

Archivariorum historicorumque magistra



Dr. Rani Boobally

Archivarium historicorumque magistra

Történeti tanulmányok Bak Borbála tanárnő
70. születésnapjára

SZERKESZTETTE

Kádár Zsófia
Lakatos Bálint
Zarnóczy Áron

Magyar Levéltárosok Egyesülete
Budapest, 2013

A Magyar Levéltárosok Egyesülete kiadványai 13.

A kötet az NKA támogatásával jelent meg.



A kötet kereskedelmi forgalomban nem kapható.

Az ünnepelt fényképét Várhelyi Klára (Róma) készítette.
A kötetben szereplő térképeket Nagy Béla (MTA BTK TTI) rajzolta.
A borító és a tördelés Abinéri Gábor munkája.

A borítón a közölt tanulmányokhoz tartozó képek részletei láthatók.

ISBN 978-963-87475-3-2

© A tanulmányok szerzői, 2013

Fotó © Várhelyi Klára, 2013

Szerkesztés © Kádár Zsófia, Lakatos Bálint, Zarnóczki Áron, 2013

Képmelléklet © a tanulmányok szerzői, 2013

Kiadja a Magyar Levéltárosok Egyesülete
www.leveltaros.hu

Felelős kiadó: Tyekvicska Árpád, elnök és Décsey Sándor, titkár

A nyomdai munkálatokat a Kódex Könyvgyártó Kft. végezte.
Felelős vezető: Marosi Attila

Minden jog fenntartva.

Printed in Hungary

Tartalom

Köszöntő (KENYERES ISTVÁN)	11
Tabula gratulatoria	15
Előszó (KÁDÁR ZSÓFIA, LAKATOS BÁLINT, ZARNÓCZKI ÁRON)	19
Rövidítésjegyzék	21
I. TÖRTÉNETI FÖLDRAJZ, TÖRTÉNETI TOPOGRÁFIA, TÉRKÉPHASZNÁLAT	
BOLLÓK ÁDÁM: Magángondolatok temető, település és településtörté- net viszonyáról a 10–11. századi Kárpát-medencében	25
<i>Private Thoughts on the Relation between Cemetery, Settlement and Settlement History of Carpathian Basin in 10–11th centuries</i>	69
CSUKOVITS ENIKŐ: Magyarország helye Kelet-Európában. A <i>Descriptio Europae Orientalis</i> országleírásai	71
<i>The Place of Hungary in Eastern Europe. The Country Descriptions of the Descriptio Europae Orientalis</i>	82
TÓTH KRISZTINA: Tata és környéke településeinek történeti földrajza a 14. században	83
<i>Historical Topography of Tata and Its Region in the 14th Century</i>	101
LAKATOS BÁLINT: Lázár deák <i>Tabula Hungariae</i> -jának (1528) helyrajza és a késő középkori úthálózat	103
<i>Settlements on Lazarus' Tabula Hungariae (1528) and Late Medieval Road Network</i>	128

TRINGLI ISTVÁN: Oremus. Egy hegyaljai dűlőnév jelentése	129
<i>Oremus. Bezeichnung eines Flurnamens aus der Hegyalja Region</i>	142
TÓTH GERGELY: Meddig terjed Magyarország? Történelmi jogok és politikai realitások küzdelme Bél Mátyás <i>Notitiájában</i>	143
<i>What's the Extent of Hungary? Conflict of Historical Rights and Political Realities in Mátyás Bél's Notitia</i>	163
KULCSÁR KRISZTINA: Landgraf Ádám gondolatai a magyarországi utak javításáról	165
<i>Adam Landgrafs Gedanken über die Verbesserung der Post-Straßen und anderer Hauptweege im Königreich Ungarn</i>	188
REISZ T. CSABA: Külföldi mérnökök a magyarországi kataszteri felméréseknél	189
<i>Foreign Surveyors at the Cadastral Surveys in Hungary</i>	215
TÖRÖK ENIKŐ: Néhány kataszteri irattípus	217
<i>Einige Katastralunterlagen</i>	235
BERTÉNYI IVÁN: A Badacsony-hegy fontosabb helynevei a 20. században	237
<i>Wichtigere Ortsnamen des Berges Badacsony im 20. Jahrhundert</i>	242
 II. FORRÁSKIADÁS ÉS TÖRTÉNELEM	
BESSENYEI JÓZSEF: <i>Litterae ad Cameram exaratae</i> . A Magyar Kamarához intézett levelek, különös tekintettel a magyar nyelvűekre	245
<i>Litterae ad Cameram exaratae. An die Ungarische Kammer geschriebene Briefe mit besonderer Rücksicht auf Briefe in ungarischer Sprache</i>	255
TUSOR PÉTER: Pázmány pápai bullái és palliuma. (Adatok az esztergomi érseki szék 1616. évi római konzisztoriális betöltéséhez)	257
<i>Die päpstlichen Bullen und das Pallium von Péter Pázmány, Erzbischof zu Gran (1616)</i>	275

