tehát 12 évvel azután, hogy az alapítási kérelmet először benyújtották. A tényleges működést az 1843. június 8-án tartott választmányi üléssel kezdték meg. Ekkor választották meg az igazgatóságot: bankelnök: Ürményi Ferenc, elnökhelyettes: Ullmann Mór, bankigazgatók: Valero Antal, báró Podmaniczky László, báró Rédl Imre, Malvieux I. Keresztény, Havas József, Burgmann Károly, Ugonyai Rubitsek József, Frölich Frigyes, Kadisch Joachim, Rosenfeld M. L., Halbauer J.G., Cahen M. A.¹²⁴

A Pesti Magyar Kereskedelmi Bank alapítása élenkítően hatott a hitelviszonyokra. A kamatláb 9%-ról 6%-ra csökkent. Az eszközpálya váltók értéke az első üzleti év 1,1 millió forintjáról, hat év alatt, 6 millióra növekedett. Kezdetben érdekes módon az okozta a legnagyobb problémát, hogy a bank a tőkét nem tudta kihelyezni. Nagyon kevesen akartak kölcsönt felvenni. Sokan idegenkedtek ettől a megoldástól. Ezen a téren is Széchenyi járt elő jó példával, amikor a Pesti Hengermalom részére hitelt kért.¹²⁵

TAKARÉKPÉNZTÁRAK

A takarékpénztárak alapeszméje nem az üzleti szellem szüleménye, hanem olyan szociálpolitikai gondolat, amely a takarékosagra való neveléssel a kisembereken akart segíteni. Ennek megfelelően, az első takarékpénztárak emberbaráti egyesületek alapításai voltak. A befizetett üzletrészek módosabb emberek adományaiból jöttek össze, amiből azután kölcsönöket tudtak adni alacsony kamattal.¹²⁶

A takarékszövetkezetet Magyarországon Fáy András (1786–1864) író, politikus, az MTA tagja, Szemere Pál szerint a „haza mindenese”¹²⁷ honosította meg. 1838-ban az Athenaeumban felszólítás

cím alatt érvelt először a takarékpénztárak mellett, majd egy évvel később elérkezve látta az időt az első takarékpénztár megalapításának az előkészítésére, ezért tette közzé a „Terve a Pest-megyei köznép számára felállítandó takarékpénztárnak” (Buda 1839) című művét. Ebben a művében a legapróbb részletekig kifejtette a pestmegyei takarékpénztár felállításának, berendezésének és működésének a tervét, bőséges adatokkal, információkkal indokolva az egyes rendelkezéseket. Nem csoda, hogy ez a mű a hazai takarékpénztáraknak sokáig mintául szolgált.

Fáy András a takarékpénztár „jótállási bátorságát” hármassal alapra fektette:

- „Alapítványi” összegre,
- Tartalékpénzre,
- A tisztviselők vagyoni jótállása.

Alaptőkének 20 000. forintot is elegendőnek tartott, ha a betét évente 200 000 forintot tesz ki. A biztonság kedvéért azonban, kezdetben 40 000 forintban állapítaná meg az alaptőkét. Ezt az összeget 200 darab 200 forint névértékű részvény útján gyűjtenék össze. A részvényeseknek, akik többnyire pestmegyei birtokosok lennének – nem kellene a teljes összeget befizetniük, de az összeget a részvények birtoklása érdekében a takarékpénztár javára be kell jegyezni, mert csak így van meg a teljes biztosíték arra, hogy szükség esetén a részvényesek az intézetnek ígért részvényeikért kötelezettséget fognak vállalni.

A részvényesek egyébként a bejegyzett részvényeik névértéke után, csak 6%-ot voltak kötelesek befizetni, amit azután 10 év múlva kamattal nélkül visszakaptak. Ezután a jótállásuk megszűnt, és a birtokukról törölték a bejegyzést. A „gyámolók” azok, akik az intézetet adományban részesítik. Ezek, ha egy részvénytőknél nagyobb összeget adakoznak, tiszteletbeli tagként választhatók meg, és idővel az igazgatóságba is besorolhatók. Az intézet szervezetét Fáy András a következő képen képzelte el: a takarékpénztár ügyeit a közgyűlés, az igazgató és a választmány intézi. Közgyűlést rendszerint január második felében, rendkívüli esetekben, más időpontokban is tarthatnak. A rendes közgyűlés választja az igazgatót, ki emellett a választmánynak is az elnöke lesz. Ezután választják meg a 18 tagból álló választmányt. Minden részvényes részvényei számától függetlenül csak egy szavazatot gyakorolhat.

Az igazgatót három évre választják és újraválasztható. Amennyiben nem választják meg újra, akkor is tagja maradhat a választmánynak, hogy tapasztalatainak az intézmény hasznát vegye.

Választmányi tagokat egy évre választanak, év közben maguk egészítik ki magukat. A választmány tagjai közül, legalább hatnak kell jelen lenni, ha kezelési ügyekről döntenek, nyolcnak, ha kölcsönadásról határoznak. Az első esetben egyszerű, a másodikban kétharmados többség szükséges. A választmány intézi az igazgatónak a takarékpénztár összes ügyeit, és egyben ellenőrzi az intézményt.¹²⁸

A Fáy András által alapított takarékpénztár első részvényesei a korabeli társadalmi élet reprezentánsai köréből kerültek ki: gróf Széchenyi István, Deák Ferenc, Kossuth Lajos, gróf Andrássy György, Bajza József, Böthy Ödön, gróf Károlyi György, gróf Ráday Gedeon, Szemere Pál, Toldy Ferenc, báró Wesselényi Miklós stb. Emellett, számos pesti kereskedő is jegyzett részvényt. A legtöbbet, tizet Ullmann Mór jegyezte.¹²⁹

Fáy András a Pesti Hazai Első Takarékpénztárt kezdetben részvényes egyesületnek nevezte ugyan, de a „részvényes” és „részvényesi tőke” szókat 1839-ben, más értelemben használták, mint ahogyan azt a közkeresetre összeállt társaságokról szóló 1840. évi 18. tc. rendelte. A takarékpénztár egyesület, kezdetben nem volt részvénytársaság. Az 1841. január 3.-ai közgyűlés elvetette azt az indítványt, hogy az intézet jegyeztesse be a cégét a váltótörvényszéknél, azzal az indoklással, hogy a társaság nem részvénytársaság.

A „részvényesek” száma minden évben nőtt:

1840-ben	607
1841-ben	629
1842-ben	636
1843-ban	659
1844-ben	667

Mivel a részvénytársasági forma rendkívül népszerűvé vált az 1840-es években, ezért Kossuth Lajos javaslatára, 1845. szeptember 7-én a takarékpénztár átalakult részvénytársasággá.¹³⁰

A takarékpénztár sikerére jellemző, hogy Magyarországon rövid idő alatt, több takarékpénztárt alapítottak, mint Ausztriában. Igaz ehhez hozzájárult az is, hogy ott sokkal szigorúbb szabályok vonatkoztak rájuk. Arad (1840), Nagyszeben (1841), Pozsony (1842), Sopron (1842. augusztus 31-én, Széchenyi közreműködésével alakult meg. Elsőként Széchenyi jegyzett 2.000 forintot.) Majd: Eperjes, Miskolc, Veszprém, Buda, Debrecen, Szekszárd, Nagyvárad, Győr, Szeged, Temesvár, Heves megye, Nagyszombat, Esztergom, Kőszeg, Baja, Jászberény, Szatmár, Zágráb, Szepes... stb.