FAZEKAS ISTVÁN: Homonnai Drugeth III. György (1583–1620) familiárisainak jegyzéke 1622-ből. Adalék Tállyai Pál pályájához	277
<i>Die Liste der Familiaren von György III. Drugeth von Homonna (1583–1620) aus dem Jahre 1622. Ein Beitrag zur Laufbahn von Pál Tállyai, Übersetzer der Historiarum de rebus Ungaricis libri</i>	292
KÁDÁR ZSÓFIA: Dallos Miklós győri püspök életútja és végrendelete (1630)	293
<i>Life Career and Testament (1630) of Miklós Dallos Bishop of Győr</i>	327
KALMÁR JÁNOS: A horvát végvidékre vonatkozó tervezet az 1670-es évekből	329
<i>Ein das kroatische Grenzgebiet betreffender Vorschlag aus den 1670-er Jahren</i>	343
 III. TÖRTÉNELEM ÉS TÖRTÉNETI SEGÉDTUDOMÁNYOK	
NAGY BALÁZS: Luxemburgi IV. Károly önéletrajza: szövegtani és forráskritikai megközelítések	347
<i>Autobiography of Charles IV of Luxemburg: Textual and Source Critical Approaches</i>	357
E. KOVÁCS PÉTER: Zsigmond király itáliai itineráriuma (1412–1414 és 1431–1433)	359
<i>Itinerary of King Sigismund of Luxembourg in Italy (1412–1414 and 1431–1433)</i>	389
KÖRMENDI TAMÁS: Dalmácia címere a középkori magyar királyok heraldikai reprezentációjában	391
<i>The Coats of Arms of Dalmatia as a Part of the Heraldic Representation of the Hungarian Kings in the Middle Ages</i>	408
PÁLFFY GÉZA: Rendkívüli források a horvát nemzeti szimbólumok történetéhez. Horvátország zászlajának legkorábbi ábrázolásai a 16–17. századból	409
<i>Extraordinary Sources for the History of Croatian National Symbols. The Earliest Portrayals of the Flags of Croatia from the 16th and 17th Centuries</i>	432

DRASKÓCZY ISTVÁN: Henri Pirenne (1862–1935) magyarországi recepciója az 1894 és 1945 közötti időszakban	433
<i>Die Rezeption von Henri Pirenne in Ungarn zwischen 1894–1945</i>	451

IV. INTÉZMÉNY- ÉS TÁRSADALOMTÖRTÉNET

ZSOLDOS ATTILA: Üres honor	455
<i>Empty honor</i>	476

LACZLAVIK GYÖRGY: Várday Pál esztergomi érsek egyházfői tevékenységének vázlatja	479
<i>An Outline of the Activity of Pál Várday, Archbishop of Esztergom</i>	500

SZÖGI LÁSZLÓ: Hanyatlás és átalakulás. A magyarországi peregrináció Mohácstól a 16. század végéig	501
<i>Decline and Change. Hungarian Peregrination from the Battle of Mohács to the End of the 16th Century</i>	520

MOLNÁR ANTAL: A horvát–szlavón rendiség és az oszmán Szlavónia	521
<i>The Croatian–Slavonian Estate System and Ottoman Slavonia</i>	538

DOMINKOVITS PÉTER: Szolgabírák és járásaik Sopron vármegyében, a 16/17. század fordulóján	541
<i>Stuhlrichter und ihre Bezirke im Komitat Sopron/Ödenburg zur Wende des 16./17. Jahrhundert</i>	564

KENYERES ISTVÁN: A félharmincad 1635–1638-ban	567
<i>Der Halbdreißigstzoll, 1635–1638</i>	591

OBORNI TERÉZ – NAGY BÉLA: A hadviselés alól felmentett székely települések a 17. században	593
<i>Szekler Settlements Released from the Military Services in the 17th Century</i>	610

OROSS ANDRÁS: A magyarországi kamarák területi illetékessége a 17–18. század fordulóján	611
<i>Die für Ungarn zuständigen Kammern an der Wende vom 17. zum 18. Jahrhundert</i>	628
MIHALIK BÉLA VILMOS: Egyházi adatok a Jászságról Heinrich von Kageneck német lovagrendi komtur 1703. évi vizitációs jelentésében	629
<i>Ecclesiastical Data about Jazygia in the Visitation Report of Heinrich von Kageneck, Landkomtur of the Teutonic Order in 1703</i>	644
GÉRA ELEONÓRA: Don Thomaso Raspassani, a vízivárosi „magyar” vikárius leleplezése	645
<i>Die Enthüllung von Don Thomaso Raspassani, dem „ungarischen” Vikar von Wasserstadt Ofen (Buda)</i>	671
TUZA CSILLA: A céhes intézmény kereteinek bomlása: az 1761-es céhrendelet előzményei	673
<i>Die Auflösung der Rahmen der Zunftinstitution: die Prämissen der Zunftregelung 1761</i>	688
BORSODI CSABA: A herceg Esterházy-hitbizomány kismartoni uradalmának tisztviselői, alkalmazottai, szolgái 1770–1780 között	689
<i>The Officials, Personnel and Servants of the Eistenstadt/Kismarton Estate of the Prince Esterházy Entail (1770–1780)</i>	704
Bak Borbála munkásságának bibliográfiája (1961–2013) (összeállította: LAKATOS BÁLINT)	707
MELLÉKLET (képmelléklet Dominkovits Péter, Körmendi Tamás, Pálffy Géza és Török Enikő tanulmányaihoz)	I–XVI

Rövidítésjegyzék*

Levéltári és kéziratári források

MNL OL	Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (Budapest)
DL	Q szekció: Mohács előtti gyűjtemény, Diplomatikai Levéltár. – <i>Diplomatikai Levéltár. Collectio Diplomatica Hungarica. A középkori Magyarország levéltári forrásainak adatbázisa.</i> Szerk. Rácz György. Internetes kiadás (DL–DF 5.1), 2010.
DF	Q szekció: Mohács előtti gyűjtemény, Diplomatikai Fénygyűjtemény. – <i>Diplomatikai Fényképtár. Collectio Diplomatica Hungarica. A középkori Magyarország levéltári forrásainak adatbázisa.</i> Szerk. Rácz György. Internetes kiadás (DL–DF 5.1), 2010.
MTAKK	Magyar Tudományos Akadémia Könyvtára (Budapest), Kézirattár
OSZKK	Országos Széchényi Könyvtár (Budapest), Kézirattár
ÖNB	Österreichische Nationalbibliothek (Wien), Handschriftensammlung
ÖStA	Österreichisches Staatsarchiv (Wien)
HHStA	Haus-, Hof- und Staatsarchiv
HKA	Allgemeines Verwaltungsarchiv, Finanz- und Hofkammerarchiv, Hofkammerarchiv
HFU	Hoffinanz Ungarn

* A rövidítésjegyzékben azokat a levéltári és kéziratári forrásokat, szakirodalmi tételeket és intézményneveket tüntettük fel, amelyeket több szerző is használt. Ezért a lábjegyzetekben és a tanulmányok végi bibliográfiákban csak a rövidítésüket tüntetjük fel, feloldásuk itt található.

Szakirodalom

- BAK 1997a BAK Borbála: *Magyarország történeti topográfiája. A honfoglalástól 1950-ig*. Budapest, 1997 (História könyvtár. Monográfiák 9/1.).
- BAK 1997b BAK Borbála: A koronaórség fizetlensége. Thurzó Szaniszló nádor 1624. évi Zágráb szabad királyi városhoz küldött levele. In: *Miscellanea fontium historiae Europiae. Emlékkönyv H. Balázs Éva történészprofesszor 80. születésnapjára*. Szerk. KALMÁR János. Budapest, 1997, 89–106.
- CIH I–IV *Corpus juris Hungarici. Magyar törvénytár 1000–1895. Millenniumi emlékkiadás*. [I.] 1000–1526. évi törvényczikkek. [II.] 1526–1608. évi törvényczikkek. [III.] 1608–1657. évi törvényczikkek. [IV.] 1657–1740. évi törvényczikkek. Szerk. KOLOSVÁRI Sándor, ÓVÁRI Kelemen. Jegyz. NAGY Gyula, MÁRKUS Dezső. Budapest, 1899–1900.
- ENGEL 2002 ENGEL PÁL: *Magyarország a középkor végén. Digitális térkép és adatbázis a középkori Magyar Királyság településeiről*. CD-ROM. Térinformatika: KOLLÁNYI László, SALLAY Ágnes. Budapest, 2002.
- ÚMÉL I–VI *Új Magyar Életrajzi Lexikon*. I–VI. köt. Főszerk. MARKÓ László. Budapest, 2001–2007.

Intézmények

- ELTE BTK Eötvös Loránd Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar (Budapest)
- MTA BTK TTI Magyar Tudományos Akadémia Bölcsészettudományi Kutatóközpont Történettudományi Intézete (Budapest)
- OSZK Országos Széchényi Könyvtár (Budapest)

KULCSÁR KRISZTINA

Landgraf Ádám gondolatai a magyarországi utak javításáról

A 18. századot már egykorúan is olyan időszaknak nevezték, amelyben az utazás szinte járvánnyá vált.¹ Az a tény, hogy az utazási kedv rendkívüli mértékben megnövekedett, kölcsönhatásban állt a korabeli közlekedéssel: az útnak induló tömegek miatt szükségessé vált az utak, hidak, az úthálózat fejlesztése és javítása, másrészt a mobilitás korszerűvé vált feltételei következtében még inkább megnőtt az utazók száma. A kortársak utazásai azonban bebizonyították: a Habsburg Monarchia úthálózata, az utak állapota javításra szorult. Különösen így volt ez a Magyar Királyságban, ahol az utazók elmaradott állapotokkal, az illetékesség rendezetlenségével és tarthatatlan útviszonyokkal szembesültek.²

Az oszmánok ellen vívott háborúk alatt leromlottak, járhatatlanná váltak az utak. A békeidők beköszöntével a jelentős kereskedelmi, majd a posta (összekötő) utak mellett kezdetben főként a katonaság menetvonalait javították. Az osztrák örökös tartományokban azokat jelölték ki, amelyeken az uralkodó gyakrabban közlekedett Kaiser-Ebersdorfba, Schwechatba, Schönbrunnba és Laxenburgba. Máskor főként alkalmi, ad hoc útjavításokat végeztek: például a csehországi utakat 1721-ben Erzsébet Krisztina császárné karlsbadi utazása előtt tették járhatóvá. Hasonlóképpen jártak el 1725-ben a császárpár mariazeili látogatásánál és a Habsburg-Lotharingiai főhercegek alsó-magyarországi bányavárosokba tett útja előtt.³

Magyarországon az utak (és hidak) javítását, kiszélesítését „a törvényes mértékig és nagyságban” már az 1597:XLV. törvénycikkelybe belefoglalták. Eszerint javításuk a vármegye igazgatási hatáskörébe tartozott. Az alispánnak és a szolgabíróknak kellett elvégeztetniük a munkákat, a mulasztókat pénzbüntetéssel sújtották. A törvény szabályozása szerint az ilyen-

¹ ARCHENHOLZ 1784, 151.

² BENCZE 1977, DEÁK 1977, FAZEKAS 1992.