Ezek a takarékpénztárak, bár korlátozott mértékben, de tudtak hitelezni az iparnak és a kereskedelemnek is. A legnagyobb magyarországi takarékpénztár, a pesti 1845-ben 2,4 millió forintot hitelezett. Készpénzállománya, csaknem 100 000 forint, betétállománya, pedig 1 850 000 forint volt. A pozsonyi takarékpénztár betétállománya ugyanakkor 1,6 millió, 971 410 forint jelzálogkölcson nyújtott és előleget 508 979 forint értékben. Kétségtelen azonban, hogy a legtöbb takarékpénztár betét- és kölcsönforgalma százezer forint alatt maradt.¹³¹

A fentiekből jól látható, hogy miként alakultak és működtek azok a részvénytársaságok, amelyek részben még az 1840-évi 18. tc. életbe lépése előtt keletkeztek, ill. azok a részvénytársaságok, amelyeket az 1840-es évek során hoztak létre.

Melléklet Széchenyi részvényekbe fektetett vagyonáról

Széchenyi, miközben közcélokra hatalmas összegeket áldozott vagyonából, a 19. századi üzleti szellemnek megfelelően különböző vállalkozásokból, üzleti tranzakciókból jelentős haszonra tett szert. Talán Ő volt az egyetlen olyan magyar arisztokrata, akinek a vállalkozásaiból származó bevételei nagyjából azonos szinten álltak a földbirtokaiból származó jövedelmével.

Egy 1850-ben készített összeírás szerint, Széchenyinek 373 ezer forintja feküdt értékpapírokban.¹³²

1834. évi sorsjáték	1 129 forint
31 db lánchídi részvény	15 500 forint
körmöci kőedénygyári részvény	200 forint
kőszegi posztógyári részvény	1 000 forint
20 db soproni takarékpénztári részvény	1 000 forint
17 db hengeralmi részvény	28 800 forint
cukorgyári részvény	1 000 forint
balatoni gőzhajózási részvény	1 150 forint
budai alagúti részvény	1 400 forint
190 db. lánchídi (Bécsben lévő) részvény	95 000 forint
vasgyári részvény	5 000 forint
55 db. dunagőzhajózási részvény	241 334 forint
Összesen:	392 513 forint

Az érdekesség kedvéért hasonlítsuk össze a kor egyik legsikeresebb kereskedőjének Kappel Frigyesnek 1848 március 22-én készült értékpapír tárcájával.¹³³

Magyar papírok:

337 db lánchídi részvény	187 500 forint,
326 db Központi vasúttársasági részvény	79 000 forint,
6 db Hengeralmi részvény	8 400 forint,
185 db Esterházy sorsjegy	7 400 forint,
1 db Pesti Takarékpénztár részvény	60 forint,

Külföldi értékpapírok:

182 db Kaiser Ferdinand Nordbahn részvény	182 000 forint,
237 db Osztrák Nemzeti Bank részvény	16 600 forint,
Metalliques	40 000 forint,
58 db 1834-es osztrák kölcsönkötvény	29 000 forint,
10 db Golgnitzi Vasút részvény	10 000 forint,
14 db 1822-es Orosz – Angol kölcsön	5 439 forint,
2 db Wiener Immobilien részvény	2 500 forint,
Bajor obligatiók	2 000 forint,
23 db 1839-es osztrák kölcsön	1 150 forint,
ÖSSZESEN:	720 449 forint

Széchenyi, amikor csak lehetett részvények adásvételével is gyarapította vagyonát. Íme néhány példa ezekről az esetekről:

1835. november 17.: Malvun C. J. levele Széchenyihez, hogy a csatornaépítés részvénytársaság részvényeit a Rothschild bankház megbízásából jegyzi és kéri Széchenyit, hogy jegyezzen.¹³⁴

1838. június 4.: Lunkányi János levele 5 darab Bécs – Győr vasúti részvény átengedéséről.¹³⁵

1838. június 24.: Rosa C. levelei: a Bécs – Győr vasúti részvény átadásáról szóló értesítés.¹³⁶

1838. július 31.: Schuller levele Dessewffy Aurélhoz: Széchenyi kívánságára jegyezték számára egy részvényt és 50 forintot befizetett.¹³⁷

1838. augusztus 4.: Schuller cég levele Dessewffy Aurélhoz. Az 5694-es számú részvényt Széchenyi

kívánságára a nevére jegyezték.¹³⁸

1838 július 20.: Sina György levele: 40 db Bécs – Győr vasúti részvényt átvett Széchenyi javára.¹³⁹

1839 április 4.: Sina Simon levele: 20 db Rajna Gőzhajózási részvényt vett át Széchenyi számára.¹⁴⁰

1842 június 20.: Sina Simon levele: 10 db gőzgép részvényt, amelyek jelenleg nehezen adhatók el, kínáló alkalmakkal értékesíteni fogja.¹⁴¹

Jegyzetek

* Készült a T043731 sz. OTKA kutatás keretében.

¹ HORVÁTH M: Az ipar és kereskedelem története Magyarországon, a három utolsó század alatt. (Buda, 1840. 111. p.-tól); Kaposi Z: Magyarország gazdaságtörténete (1700–1830) (Pécs, 1992. I. k. 110. p.); KAPOSI Z: A gazdasági folyamatok és a közgazdasági gondolkodás kapcsolata a 18. században. (Pécs, 1996.).

² KOMLÓS, J: Az Osztrák–Magyar Monarchia, mint közös piac. Ausztria–Magyarország gazdasági fejlődése a tizenkilencedik században. (Bp., 1989. 222. p.); ECKHART F: A magyar közgazdaság száz éve (1841–1941). Bp., 1941. 13. p.); Polgárosodás és szabadság. Magyarország a XIX. században. Szerk.: Veliky János. (Bp., 1999. 40. p.); BEREND T. I.–RÁNKI GY: A tőkés gazdaság története Magyarországon (1848–1944) (Bp., 1991. 100. p.-tól).

³ CZOH G.–SZABÓ G.–ZSINKA L: Változások a magyar város- és településszervezetben 1784 és 1910 között. (Aetas, 1994.)

⁴ hajnal ISTVÁN: Az osztálytársadalom. In: Magyar művelődés története. (Szerk.: Domanovszky Sándor) (Bp., 1939–1942. V. k. 296. p.).

⁵ HORVÁTH MIHÁLY: Az ipar és a kereskedelem története Magyarországon. (Buda, 1840. 305–306. p.); SZTUDINKA FERENC: A gácsi posztógyár története. (Losonc, 1906.); BARTA ISTVÁN: Adatok a gácsi posztógyár történetéhez. (Történelmi Szemle, 1961.) 113. p.

⁶ Magyar Országos Levéltár. Tavernicalia 910/1846 és Regpraesidialia 1821–VIII., Palat. Secr. Misc. Off. 1840–X.; GYÖMREI SÁNDOR: Az első pesti kereskedelmi részvénytársaság története. In: Tanulmányok Budapest Múltjából. XI. kötet. (Bp., 1956. 202–203. p.); HORVÁTH MIHÁLY: Az ipar és kereskedelem története Magyarországon. (Buda, 1843. 351. p.).

⁷ Széchenyi Könyvtár Kézirattára. Fol. lat. 462. 35–100. p.

⁸ Magyar Országos Levéltár. Reg. Acta Dictalia. 1802–LIX.

⁹ KELEMEN JÓZSEF: A magyar hitelügy története a legújabb időkig. (Bp., 1938. 113. p.).

¹⁰ NAGY DEZSŐ: A részvénytársaságok történeti fejlődése, jelentősége és jogi természete. (Magyar Igazságügy, 1877. 286. p.).

¹¹ Magyar Országos Levéltár. Reg. Palat. Secr. Misc. Off. 1826–IV.

¹² Magyar Országos Levéltár. Reg. Syst. 1830–850.

¹³ Magyar Országos Levéltár. Palat. Secr. Praesidialia 1828–XX.

¹⁴ GYÖMREI SÁNDOR: Az első pesti kereskedelmi részvénytársaság története. In: Tanulmányok Budapest Múltjából. XI. kötet. (Bp., 1956. 205. p.).

¹⁵ GYÖMREI: 1956. 205. p.

¹⁶ HORVÁTH ATTILA: Széchenyi István modernizációs programjának hitel jogi vonatkozásai (Jogtudományi Közlöny, 1991. 38. p.); KEMÉNY ZSIGMOND: Tanulmányai. I. k., Széchenyi István. (Pest, 1870. 333. p.).

¹⁷ SZÉCHENYI ISTVÁN: Hitel. (Pest, 1830. 237. p.).

¹⁸ SZÉCHENYI ISTVÁN: Világ. (Pest, 1831. 383. p.). Széchenyi István tudatosan képezte magát a közgazdaságtudomány terén: MÁTYÁS ANTAL: Széchenyi közgazdasági nézetei. (Társadalmi Szemle, 1954.) MÁTYÁS ANTAL: Adalékok Széchenyi közgazdaságtani nézeteinek marxista értékeléséhez. (MTA IX Osztályának Közleményei. I. 1966.) MÁTYÁS ANTAL: A Stádium főbb közgazdasági gondolatai. In: Széchenyi István Stádium (Bevezetés) (Bp., 1968.) MÁTYÁS ANTAL: Széchenyi és az angol klasztrikus közgazdaságtan (Gazdaság, 1974.) MÁTYÁS ANTAL:

Magyarország gazdasági felemelkedésének útja és problémái Széchenyi alapvető műveiben. (Közgazdasági Szemle, 1980.)

¹⁹ SZÉCHENYI ISTVÁN: Hitel. (Pest, 1830. 122. p.).

²⁰ Az általa megvalósított „percent-rendszerrel” írt Lunkányinak egyik levelében. Lásd: Magyar Országos Levéltár. Széchenyi lvt. Lunkányi hagyatéka. I. sz. Széchenyi levele Lunkányihoz. 1848. április 7.

²¹ SZÉCHENYI ISTVÁN Naplói. Szerk.: Viszota Gyula. (Bp., 1926. II. k. 677. p.).

²² ÉBER ANTAL: Széchenyi gazdaságpolitikája. (Bp., 1940. 209. p.).

²³ DARVAS ISTVÁN: Adalékok Lunkányi János életrajzához. (Soproni Szemle 1956.); TILKOVSZKY LÓRÁNT: Lunkányi arcképehez (Soproni Szemle, 1959.); LUNKÁNYI JÁNOS: Észrevételek a Hitel című munka taglalására. (kézirat) MTA kézirattár 304/48–49. ktg. sz.; LUNKÁNYI JÁNOS: Jegyzetei a Világhoz, Stádiumhoz és Széchenyi egyéb munkáihoz. (kézirat) MTA kézirattár 334/50–54. ktg. sz.; TASNER ANTAL: Levelezése Széchenyi Istvánnal. Pesti Hírlap, 1880., 150. és 176. szám.; TASNER ANTAL: In: Újabbközi Ismeretek Tára VI.; TASNER ANTAL: (Magyar Sajtó 1861. 197.sz.); TASNER ANTAL: (Akadémiai Értesítő 1906.); Széchenyi szellemi hagyatéka és Tasner Antal végrendelete (Emlékirat. Szerk. Tasner Géza. Bp., 1876.); CLARK ÁDÁM: Einige Worte über den Bau der Ofner-Pesther Kettenbrücke. (Pest, 1843.); FARKAS ELEMÉRNÉ: Clark Ádám (Bp., 1966. 3. szám); A Széchenyi-Lánchíd és Clark Ádám. (Bp., 1999.); KOVÁCS LAJOS: Gróf Széchenyi István közéletének három utolsó éve. 1846–48. (Bp., 1889. I–II. k.); Széchenyi és kora Szerk.: Éri István. (Bp., 1991.); F. KISS ERZSÉBET: Az 1848–1849-es magyar minisztériumok. (Bp., 1987. 460–479. p.).

²⁴ SZÉCHENYI ISTVÁN: Néhány szó a löverseny körül. (Pest, 1838. 81. p.).

²⁵ SZÉCHENYI ISTVÁN: Hitel. (Pest, 1833. 33–34. p.).

²⁶ SZÉCHENYI ISTVÁN: Világ. (Pest, 1831. 409. p.).

²⁷ SZÉCHENYI ISTVÁN: Magyar játékszínről. (Pest, 1832. 23. p.).

²⁸ SZÉCHENYI ISTVÁN: Világ. (Pest, 1841. 76. p.).

²⁹ Már Széchenyi korai műveiben is számos utalást találunk a részvénytársaságokra. Pl. Hitel: 33–34, 292–293. 338., 410, 412. p.; Világ: 344, 355–358, 374–377, 514. p., stb.

³⁰ A Magyar Irodalom Története. Szerk.: Beöthy Zsolt. (Bp., 1893–1895. II. k. 43–44. p.).

³¹ SZÉCHENYI ISTVÁN: Selyemről. (Pest, 1840. IV–V. p.).

³² Társalkodó 1835. április 11.

³³ SZÉCHENYI ISTVÁN: Naplói. Szerk.: Viszota Gyula. (Bp., 1932. II. kötet 764. p.).

³⁴ Nemzeti Casino Alapításáról (Hazai és Külföldi Tudósítások, 1827. II. félév) 186. és 385. p.; Nemzeti Casino évkönyve, (Bp., 1901. 2. p.); A Szabályzatra vonatkozó iratok a Magyar Országos Levéltárban, kancelláriai elnöki iratok. 1828/340, 374, 1829/404. p.; A Budai Casino Egyesület alapszabályai (1841.) Fol. Hung. 1053.

³⁵ A Pesti Casino tagjainak ABC szerint való feljegyzése és annak alapjai. (Pest, 1928. 42. p.); Casino évkönyv. A június 7-én tartott közgyűlés parancsolata szerint kiadta gróf Széchenyi István és Döbrentei Gábor. (Pest, 1829.); A Nemzeti Casino részvényeseinek névsora. Szerk.: Tasner Antal. (Pest, 1835.); Jelenkor 1833/14, 18. sz.; Jelenkor 1834/11. sz.; Társalkodó 1839. február 20.;