³ GÜTTENBERGER 1928, 236., KULCSÁR 1999.

kor jól megépített utak elősegítették a kereskedelmet, megkönnyítették a hadak felvonulását és (a kiirtott erdőszéleknél) védtek a rablók támadásai ellen.⁴ Egységes központi irányítás hiányában a Magyar Királyságban azonban inkább egyenetlenség, sietség és hevenyészett munka jellemezte az útjavítást és az útépitést: hol a Magyar Kamara, hol (a 18. században) a Magyar Királyi Helytartótanács hívta fel az alattvalókat és adott ki körrendeleteket az utak, hidak, töltések karbantartására. A munkálatokat a szolgabírók irányították vármegyei esküdtekkel együtt, akik közmunkanapokkal rendelkeztek: adóportánként két gyalog és két szekeres nappal.⁵ Az osztrák örökös tartományokkal ellentétben a 18. századi Magyar Királyságban sokáig nem állítottak fel ún. út-alapot (*Strassen-Fond, Strassen-Fundus*), a kiadásokat így a vármegye „kasszájának” nagysága határozta meg. A Habsburg Monarchiában csak a Horvát Királyság területén építettek tervszerűen utakat a tengeri kereskedelem érdekében.⁶

Az országgyűlési törvények szűkszavú rendelkezései is hozzájárulhattak ahhoz, hogy Magyarországon sokáig nem folyt szervezett útépités, egységes alapelvekről, módszerekről, technikákról tehát nem beszélhetünk – és valójában nem is igazán tudunk.⁷ Forrásainkat leginkább az utazók beszámolóit teszik ki, akik elmaradott állapotokról számoltak be, és panaszkodtak a közlekedési nehézségekre. A hivatali ügyiratokból legtöbbször csak arról értesülünk, hogy mely útszakaszokat ítélték javításra valónak, vagy merre kellett az utakat felújítani egy esetleges uralkodói látogatás kapcsán, de arról, hogy mit és milyen módon, már hallgatnak az akták. Ezekkel az állapotokkal szembesült II. József német-római császár, aki 1766-tól szisztematikusan beutazta a Habsburg Monarchiát.⁸ E látogatások során közvetlen közelről megtapasztalta ő maga és útitársai is,

4 1597:XLV. tc., CIH II. 828. (megeősíti: 1625:XIII. tc., CIH III. 246.), 1599:XXX. tc., CIH II. 864., 866. (megeősítik: 1600:XVIII. tc., 1601:XXII. tc., CIH II. 888., 904.). Vö. BENCZE 1977, 140.

5 BENCZE 1977, 140–142., DEÁK 1977, 177–178. Az 1772. december 16-án kelt uralkodói rendelet ún. útfelügyelőkre (*viarum inspectores*) bízta a munkálatok megtervezését, irányítását. MNL OL C 13. 1772. dec. 16., vö. BENCZE 1977, 139.

6 Az első a Károly-út (*Via Carolina*) volt, amely Károlyvárosból Fiuméba vezetett. Az építkezés 1726-ban indult meg, de az út csak 1771-ben készült el. A József-utat (*Via Josephina*) rövidebbel ezt követően, 1774-ben kezdték építeni, és Károlyvárostól az adriai tengerpart egy másik jelentős városába, Zenggbe vezetett. A Lujza-úton (*Via Lodovica*) 1810 után Károlyvárostól Fiuméig haladhattak az utazók. Vö. Fiume 1897, HELMEDACH 2002.

7 Röviden: EMBER 1989.

8 KULCSÁR 2004.

milyen nehézségeket okoznak az ország mindennapi életére és a kereskedelemre nézve a járhatatlan utak. A magyarországi bonyodalmakat tetézte az is, hogy tisztázatlan volt a legtöbb útszakasz hovatartozása, az alattvalókat és állataikat pedig ésszerűtlen módon kihasználták, gyakran a legnagyobb dologidőben. E negatív tapasztalatok is arra készítették II. Józsefet, hogy 1773-ban tett magyarországi és erdélyi útja után elrendelte az utak építésének és javításának egységesítését célzó állami szabályozás előkészítését, vagyis azt, hogy a jövőre nézve dolgozzanak ki egy általános útjavítási szabályrendeletet.⁹ A szabályrendelet kiadása azonban még évekig váratott magára, pedig a magyarországi helyzet sürgős javításra, megoldásra szorult. Ezen egy lelkes hazafi dolgozata változtatott, amelyet a Magyar Udvari Kancelláriához nyújtott be.

A szerző

Landgraf Ádám a magyar történet- és történeti néprajztudományban elsősorban mint a habán tetők készítését¹⁰ kidolgozó szakember ismeretes.¹¹ Művének jelentőségét az alsó-ausztriai császári-királyi gazdasági egyesület is elismerte, mivel 1771. április 19-én felvette tagjai közé.¹² Landgraf Rohoncon született 1727 táján,¹³ az evangélikus Jeremias és Barbara Landgraf gyermekeként.¹⁴ A jogi képzettség mellett gazdasági, mezőgazdasági ismeretekre is szert tett; tudott latinul, németül, magyarul, „szlavónul”, franciául és olaszul.¹⁵ Az 1750-es évektől kezdődően több uradalomban volt uradalmi főtiszt, majd jószágigazgató (*inspector, bonorum inspector, dominalis praefectus, bonorum plenipotentarius*). Kezdetben

⁹ MNL OL A 39. 1773/2374. Mária Terézia döntésszövege, 1773. máj. 15.

¹⁰ LANDGRAF 1772a, magyarul: LANDGRAF 1772b és LANDGRAF 1772c.