- DEMKÓ KÁLMÁN: Gróf Széchenyi István és a casinók. (Szepe-
si Lapok 1831/49); PÁKH ALBERT: Kalauz a Nemzeti Casino
könyvtárhoz. (Pest, 1852.); SZÉCHENYI VIKTOR: Széchenyi
István és a Nemzeti Casino. (Bp., 1941.); TÁBORI KORNÉL:
Széchenyi István az első magyar Klub alapító (Ország-Világ,
1925/27); TAKÁTS SÁNDOR: Széchenyi kaszinói és Metternich.
(Budapesti Hírlap. 1929/161).
- ³⁶ SZÉCHENYI ISTVÁN: Világ. (Pest, 1931. 231. p.)
- ³⁷ Jelenkor 1833/14. 18. sz.
- ³⁸ Jelenkor 1833/11. sz.
- ³⁹ Jelenkor 1835/9., 50. sz. 1836/14. sz.
- ⁴⁰ VILKOVSKY JÓZSEF: Széchenyi, a kereskedelem és ipar.
(Kassa, 1941. 6. p.)
- ⁴¹ PAJKOSSY GÁBOR: Polgári átalakulás és nyilvánosság a ma-
gyar reformkorban. (Bp., 1991. 16. p.)
- ⁴² FÁY ANDRÁS: Széchenyi István pestmegyei működése (Buda-
pesti Szemle, 1862.) 92. p.
- ⁴³ A mű folytatása: Néhány szó a magyar játékszín körül (Társalko-
dó, 1835)
- ⁴⁴ BÉNYEI MIKLÓS: Széchenyi és a Nemzeti Színház. In.: Törté-
nelmi tanulmányok. (Debrecen 1992. 82. p.)
- ⁴⁵ SZÉCHENYI ISTVÁN: Magyar játékszínről. (Pest, 1832. 23–24.
p.)
- ⁴⁶ SZÉCHENYI ISTVÁN: Magyar játékszínről. (Pest, 1832. 28. p.)
- ⁴⁷ SZÉCHENYI ISTVÁN: Magyar játékszínről. (Pest, 1832. 29. p.);
Széchenyi és a Nemzeti Színház: BAYER JÓZSEF: A nemzeti já-
tékszín története. (Bp., 1887. I–II. k.); BAYER JÓZSEF: Széche-
nyi István gróf és a nemzeti játékszín körüli mozgalom az irodal-
omban (Pesti Napló 1887. szeptember 25–26.); BAYER JÓZSEF:
Nemzeti játékszín mint közügy. (Budapesti Szemle, 1900.);
BAYER JÓZSEF: Egy „Művésztársaság” eszméje és gróf Széche-
nyi István (Művészet, 1903.); BAYER JÓZSEF: Baumfeld gróf
Széchenyi Istvánról. (Akadémiai Értesítő 1912.); BELITSKA-
SCHOLTZ HEDVIG: Széchenyi és a magyar színházépítési törek-
vések. (Építés és Építéstudomány, 1974.); BORY ISTVÁN: Szé-
chenyi István színházterveinek (Újság, 1942. július 14.); BORY
ISTVÁN: Széchenyi István Duna-parti Színházterve. (Bp., 1947);
PUKANSZKYNÉ KÁDÁR JOLÁN: A Nemzeti Színház százéves
története. (Bp., 1943. I–II. k.); REXA DEZSŐ: Széchenyi és a
Nemzeti Színház (Budapesti Hírlap. 1927. augusztus 20.); VÁLI
BÉLA: A magyar színészet története. (Bp., 1883. 366. p.-tól);
VISZOTA GYULA: Széchenyi és a pesti állandó magyar színház.
(Irodalomtörténet. 1936.)
- ⁴⁸ A dunai hajózás XIX. századig terjedő történetéről a legfontosabb
összefoglalás: DOMANOVSKY SÁNDOR: Die
Vergangenheit der ungarischen Donau-Handelschiffart. In.:
Ungarische Jahrbücher. 1922.
- ⁴⁹ Magyar Vízügyi Múzeum. Lsz. 28–17. 183. p.
- ⁵⁰ Dunagőzhajózási Társaság alapszabályai. (Bécs, 1830.), Magyar
Vízügyi Múzeum Lsz. 28–17. 639. Statuten der kk. privilegirten
ersten Donau-Dampfschiffarts-Gesellschaft. Wien. 1830. MTA
kézirattár. 177/1. ktg. sz. Részvényesek felelőssége. (Bécs, 1834.
február 28.), Magyar Vízügyi Múzeum. Lsz. 28–17. 179. p.
- ⁵¹ Dunagőzhajózási Társaság története (Magyar föld- és népei 1846.
június 6.); Dunagőzhajózási Társulat: visszapillantás keletkezésé-
re és fejlődésére. (Bp., 1885).
- ⁵² A levelet közli: FALK MIKSA: Széchenyi István gróf és kora.
(Pest, 1868. 72. p.)
- ⁵³ SZÉCHENYI ISTVÁN: Naplói, Szerk.: Viszota Gyula. (Bp.,
1934. 710. p.)
- ⁵⁴ Néhány szó a Dunahajózás körül I–XXII. Közlemény (Társalkodó
1833. augusztus 20–1838. szeptember 26.)
- ⁵⁵ Sitzungs-Protokoll der General-Versammlung der kk. privilegirten
ersten Donau-Dampf-Schiffart-Gesellschaft von 13. február 1833.
MTA kézirattár 177/22. ktg. sz. Széchenyi itt már mint
„Stimmfahige Ationnaire”; Sitzung der General-Versammlung der
k.k. privilegirten ersten Donau-Dampf Schiffarts-Gesellschaft von
27. februar 1835. MTA kézirattár 177/22. ktg. sz.; Sitzung der
General-Versammlung der k.k. privilegirten ersten Donau-Dampf-
Schiffarts-Gesellschaft von 29. június 1838. MTA kézirattár
177/23. ktg. sz.; Sitzung der General-Versammlung der k.k. privi-
legirten ersten Donau-Dampf-Schiffarts-Gesellschaft von 11 und
14. februar 1839. MTA kézirattár 177/25. ktg. sz.; Sitzung der
General-Versammlung der k.k. privilegirten ersten Donau-Dampf-
Schiffarts-Gesellschaft von 10. február 1840. MTA kézirattár
177/26. ktg. sz.; Sitzung der General-Versammlung der k.k. privi-
legirten ersten Donau-Dampf-Schiffarts-Gesellschaft von 28.
szeptember 1840. MTA kézirattár 177/27. ktg. sz.; Ülési
jegyzőkönyv az ausztriai cs.kir. szabaditék első Dunagőzhajózási
Társaság Közgyűléséhez. 1841-iki február 26. után. MTA kézirattár
177/28. ktg. sz.; Vorschlag zur Geschäfts-Ordnung für die kk.
privilegirten erste Österr. Donau-Dampfschiffarts-Gesellschaft.
(Wien. 1842.). MTA Kézirattár 177/9. ktg. sz.; „Első Ausztriai
Dunagőzhajózási Társaság kormányzósága és választmánya az ál-
taluk megvalósított ügyrendi javaslatot terjesztik a részvényesek
elő.” 1842. december 6-i közgyűlésre MTA kézirattár 177/5. ktg.
sz.; Entwurf erneuerter Statuten und eines Geschäfts-Reglements
für die erste k.k. privilegirten Donau-Dampfschiffarts-
Gesellschaft. (Wien, 1845). MTA Kézirattár 177/9. ktg. sz.;
Statuten und geschäfts-Reglement der erster k.k. Donau-
Dampfschiffarts-Gesellschaft. (Wien, 1846). MTA Kézirattár
177/11. ktg. sz.; Széchenyinek az Első Dunagőzhajózási Társaság-
ban való közreműködéséről: Magyar Vízügyi Múzeum L. sz.
28.17.172.; Tudósítások a Jelenkorban 1836/14, 1836/23, 1840/16
stb. számokban.
- ⁵⁶ MÉSZÁROS VINCE: Széchenyi és a magyar vízügyek. (Bp.,
1979. 60. p.)
- ⁵⁷ SZÉCHENYI ISTVÁN: Hírlapi cikkei /1828–1848/ Szerk.: Zichy
Antal. (Bp., 1893.–1894 I. k. 560. p.)
- ⁵⁸ DEMÉNYI MIKLÓS–HERNÁDY FERENC: A magyar hajózás
története. (Bp., 1967. 58–64 p., 82–84. p.); BAGYÓ JÁNOS:
Gróf Széchenyi István közlekedési reformja és tevékenysége (Bp.,
1913. 67. p.); CSILLAG MIKLÓS–MARRÓ JÓZSEF: „Francz I.”
első Dunagőzhajózási Társaság első gőzhajója. (Bp., 1968.);
GONDA BÉLA: A magyar hajózás. (Bp., 1899.); MLADIATU A.
JÁNOS: Széchenyi géniusza és a magyar hajózás. (Bp., 1941.);
ROHINGER SÁNDOR: Gróf Széchenyi István műalkotásai. (Bp.,
1941.); ROHINGER SÁNDOR: Hajózás, Vaskapu Szabályozás,
Tisza-szabályozás (Közgazdasági Szemle, 1941.); TRUMMEL
KÁLMÁN: Széchenyi vízügyi politikája. (Magyar Gazdák Szem-
léje 1941.); VAJNA ISTVÁN: Széchenyi és a magyar gőzhajózás.
(Magyar Közlekedési Szemle 1941.). ZELOVICH KORNÉL:
Széchenyi mérnöki alkotásai. (Bp., 1921.)
- ⁵⁹ Jelenkor 1845. február 3., 13., 16., 20.
- ⁶⁰ Jelenkor 1843. július 13. melléklet.
- ⁶¹ Jelenkor 1845/14. sz.
- ⁶² BÁNRÉVI GYÖRGY: Buda és Pest Lánchíd-pöre (Bp., 1947);
CLARC, ADAM: An account of the suspension bridge across
Danube unitid Pest with Buda. (London, 1842. I–III. k.);
CLARK, WILLIAM TIERNEY: An account with illustrations of
the suspension bridge across the river Danube, uniting Pesth with
Buda... (London, 1853.); CSONTOS SÁNDOR: Széchenyi és a
hidvám. (Magyar Lélek 1941); CZIRÁKY ANTAL: Beszéde a
Buda és Pest között építendő állandó híd ügyében. (Tudományos
Gyűjtemény 1835); HAJÓS ANTAL: Széchenyi technikai tanul-
mányai. (Műszaki Szemle 1925); JÁNOSSY FERENC: A buda-
pesti Lánchíd. (Hazánk 1858. 50sz.); JUNG PÉTER: Széchenyi
műszaki alkotásai. (Szeged, 1942.); KHERNDL ANTAL: A lán-
chidak merevítő tartóinak elméletéről. (Századok 1883);
LESTYÁN SÁNDOR: A százéves Lánchíd. (Bp., é. n.);
LESTYÁN SÁNDOR: A Lánchíd regénye. (Bp., 1955);
LIPTHAY SÁNDOR: Gróf Széchenyi István műszaki alkotásai.
(Bp., 1956); MAJLÁTH BÉLA: A Lánchíd (Budapesti Szemle
1880); MAJLÁTH BÉLA: A Lánchíd története. (Budapesti Szem-
le 1882); ROHINGER SÁNDOR: Gróf Széchenyi István műal-
kotásai. (Bp., 1941); SZIGETHY GÁBOR: Gróf Széchenyi István
hidat épít. (Kortárs 1976); VAJDA PÁL R.: A százéves Lánchíd.
(Bp., 1942); VAJDA PÁL R.: A Lánchíd története. (Bp., 1947.);
VISZOTA GYULA: A Széchenyi-híd története az 1836:XXVI. T.
C. megalkotásáig. (Bp., 1899); ZELOVICH KORNÉL: A buda-

- pesti Lánchíd. (Bp., 1899); ZELOVICH KORNÉL: Széchenyi-Lánchíd. (Budapesti Hírlap 1915/329); A Széchenyi-Lánchíd és Clark Ádám. (Bp., 1899); RADNAI LÓRÁNT: A Lánchíd. (Bp., 1961); GÁLL IMRE: Régi magyar hidak. (Bp., 1970); Hidak. Szerk.: Palotás László (Bp., 1987); GÁLLIK ISTÁN: Történelmi visszapiillantás régebbi Duna-hídjaink építésére. (Technika, 1941.).
- ⁶³ CORTRIGHT, ROBERT S.: Bridging. Discovering the beauty of bridges. (Oregon, 1998. 167. p.).
- ⁶⁴ SZÉCHENYI ISTVÁN Naplói. Szerk.: Viszota Gyula. (Bp., 1926. 1821. január 4.).
- ⁶⁵ József nádor közreműködéséről: Levelei Széchenyihez a Lánchíd tárgyában. MTA Kézirattár 172/1–7 ktg. sz. Üzenetei a Lánchíd építésével kapcsolatban, MTA Kézirattár 172/8–14 ktg. sz.
- ⁶⁶ Jelenkor, 1832. február 18. MTA Kézirattár 173/1–28 ktg. sz.
- ⁶⁷ VAJDA PÁL: A Lánchíd története. (Bp., 1947. 16. p.).
- ⁶⁸ Gróf Andrassy György és gróf Széchenyi Istvánnak a budapesti Hid-Egyesülethez irányzott jelentése midőn külföldről visszatérnek. (Pozsony, 1883). Megjelent németül is: Bericht der Grafen Georg Andrassy und Stephan Széchenyi an der Ofner Pesther Brücken-Verein nach ihrer Rückkehr vom Auslande. (Pressburg, 1833).
- ⁶⁹ Ezek közül az egyik legkirívóbb: CZIRÁKY ANTAL: Beszéde a Buda és Pest között építendő állandó híd ügyében (Tudományos Gyűjtemény 1835/5).
- ⁷⁰ Gróf Andrassy György és gróf Széchenyi Istvánnak a budapesti Hid-Egyesülethez irányzott jelentése, midőn külföldről visszatértek. (Pozsony, 1833. 73–74. és 79. p.).
- ⁷¹ Gróf Andrassy György és gróf Széchenyi Istvánnak a budapesti Hid-Egyesülethez irányzott jelentése, midőn külföldről visszatértek. (Pozsony, 1833. 90. p.). Pest megyei levéltár 1832. 2901. sz.
- ⁷² Jelenkor 1833. 377. p.
- ⁷³ SZÉCHENYI ISTVÁN Naplói Szerk.: Viszota Gyula. (Bp., 1934. 282. p.).
- ⁷⁴ Kossuth Lajos összes munkái. Országgyűlési Tudósítások I. kötet, sajtó alá rendezte: Barta István, (Bp., 1948–1961. 498–499. p.); A Buda és Pest közt építendő Álló-Híd tárgyában kinevezett országos küldöttség munkálatai. Pest, 1837–38. I–III. k.; A Buda s Pesti Híd tárgyában országosan rendelt különküldöttség jelentése (Acta Comitiorum 1832–1836. 5. k. függelék I. CDXVL. sz. alatt.)
- ⁷⁵ Kossuth Lajos összes munkái. Országgyűlési Tudósítások IV. kötet, sajtó alá rendezte: Barta István: (Bp., 1948–1961. 114. és 134. p.)
- ⁷⁶ Gróf Széchenyi István munkái. Beszédei. Szerk.: Zichy Antal. (Bp., 1887. 120. p.).
- ⁷⁷ GÁRDONYI ALBERT: Széchenyi István szerepe Budapest fővárossá fejlesztésében. In.: Tanulmányok Budapest múltjából. IX. k. (Bp., 1941.).
- ⁷⁸ Országos Karok és rendek üzenetei a híd tárgyában. MTA Kézirattár 172/15–18. ktg. sz.; FÁY ANDRÁS: Az Állóhíddal kapcsolatos bizottsági tárgyalásokról jegyzetek. Országos Széchenyi Könyvtár 1908/72. sz.
- ⁷⁹ MÉREI GYULA: Magyar iparfejlődés (1790–1848) (Bp., 1951).
- ⁸⁰ BÁRTFAI SZABÓ LÁSZLÓ: Gróf Széchenyi család története. (Bp., 1913. II. k. 249–250. p.).
- ⁸¹ Pesti Hírlap 1842. augusztus 26.
- ⁸² Századunk 1840. augusztus 6.
- ⁸³ BÁRTFAI SZABÓ LÁSZLÓ: Gróf Széchenyi család története. (Bp., 1913. II. k. 249–250. p.).
- ⁸⁴ Jelenkor 1843. március 2.
- ⁸⁵ A Lánchíd Részvénytársaság működésével kapcsolatos iratok /1841–1857/ MTA Kézirattár 173/60–73 ktg. sz. 172/1–176. ktg. sz.
- ⁸⁶ GAÁL JENŐ: Széchenyi István és a Pesti Hengermalom. (Bp., 1909. 600. p.).
- ⁸⁷ ZELOVICH KORNÉL: A budapesti Lánchíd. (Bp., 1899. 26. p.).
- ⁸⁸ SZÉCHENYI ISTVÁN: Naplói. Szerk.: Viszota Gyula. (Bp., 1926. 1848. január 26.; Gróf Széchenyi István összes munkái. Levelei. (1830–1860) Szerk.: Majláth Béla. (Bp., 1891., II. k. 396. p.).
- ⁸⁹ MTA Kézirattár 176/73–77. ktg. sz.
- ⁹⁰ Széchenyi pesti tervei. Szerk.: Bácskai Vera. (Bp., 1985); FLEISCHER GYULA: Gróf Széchenyi István és a budai Várhegy kiépítésének terve In.: Gróf Klebelsberg Kunó Magyar Történetkutató Intézet évkönyve. (1995. 323. p.); PINTÉR ISTVÁN: Az alagút (Népszava 1982. április 24.); VAJDA GYULA: Az alagút regénye Széchenyi és a két Clark. (Budapest, é. n.).
- ⁹¹ Széchenyi pesti tervei. Szerk.: Bácskai Vera. (Bp., 1985).
- ⁹² Gróf Széchenyi István munkái. Levelei (1830–1860). Szerk.: Majláth Béla. (Bp., 1891. II. k. 75. p.).
- ⁹³ VISZOTA GYULA: Gróf Széchenyi István és a soproni gőzmalom. (Magyar Mérnök és Építési Közlöny 1909.)
- ⁹⁴ SIROKAY ZOLTÁN: Mészáros Lázár tábornok az első magyar hadügyminiszter. (Mátészalka, 1928).
- ⁹⁵ VISZOTA GYULA: Széchenyi és a pesti hengermalom. Függelékében Széchenyi kiadatlan iratai. (Bp., 1910. 9. p.).
- ⁹⁶ Gróf Széchenyi István munkái. Levelei. (1830–1860). Szerk.: Majláth Béla. (Bp., 1821. III. k. 96. p.).
- ⁹⁷ MTA Kézirattár 189/45–52. ktg. sz.
- ⁹⁸ SZÉCHENYI ISTVÁN: Naplói. Szerk.: Viszota Gyula. (Bp., 1937. 1838. december 7.).
- ⁹⁹ MTA Kézirattár 189/53–82. ktg. sz.: Tüköry István, Malvienux C.J., Valero J.A., Halbauer J.G., Thoma József, Walheim J.M., Wodianer Rudolf, Wieser Antal, Neuhofer János, Tasner Antal, Kappel Frigyes, Burgmann Károly, Appiano József, Stadler József, Wenckheim Antal gróf, Gozsdu Emánuel, Simon Florent, Hengelmüller Mihály, Chirtian Kristóf, Festetich Vince gróf, Budai Ferenc, Oesterreicher Dávid, Feszl József, Kullmann Fülöp György, Werderber József, Szekrényessy Endre, Klopfinger János, Bacso Rozália, Illés Ádám, Zerdahelyi Anna, Tiry János, Kovács Zsigmond, Kiss Károly, László Jesefin, Tsukly Pál, Roscony Károly, Ferdinandy Ignác, Müller Göttried, Marczibányi Lajos, Danzer György, Tsztvánszky István, Ziczhy Edmond gróf, Almássy János, Kövesdy Ferenc, Tige Lajos gróf, Tolnay János, Prónay Albert báró, Csáki Petronella grófnő, Hegedűs Zsigmond, Rákóczi András, Sina György báró, Högyész Lajos, Memlauer György, Hummel Antal, Tszida Antal és Wittek. Havas József, Balassovits L., Neppel Antal, Szapáry Sándor gróf, Peisckha Ágost, Szekrényessy József Keszler János, Wieser Ferenc, Simonits János, Nagy István, Rigler Ignás, Gebhardt József, Stangl Ignác, Roditzky Ferenc, Rigler József, Vrányi Konstantin, Dubraviczky Urémnyi, Weisz and Co., Roth Testvérek, Zichy Jenő, Batthyány Lajos, Zichy József, Csapó Dániel, Bakóczy gróf, Werebély Ignác, Benyovszky Péter, Andrassy György, Wagner Dániel.
- ¹⁰⁰ MTA Kézirattár 189/10–15, 23–24. ktg. sz.
- ¹⁰¹ Valero Antal (18. sz. vége–1850). Spanyol eredetű családból származott. Az atyai nagybátyja által a Terézvárosban alapított selyemgyár vezetését 1814-ben vette át és azt a Jacquard-féle szövőszék bevezetésével korszerűsítette. 1840-ben a Lipótvárosban Hild József tervei alapján új gyárpépületet építtetett. Részt vett a Magyar Kereskedelmi Bank alapításában is, amelynek 1848-ban kormányzója lett. Lásd: HALLÓSY ISTVÁN: Fejezetek a magyar iparosodás történetéből. (Bp., 1901); BUDD MELITTA: A Valero selyemgyár. (Bp., 1941); SZAKÁCS MARGIT: A Valero gyár. (Bp., 1958).
- ¹⁰² Kappel Frigyes a 19. századi kereskedelmi élet kimagasló alakja volt. Nagybátyjától örökölt fűszer-és gyarmatáru kereskedéssel kezdte, majd áttért a terménykereskedésre, egyben mint a császári–királyi bányatermékek bizománya, bizománya kereskedést is folytatott. Ezenkívül gyapjúval is foglalkozott, majd bekapcsolódott a dohánykereskedésbe. Mindig a konjunktúrát követte. Mint a Trieszti Biztosító magyarországi ügynöke biztosításokat is kötött. Vagyona 1837-ben már 6.700000 forint volt. Tökéjének 5%-a fektet áruban, a többi értékpapírokban. A mikor belépett a Casino tagjai közé, akkor került kapcsolatba Széchenyivel, aki vállalkozásainál szinte mindig igénybe vette tanácsait és igényelte közreműködését. Lásd: BÁCSKAI VERA: A vállalkozók előfutárai. (Bp., 1989. 57–62. p.).
- ¹⁰³ Halbauer János György gyapjúval és viasszal kereskedett, emellett bizomanyi, szállítmányozási -és bankügyletekkel is