¹¹ A kötet és a módszer lényegének rövid ismertetései: VAJKAY-WAGENHUBER 1937, KISS 1967, 165., ahol Landgraf kiadott művét is példának veszi a magyar nyelvű említés tárgyalásakor. Újabban: TROSTOVSKY 1992, 16–18., ahol hibásan rohonci jószágigazgatóként szerepel.

¹² HYE 1986, 89.

¹³ Sajnos pontos születési idejét nem lehet megállapítani, a rohonci anyakönyvek csak 1828-ban indulnak. Anyakönyvek 1998, 2. k. 388. 2010-es tétel.

¹⁴ Landgraf Ádám életrajzi adataiért Tóth Árpádnak tartozom hálás köszönettel, aki önzetlenül rendelkezésemre bocsátotta a pozsonyi anyakönyvekből kigyűjtött adatait. Anyakönyv (házassági), 1760. év, 14. bejegyzés (418. oldal).

¹⁵ Ismereteiről saját maga: MNL OL A 39. 1782/1974. Személyének említését lásd legújabbban: TÓTH 2013, 268.

még a herceg Esterházy családnál állt alkalmazásban (1756-ban például részt vett a szentlőrinci birtok megvételének intézésében), innen talán a pénzek hűtlen kezelésének vádja miatt kellett távoznia.¹⁶ Az 1760-as években a Zichy és Erdődy családoknál találjuk, név szerint is említve mint gróf Zichy János (vár)palotai uradalmának számvevője (1761), később jószágigazgatója (1763, 1765), majd ugyanezen funkcióban Zichy grófné alkalmazásában találjuk (1770). Az 1770-es évek elején leveleit a Zay család Trencsén vármegyei birtokairól (Almás, Bucsán, Ugróc) címezte,¹⁷ de időközben Pozsonyban is megfordult. Az 1770-es évek végén a déli országrészben, Szlavóniában bukkan fel neve a Zay és Prandau család birtokainak teljhatalmú megbízottjaként (1780-ból).¹⁸ Saját maga bevallása szerint jószágigazgatóként működött a Batthyány családnál is.¹⁹ A mobilis gazdasági szakember „székhelye” Pozsonyban volt, itt is nősült kétszer. 1760. február 12-én Anna Elisabeth Fichtelt, Herrmann Gottlieb Fichtel pozsonyi pékmester lányát vezette oltár elé, majd hitvesének elhunytá után ismét megházasodott: 1771. április 15-én Maria Salomét, Kochnat polgárember özvegyét vette el.²⁰

Landgraf több téren is kamatoztatta az uradalmi szolgálatban szerzett tapasztalatait. Szakértelme miatt kiválasztották az újonnan megszerzett bukovinai tartomány gazdasági felmérésére, ezt a munkát azonban élemedett korára való hivatkozással elutasította.²¹ Részt vett Nyitra és Pozsony vármegyei folyók szabályozási és mocsárlecsapolási munkáiban is, és szlavóniai tartózkodása idején tervezetet nyújtott be a Dráva hajózhatósága érdekében annak szabályozásáról és tisztításáról.²² Buzgalmát bizo-

¹⁶ MNL OL P 132. IV. a). Landgraf Ádám levelei, P 1294. IV. D. Landgraf Ádám Lőrintzy József ügyvédnek, 1755. Távozásának lehetséges okára: MNL OL P 132. IV. a). Landgraf Ádám Esterházy Miklós herceghez, Pozsony, 1758. jan. 26.

¹⁷ MNL OL P 1765. 22. tétel, Nr. 5616–5622. Landgraf Ádám levelei, 1770–1780.

¹⁸ Az életrajzi adatok: Anyakönyv (keresztelési), 1763. jan. 29.: 1763. év, 10. bejegyzés (321. oldal), 1765. jún. 6.: 1765. év, 91. bejegyzés (428. oldal), 1770. aug. 24.: 1770. év, 130. bejegyzés (166. oldal), 1780. nov. 14.: 1780. év, 227. bejegyzés (146. oldal). Lásd a neki tulajdonított térképet is: OSZKK, Opus relationis. – A valpói uradalom segédletéről készült tanulmány nem említi Landgrafot: KARAMAN 1991.

¹⁹ MNL OL A 39. 1782/1974.

²⁰ Anyakönyv (házassági), 1760. év, 14. bejegyzés (419. oldal), 1771. év, 17. bejegyzés (140. oldal).

²¹ MNL OL A 39. 1782/1974. Hadik András ajánlólevele, Bécs, 1782. ápr. 8.

²² MNL OL A 39. 1779/1900. és 1779/6041.

nyítja, hogy a habán tetők készítését tárgyaló művén túl több más jellegű javaslatát, gondolatát is papírra vetette.²³

A „Gondolatok”

Egyik ilyen kéziratban fennmaradt műve a *Gedanken über die Verbesserung der Post-Straßen und anderer Hauptweege im Königreich Ungarn* címmel összeállított tekintélyes terjedelmű (140 oldalas) értekezése. Tanulmányomban ezt a művet kívánom bemutatni, és ezzel bővíteni ismereteinket a 18. századi utak állapotáról és az útépitési módszerekről, technikákról.²⁴ Landgraf a szöveget feltehetően az 1770-es évek derekán állíthatta össze.²⁵ Ezzel közel egyidőben, 1778-ban magyar nyelven is napvilágot látott²⁶ Hubert (Henri) Gautier 17. századi könyvének fordítása, amely az első alapvető elméleti, az útépitést feldolgozó tudományos műnek számított.²⁷ Landgraf feltehetően nem ismerte ezt a művet, mivel nem is utal rá tanulmányában. Kéziratának 1778. januári tárgyalási időpontja is azt bizonyítja, hogy a „Gondolatok”-at 1777-ben vagy még előtte írhatta.²⁸