- foglalkozott. Bérbe vette Pest városának vám-és hídjövedelmét. 1842-ben választották meg a Kereskedelmi Testület első elöljárójává. Részt vett a Kereskedelmi Bank alapításában majd megválasztották annak igazgatójává. Széchenyi több vállalkozásában is közreműködött. Pl. a gégyári öntödébe 1000 forintot fektetett be. Lásd: BÁCSKAI VERA: A vállalkozók előfutárai. (Bp., 1989. 68. p.).
- ¹⁰⁴ Wodianer Rudolf 1810-től foglalkozott kereskedéssel. Az 1830-as évekre már vezető szerepet vívott ki magának a gyapjúkereskedelelem terén. Emellett dohányjal is üzletelt. Részt vett a Kereskedelmi Bank és a Lánchíd finanszírozásában. Lásd: BÁCSKAI VERA: A vállalkozók előfutárai. (Bp., 1989. 153–163. p.).
- ¹⁰⁵ Emlékirat a Pesti Hengermalom Társaság fennállásának félszázados évfordulója alkalmából. (Bp., 1890. 5–13. p.). A magyar élelmiszeripar. (Bp., 1896. 90. p.). VISZOTA GYULA: Széchenyi és a pesti hengermalom (Századok 1920. 41. p.) GAÁL JENŐ: Gróf Széchenyi István és a pesti hengermalom társaság. (Bp., 1939.) MAIER GYÖRGY: Gróf Széchenyi István és a 100 éves Pesti Hengermalom. (Bp., 1942.)
- ¹⁰⁶ Emlékirat a pesti Hengermalom Társaság fennállásának félszázados évfordulója alkalmából. (Bp., 1890. 18. p.).
- ¹⁰⁷ GAÁL JENŐ: Széchenyi István és a pesti Hengermalom társaság. (Bp., 1909.)
- ¹⁰⁸ MÉREI GYULA: Magyar iparfejlődés (1790–1848) (Bp., 1951.).
- ¹⁰⁹ SÁNDOR VILMOS: A budapesti nagymalomipar kialakulása (1839–1880) In.: Tanulmányok Budapest Múltjából. 13. k. (Bp., 1959. 324. p.); VISZOTA GYULA: Széchenyi és a Hengermalom. (Századok 1910. 55. p.), MTA Kézirattár 188/67–81. ktg. sz.
- ¹¹⁰ BERLÁSZ JENŐ: A Ganz-gyár első félszázada (1845–1895) In.: Tanulmányok Budapest Múltjából. XII. k. (Bp., 1957. 353–383. p.). KÖVÉR GYÖRGY: 1873. Egy krach anatómiája. (Bp., 1896. 34. p.); Emlékirat Mechwart András igazgató úrnak Ganz és társa részvénytársulat gyárában eltöltött huszonöt éves működése évfordulójának ünnepélése alkalmából. (Bp., é. n.); Ganz és Társa, Vasöntő-és Gépgyár-részvénytársaság (Magyar Szalon, 1889); Ganz Vasöntődéje Budán (Vasárnapi Újság 1862); Ganz és Társa villamosági gép-, vagon- és hajógyár Részvénytársaság repetóriuma. Összeállította: Szilágyi Gábor. (Bp., 1965.). GELLÉRI MÓR: A magyar ipar úttörői. (Bp., 1887.)
- ¹¹¹ Hetilap 1846 január 9.
- ¹¹² Magyar Országos Levéltár, Kossuth gyűjtemény 1846. II. k.
- ¹¹³ Magyar Országos Levéltár, Kossuth gyűjtemény 1846. II. k.
- ¹¹⁴ Balatoni Gőzhajózási Társaság alapszabálya. MTA Kézirattár 184/13. ktg. sz.; Részvényesek névsora, MTA Kézirattár 184/15. ktg. sz.; Balatoni Gőzhajózási Társaság részvényei. MTA Kézirattár 184/18, 20. ktg. sz.; PERGER FERENC: A balatoni gőzhajózás. (Balatoni Kalauz 1925. 105. p.); TÓTH LAJOS: 120 éve indult meg a gőzhajózás a Balatonon. (Bp., 1956); A balatoni gőzhajózás 125 éve Szerk.: Kopár István. (Kecskemét, 1971); TÓTH LAJOS: Széchenyi és a balatoni gőzhajózás. (Közlekedéstudományi Szemle 1956.); FARKAS LÁSZLÓ: Széchenyi és a balatoni gőzhajózás. (Veszprém, 1933); Pesti Hírlap 1846. április 10.; Társalkodó 1846. április 26.
- ¹¹⁵ MTA kézirattár 184/11. ktg. sz.
- ¹¹⁶ Gróf Széchenyi István munkái. Levelei (1830–1860) Szerk.: Majláth Béla. (Bp., 1891. III. k. 417–418. p.).
- ¹¹⁷ Gróf Széchenyi István munkái. Levelei 1830–1860 Szerk.: Majláth Béla. (Bp., 1891. III. k. 365. p.).
- ¹¹⁸ Ullmann Mór (1782–1847): Vagyonát gyapjú- és dohánykereskedelemmel és jelentős kincstári szállításokkal szerezte. Szitányi előnévvel 1825-ben nemességét szerzett. Az 1830-as években egyre többet foglalkozott hitelügyletekkel. Részt vett a Lánchíd és a Duna-balparti vasút építésében, de szerepe volt a Hengermalom és a Gyáralapító Társaság finanszírozásában is. 1846-ban a Rotschild-bankház támogatásával biztosította a Pest és Vác közötti vasútvonal felépítését.; BÁCSKAI VERA: A vállalkozók előfutárai. (Bp., 1898. 145–151. p.).
- ¹¹⁹ PÓLYA JAKAB: A Pesti Magyar Kereskedelmi Bank keletkezésének és 50 éves fennállásának története. (Bp., 1892. 26. p.).
- ¹²⁰ A Helytartótanácsot (*Consilium locumtenentiale regium*) az 1723. évi 47. tc. állította fel, és feladatául a király végrehajtott hatalmának a gyakorlását kapta. A Helytartótanács *Departamentum Commerciale*, 1841-től Kereskedelmi Osztályának hatáskörébe tartozott az alakuló kereskedelmi és közlekedési (hajózási, vasúti, bank, stb.) részvénytársaságok alapításának az engedélyezése. – Magyar Országos Levéltár, Helytartótanácsi Levéltár. C 64 (Departamentum Commerciale.) Normalia 1836–1842. (743. csomó).
- ¹²¹ PÓLYA JAKAB: A Pesti Magyar Kereskedelmi Bank keletkezésének és 50 éves fennállásának története. (Bp., 1892. 29–31. p.).
- ¹²² PÓLYA JAKAB: A Pesti Magyar Kereskedelmi Bank keletkezésének és 50 éves fennállásának története. (Bp., 1892. 38–39. p.); Pesti Magyar Kereskedelmi Bank Részvénytársaság és beolvadt vállalatai. Készítette: Jenei Károly. (Bp., 1965. I. kötet, 5. p.-tól.).
- ¹²³ A Pesti Magyar Kereskedelmi Bank alapszabályai. (Pest, 1842.).
- ¹²⁴ PÓLYA JAKAB: A Pesti Magyar Kereskedelmi Bank keletkezésének és 50 éves fennállásának története. (Bp., 1892. 29–31. p.); Pesti Magyar Kereskedelmi Bank Részvénytársaság és beolvadt vállalatai. Készítette: Jenei Károly. (Bp., 1965. I. kötet, 5. p.-tól.).
- ¹²⁵ Előadása a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank elnökének, Ürményi Ferenc úrnak a bank tekintetes választmányához 1844. évi június 4. tartott ülésen. (Buda, 1844.). Előadása a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank elnökének, Ürményi Ferenc úrnak mellyet az 1845. évi június 7-én egybegyűjtött bankválasztmányban tartott. (Buda, 1845.). Előadása a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank elnökének, Ürményi Ferenc úrnak, mellyet az 1847. június 12-én egybegyűjtött bankválasztmányban tartott. (Buda, 1847.); A Pesti Magyar Kereskedelmi Bank üzleti jövedelmeinek kimutatása 1847. évi június 1-től november 30-ig lefolyt félszázadban. (H. n., 1847.).
- ¹²⁶ KELEMEN JÓZSEF: A magyar hitelügy története a legújabb időkig. (Bp., 1938. 58. p.).
- ¹²⁷ BADICS FERENC: Fáy András életrajza. (Bp., 1890.); ALMÁSY GYÖRGY: Fáy András a magyar józanság nevelője. (Bp., 1943.).
- ¹²⁸ A Pestmegye pártfogása alatt álló Hazai Első Takarékpénztár szabályai. (Pest, 1840).
- ¹²⁹ A Pestmegye pártfogása alatt álló Hazai Első Takarékpénztár alapító részvényesek névsora betűrendben. (H. és é. n.).
- ¹³⁰ FENYVESSY ADOLF: Pesti Hazai Első Takarékpénztár ötven éves története (1840–1889.) (Bp., 1890. 20. p.); KELEMEN JÓZSEF: A magyar hitelügy története legújabb időkig. (Bp., 1938); FENYVESSY ADOLF: Deák Ferenc nemzetgazdasági nézetei. (Budapesti Szemle, 1882. 153. p.); VARGHA GYULA: A magyar hitelügy és a hitelintézetek története. (Bp., 1896); BADICS FERENC: Fáy András politikai működése a megyében és az országgyűlésben (Budapesti Szemle 1889.).
- ¹³¹ A Pesti Hazai Első Takarékpénztár egyesület százéves története (1839–1939) (Bp., 1939. I–II. k.); Az Ó-Buda-Újlaki Takarékpénztár Részvénytársaság alapszabályai. (H. és é. n.); BARÁT ÁRMIN–STOLZ M. ÁGOSTON: A Temesvári Első Takarékpénztár ötven éves története. (Temesvár, 1896); BERNHART ERNŐ: A bajai takarékpénztár ötven éves története. (Bp., 1898); BODOR ISTVÁN: A rimaszombati takarékpénztár története. (Rimaszombat, 1919); FENYVESSY ADOLF: Az Egyesült Budapesti Fővárosi Takarékpénztár ötven éves története (1846–1896.) (Bp., 1896); JÓNÁS JÁNOS: Visszapillantás a Pozsonyi első takarékpénztár ötven éves működésére (1842–1891) (Bp., 1892); KISS GÉZA: Az eperjesi takaré-