²³ Nemességért folyamodó kérvényében a következő kézirateit sorolja fel: *Anleitung zur oeconomischen Aufnahme und Politischen Beschreibung des Buccoviner Districts, Oeconomisches System* (a felsőbb iskolák számára kidolgozott gazdasági tananyag), *Patriotische Anleitung zur Verbesserung des Bauernstandes in Hungarn, Neues Würtschafftsrechnungs Formular*, valamint magyarországi és szlavóniai uradalmak latin, német és magyar nyelvű összeírásai és leírásai, továbbá térképei. MNL OL A 39. 1782/1974. A tanulmány elkészítéséig nem sikerült ezeknek a nyomára bukkannom. Pozsonyban az evangélikus líceum könyvtárában nem található (Dr. Ivona Kollárová szíves közlése).

²⁴ MNL OL A 39. 1780/2748. A 140 oldalas tanulmány későbbi, rövidített és rendszerezettebb változatát lásd MNL OL A 107. Fasc. 27. Nr. 35. és ezt kiadták: Landgráf 1899.

²⁵ MNL OL A 39. 1777/196. Az ügyirat kelte bizonyítja, hogy 1777 novemberében már benyújtásra került a kézirat. Ez azonban hiányzik ebből az ügyiratból, mivel újabb tárgyalásakor egy későbbi aktához, az 1780/2748. szám alá csatolták.

²⁶ Kovats 1778. A könyv kiadásáról szóló jelentés: MNL OL C 31. *Revisio librorum 1779*. Okolicsányi Nr. 28/3–4. „*Quoad librorum, thesium et calendariorum imprimi solitorum submittenda exemplaria*”. Helytartótanácsi fogalmazvány az uralkodónak (1779/868. iktatószám) a Landerer és Paczkoi könyvnyomda 1778-ban megjelent kötetéről 1779. február 25-én, benne Pozsony város levelének melléklete, 1779. február 19-én. 1. melléklet. 4. sorszám. Megjegyzendő, hogy a magyar nyelvű kötet nem csak a fordítást, hanem Kovats Ferenc saját megjegyzéseit is tartalmazza.

²⁷ GAUTIER 1693. Később a hídépítésről is napvilágot látott egy munkája: GAUTIER 1716.

²⁸ EMBER 1989, 1452. A „*Források és feldolgozások*” rész hibásan, 1755. évi dátummal adja meg a keletkezési évet.

A kéziratnak²⁹ az első, nagyobbik felét megállapíthatóan Landgraf vetette papírra, míg a második részt (83–138) egy ismeretlen személy másolta. A kék alapú, cirádás szegélyű papírra írott díszes címlapot a belső címlap, majd a Mária Teréziához intézett bevezető (1–3) követi. Ez műfajában és tartalmában is eltér a kérelmek kora újkorban bevett típusától, mégis felépítésében a klasszikus struktúrára ismerhetünk: a szokásos formális megszólítás után Landgraf bevezetesként utalt arra, hogy személye a habán tetőkről kiadott műve miatt nem volt ismeretlen sem a bécsi udvar, sem a magyarországi alattvalók előtt – ezzel kívánta újabb kéziratának fogadtatását megalapozni, a felvázolt feladat fontosságát pedig érvekkel érzékeltette. Aláírása előtt nem örök hűséget fogadott az uralkodónőnek, hanem hangot adott annak a reményének, hogy Mária Terézia elolvassa munkáját.³⁰ A tartalmi részt külön tartalomjegyzék (4–9) vezeti be, és itt már jól megfigyelhető Landgraf rendszerező hajlama (amelyet mégsem alkalmazott következetesen): mondandóját több fejezetre osztotta. A két (jelölt) fő részben római számok alá kerültek az alfejezetek, ezek betűkkel tagolódnak további szakaszokra, és több helyütt arab számokkal osztotta fel a további alegységeket. A kéziraton belül azonban nem tüntette fel a fejezetcímeket, vagyis a szöveg egyvégtében jelenik meg, csupán a számok, betűk tagolják. Emiatt az olvasó számára kissé nehézkes benne az eligazodás. Mondandóját általában egyes szám első személyben fogalmazta meg, de néha átváltott többes számra (49), ily módon is nagyobb közösséget teremtve az olvasókkal.

Landgraf szövegét egy Ovidiustól vett és némileg átalakított idézettel indította: „*virtuti nulla via est in via*” (Metamorphoses XIV. 113., nála 115.). A német mottó is szemléletesen tükrözi a szerző szándékát: „*ha akadályok is merülnek fel, az idő és a szorgalom legyőzi ezeket*”. A kézirat végén nem áll újabb ajánlás vagy kérelem, csupán a mellékletként jelölt két táblázat, amelyek az utak, illetőleg a hidak állapotának felmérését szolgálták volna.

Ezt követően a tanulmány nagy ívet ír le: egészen az ókorig nyúlik vissza, példákból kiindulva dicséri a rómaiak útjait, úthálózatát (10). Ez nem egyedülálló, Gautier is a rómaiak útjait vette kezdetnek. A felsorolt konkrét itáliai példákat viszont Landgraf biztosan nem csak olvasmányáiból ismerhet-

²⁹ MNL OL A 39. 1780/2748. A továbbiakban nem hivatkozom külön a forrásra, az oldalszámokat zárójelben adom meg.