pénztár 50 éves története (1844–1895) (Eperjes, 1895); KLIMKOVICS ELEMÉR: A kassai takarékpénztár története (1844–1894) (Kassa, 1895); OTTENBURG TIVADAR: Az aradi első takarékpénztár hatvan éve. Az első vidéki pénzügyi intézet története (1840–1900) (Arad, 1901); PAER JÁNOS: A selmecbányai takarékpénztár ötvenéves története (1849–1897) (Selmecbánya, 1898); SZÁVAY GYULA: A győri első Takarékpénztár ötven éves története (1844–1894) (Győr, 1894); TILLES BÉLA: A besztercebányai takarékpénztár ötvenéves története (1845–1895) (Besztercebánya, 1895); TRIPPAMMER GYULA: Adatok a nagykanizsai takarékpénztár részvénységi ötvenéves fennállásának történetéből. (Nagykanizsa, 1895); JIRKOVSKY SÁNDOR: Takarékpénztáraink és a regulatium. Adalék a magyarországi pénzügyi intézetek történetéhez. (Bp., 1939); Az aradi takarékpénztár alapszabályai, (Arad, 1845); THÖR RUDOLF: Fest- und Jahresbericht anlässlich des 75-jährigen Bestandes der Kronsändter allgemeinen Sparkasse für die Zeit von 1835 bis 1909. (Kronstadt, 1910); SZÜTS MIHÁLY: A debreceni első takarékpénztár ötvenéves története (1846–1895) (Debrecen, 1896); 1847-dik évi augusztus 30-án szabados Érsekújvárott alakult Takarékpénztár alapszabályai. (H. és é. n.); Az esztergomi takarékpénztár szabályai. (Esztergom, 1844.); SZEDERKÉNYI NÁNDOR: A hevesmegyei takarékpénztár ötvenéves története. (Eger, 1896); KŐSZEGI JÓZSEF: A Kőszegi Takarékpénztár száz éve (1844–1944). (Szombathely, 1944); A kőszegi takarékpénztár alap- és rendszabályai. (Kőszeg, 1845); Az első magyar hiteligylet. A kolozsvári kisegítő takarékpénztár első huszonöt éve. (Kolozsvár, 1883); CSEPI DANI: Emléklapok a komáromi első takarékpénztár ötvenéves történetéből (1845–1896). (Ko-