³⁰ A kérelmek cicerói felépítésére és a kérelemírás 18. századi fejlődésére vö. KHAVANOVA 2008, 1252. és 1263–1264.

te, mivel kiterjedt utazást tett Itáliában.³¹ Érvéle szerint a rossz minőségű utak rontottak a szekerek, a kocsik és az igásállatok állapotán, így károkat okoztak a nemeseknek, polgároknak és a jobbágyoknak, továbbá – és ez is megfontolandó – a nehézségek istenkáromló szavakat adtak a póruljártak szájába (13–14). Landgraf részletesen felsorolta a korabeli Magyarországon alkalmazott jellemző technikákat, és így képet alkothatunk arról, mi módon készültek útjaink a 18. század derekán. Legfőbb kifogása technológiai volt: az utak nem rendelkeztek szilárd alappal.³² Legtöbbször egyszerűen árkot ástak az út mentén, és ezt a laza földet az út közepére szórták (29), ledöngölés nélkül, így az gyakran sártengerré változott. Nem módosított a helyzeten az sem, ha sódert vagy kavicsot szórtak rá, mert a kocsikerekek mindent belevájtak a földbe (16). Az út közepén felhalmozott föld miatt pedig veszélyessé vált a közlekedés. Erre panaszkodnak a korabeli utazók is.³³ Az építkezéseket további tényezők nehezítették: hiányoztak a technikai feltételek (rossz és alkalmatlan szerszámokkal és szállítóeszközökkel dolgoztak, 17–18). Az évente szokásos javításnál, építésnél az alattvalók robotban dolgoztak, a törvényhatóságok a munkálatokhoz nagy számú kézi és igás munkaerőt vettek igénybe. Ez okozta az időbeosztással szemben támasztott kifogását: a mezőgazdasági munkák miatt legtöbbször csak rossz időjárási körülmények között tudtak az útépítéshez kezdeni, és csupán nyolc hét állt az útépítési, útjavítási munkálatok elvégzésére (május elejétől június elejéig, október közepétől november közepéig, 19–20). A személyi feltételek sem voltak adottak, mivel bár a gazdákat kötelezték a munkavégzésre, de ezt az elmaradókon Landgraf szerint nem hajtották be (21–22). A munkaszervezés terén a rossz napi időbeosztást (22), valamint azt kérte számon, hogy a vármegyék egyenlőtlenül osztották szét a területeket az egyes falvak között.

Ezeknek a hibáknak a felsorolása után Landgraf nem tért rá azonnal konkrét javaslatának bemutatására. Fontosabbnak tartotta – és ez egész kéziratára jellemző –, hogy előbb általános érvényű megjegyzéseket fogalmazzon meg. Ezek a korabeli gondolkodásmódot is tükrözik: a tervezett útvonalakat az építkezés megkezdése előtt mérnökök (vagy más hozzáértő személyek) alaposan és pontosan mérjék le, ügyeljenek lehetőség sze-

³¹ Útja Trieszttől vezetett Velencén, Mantován, Pármán és Bolognán át Rómáig, majd onnan egészen Nápolyig és vissza Toszkánán keresztül. Firenze után Milánó, Torino és Genova következett, majd Tirol és Salzburg érintésével érkezett vissza a Habsburg Monarchiába. MNL OL A 39. 1782/1974.

³² Vö. FAZEKAS 1992, 209. és a korabeli útjavításokról íródott munkákat is: Kovats 1778, Utasítás 1807.

³³ SEIPP 1785, 40–41.

rint az egyenes vonalvezetésre és az esővíz, hóolvadék lefolyási útjára, így az út megfelelő dőlési szögére és a forgalmas útszakaszokon azok kellő szélességére. A csapadék elvezetésére hidakat vagy kikövezett mélyedéseket kell építeni. Megtaláljuk Landgraf később többször is hangoztatott alapelvét is: az utakat az első alkalommal kell okosan és körültekintéssel megépíteni, mivel a későbbi javítgatások kétszer annyiba kerülnek, mint az, ha már elsőre – ugyan nagy költséggel, de – alapos munkát végeznek (32). A postautak (a levélszállítás miatt) és a városokba vezető utak (a kereskedelem érdekében) prioritást élveznének. Landgraf javaslata kötelezte volna a vámszedő helyek birtokosait, hogy tartsák karban a bevételüket biztosító vámhoz vezető utakat, és sújtsák mindazokat büntetéssel, akik ezeket nem gondozzák megfelelően.

Útépítési technikák

Landgraf konkrét javaslatai nem fogták át az útépítés (*Weegarbeit*: 23, 24; *Weegbearbeitung*: 69; *Weegmachung*: 60, 80; *Weegverbesserung*: 29; *Weegmanipulation*: 28; *Manipulation*: 32; *Weegbeschäftigung*: 28; *Strassenbau*: 24) minden területét. Csak azokat mutatta be, amely vidékek közelében nagy kövek, sóder, kavics és homok volt fellelhető (28). Indoklása szerint ezen építőanyagokban hiányos területekről egy másik munkában ejtett volna szót, ha a kézírata tetszést aratna. (Kérdéses, vajon erről lett volna-e ismeretanyaga, mindenesetre 1782-ig nem készült el a másik összeállítás.) Az útépítések egyes változatait így az építőanyagok mennyisége, milyensége és a talaj minősége alapján csoportosította, de alapvető elve az volt, hogy minden útnak tartós, szilárd alapot (*Fundament*) kell készíteni.