márom, 1896); Komáromi takarékpénztár szabályai. (Pozsony, 1845); Emlékirat a Miskolci Miskolci Takarékpénztár negyven éves fennállásáról (1845–1885) (Miskolc, 1885); WOLFF, CARL: Die Geschichte der Hermannstadter Allgemeinen Sparkasse Während der ersten 50 Jahre ihres Bestandes (von 1841 bis 1891). (Hermannstadt, 1891); Nagyvárad takarékpénztár alapszabályai. (Nagyvárad, 1845); A pápai takarékpénztár. (Veszprém, 1844); FISCHER FERENC: A pécsi takarékpénztár ötvenéves története (1845–1895) (Pécs, 1895); Alapszabályai a pozsonyi takarékpénztárnak. (Pozsony, 1843); BERÉNYI PÁL: A Soproni Takarékpénztár ötvenéves története (1842–1892) (Sopron, 1892); A soproni Takarékpénztárnak alapszabályai és rendeletei. (Sopron, 1842); BODNÁR ISTVÁN: A szekszárdi takarékpénztár ötvenéves története (1846–1896); Emléklapok a székesfehérvári takarékpénztár ötvenéves történetéből. (Székesfehérvár, 1896).

¹³² BÁRTFAI SZABÓ LÁSZLÓ: Gróf Széchenyi család története. (Budapest, 1913. II. k. 501. p.).

¹³³ GYÖMREI SÁNDOR: A kereskedelmi tőke kialakulása és szerepe Pest-Budán 1849-ig. In: Tanulmányok Budapest Múltjából. XII. k. (Bp., 1957. 255. p.).

¹³⁴ Magyar Vízügyi Múzeum. L. sz. 28–17. 498.

¹³⁵ Magyar Vízügyi Múzeum. L. sz. 28–17. 499.

¹³⁶ Magyar Vízügyi Múzeum. L. sz. 28–17. 509.

¹³⁷ Magyar Vízügyi Múzeum. L. sz. 28–17. 489. 3.

¹³⁸ Magyar Vízügyi Múzeum. L. sz. 28–17. 489. 4.

¹³⁹ Magyar Vízügyi Múzeum. L. sz. 28–17. 421.

¹⁴⁰ Magyar Vízügyi Múzeum. L. sz. 28–17. 425.

¹⁴¹ Magyar Vízügyi Múzeum. L. sz. 28–17. 457.



MŰHELY

Pálvölgyi Balázs:

Tervek, szándékok és a gyakorlat

AZ ORSZÁGOS TÉBOLYDA
A MAGYAR KÖZEGÉSZSÉGÜGYI
KÖZIGAZGATÁS RENDSZERÉBEN
(1868–1900)

Az Országos Téboldya megszületése az egész országot foglalkoztató és érintő esemény volt a XIX. sz. hatvanas éveiben. Az elmebeteg megoldatlan kezelése és ápolása miatt a XIX. század közepére már tarthatatlanná vált a helyzet. Ezért hihetetlen változást jelentett az Országos Téboldya megnyitása, amely – több évtizeddel a szándék megfogalmazódása után – valóban széles tömegek számára tette elérhetővé a szakszerű elmebeteg-ellátást. Az Országos Téboldya: a „Lipót” fogalommal vált. Nem véletlenül! Amilyen meghatározó volt az első téboldya megnyitása, olyan hangsúlyossá is vált az intézmény az ellátórendszerben.

Ahogy a Téboldya létrejöttében meghatározóvá vált az állam, úgy az elmebetegügy hazai történetében az állam az állandó harmadik szereplő, az ellátást végző intézetek és a betegek mellett. Korszakoként ugyan eltérő mértékben, de folyamatosan jelen van az egészségügyi rendszer ezen területén. A következőkben az „állami elmebetegügy” meghatározó időszakát, a Téboldya megszületését, körülményeit, és az ezzel kapcsolatos állami lépéseket, illetve az ekkor létrejött rendszer legfontosabb hiányosságait tekintjük át.

AZ ORSZÁGOS TÉBOLYDA SZÜLETÉSE

Az Országos Téboldya megépítését óriási várakozás előzte meg. A hazai szakmai körök már a század elejétől, a közvélemény pedig húsz-harminc évet várt a modern, minden igényt kielégítő állami elmebetegügy megszületésére: „A mi még Magyarországon soha sem volt, az is lesz. Komolyan írják, hogy az évek óta rebesgetett országos téboldya, vagy örültek háza végre csakugyan létre jön. Valami nagy dicséretünkre nem szolgált, hogy eddig sem gondoskodtunk oly intézetről, hol legszerencsétlenebb embertársaink gyógyulást, vagy ha az már lehetetlen, legalább gondos ápolást találjanak, s ne legyenek sem világ csufjai, sem pedig övéiknek s másoknak örökös aggodalmat ne szerezzenek. Legfőljebb azzal vigasztalhattuk magunkat, hogy az országok statisztikai tábláiból kitűnt, miképen nálunk kevesebb az illy szerencsétlenek száma, mint másutt. De maholnap e