Ha elegendő kő áll rendelkezésre a szilárd alaphoz (29–33), akkor legelőször is száraz időben igen erősen le kell döngölni a tervezett út felszínét. Erre kerülnek a nagyméretű kövek (az út szélére a legnagyobbak), és ezeket nehéz vaskalapácsokkal kell beleverni az alapba. A lyukakat kötőrmelékkal kell kitölteni, majd kisebb köveket kell erre az alapra rászórni, legalább 1 láb (31,6 cm) magasan, és ismét a vaskalapácsokkal elegyengetni. Erre a rétegre sóder vagy homok kerül, domború alakzatban, hogy levezesse a vizet. Ez a szilárd alap megakadályozza, hogy sártengerré váljon az út, mivel a víz a sóder- és kőrétegen át elszivárog. (Azt a megoldást azonban, hogy az árokból kiásott földet az útra hányják, és várnak vele két évet, hogy összeessen és a fű benője, Landgraf elhibázottnak tartotta, mert véleménye szerint a téli csapadék ezt is fellazította.)

Ha azonban nem lenne elegendő mennyiségű kő a közelben, akkor Landgraf azt sóderrel helyettesíthetőnek vélte (33–34). Javaslat alapján ilyenkor a durva rostán átszitált nagyobb sóder- és kődarabokat lehet az út alapjához felhasználni, minimum fél láb magasan, szinte teljesen beleverve a földbe. Ez helyettesíthetné a kőből készült alapot. A sóder azonban könnyen szétszóródhat. Ezen Landgraf úgy kívánt segíteni, hogy az út két szélét vesszőből font kerítéssel védenék, amíg az magától meg nem szilárdul. Ha az építkezés közelében kellően nagy szemű sóder sincs (34), akkor homokot is fel lehet használni. A lényegét itt is az első szint, az alapozás jelentette. Landgraf ebben az esetben azt javasolta, hogy igen jó minőségű vályoggal vagy agyaggal fedjék be a földet, és ezt a rászórt homokkal együtt jól döngöljék le – szigorúan kis részletekben és csakis száraz időben.

Az úgynevezett mélyutak (39–43) a heves esőzések következtében akadályozták és veszélyeztették az utazást, mivel a vízmosások egyenetlenné változtatták, így könnyebben felborulhattak a kocsik. A kimosott kövek is rontották az utak állapotán. Ilyen mélyutak esetében Landgraf ismét csak azt javasolta, hogy építésüknél különösen ügyeljenek arra, hogy az út alapját és felszínét is jól megerősítsék és összetömörítsék. Ha a talaj száraz, laza és nem köves, akkor szükség van a megerősítésére, amely összetartja a földet, megtöri a lezúduló víz erejét és véd a vízmosás ellen. Erre szerinte leginkább az út teljes szélességében beásott fonott kerítés vagy sűrűn levert karók a legalkalmasabbak. Amennyiben megfelelő kövek vannak a közelben, akkor viszont ezeket az út kikövezésére, befedésére fel lehet használni, akár kisebb darabokra törve. A tavaszi hóolvadáskor a mélyútra omló falszakaszok, kövek további gondot és veszélyt jelentettek. Landgraf ezért az oldalsó falak dőlési szögét javasolta megváltoztatni: a túl merőlegest inkább ferde szögben levágni és a falat fűfélékkel beültetni, amelyek gyökerei megfogják a földet. Az ily módon megépített utak segítettek volna azon a rossz gyakorlaton, amely a 18. századi Magyarországon Landgraf szerint elterjedt volt: az elmosott, elárasztott mélyutakat nem javították, hanem kihasználatlanul hagyták, és új útvonalon közlekedtek – akár a termőföldön keresztül is.

A nedves, mocsaras vidékek (43–49) esetében Landgraf másfajta ötleteket javasolt megfontolásra, és javaslataiból kitetszik: különösen jártas volt az ilyen környéken, talán éppen szlavóniai tapasztalatai miatt. Először az útépités idejét említette. Ilyen területen szerinte ugyanis csak a hosszú nyári napokon, szárazságban érdemes útépitéshez fogni. Az út (töltés) szintjét olyan magasra kell emelni, hogy a víz soha ne tudjon raj-

ta átbukni. Ehhez persze ismerni kellett a legmagasabb vízállást. Az út megemeléséhez köveket, ezek hiányában fát vagy nádat javasolt. Az út alapjának fontosságát a szerző itt is kiemelte: ezt olyan keményre kell verni, amennyire csak lehetséges. A köveket kisebb tölgy- vagy égerfaforgácsokkal gondolta megtámasztani (amelyek idővel úgy megszilárdultak, mintha kőből lennének), így azok nem süllyednek el a sárban. A kövek helyett kisebb nádkévéket is alkalmasaknak tartott az alap biztosítására, a köztes helyeket homokkal vagy száraz földdel kívánta betapasztani.³⁴ Landgraf nem javasolta a máshol alkalmazott rőzsét, szerinte az hamarabb elkorhad, míg a nád jobban ellenáll a víznek. A technikai részleteknél fontosnak tartotta hangsúlyozni, hogy az út magasságának megszabását követően a két szélén igen mély árkot kell ásni, és az onnan kiásott földet kell ráteríteni az útra, alaposan ledöngölni és sóderrel leszórni. Így az árkokban összegyűlhet a nedvesség és a víz is. Ha a közelben elegendő faanyag áll rendelkezésre, úgy javasolta, hogy az út mindkét oldalán erős és hosszú farudakat verjenek le, szorosan egymás mellett, de nem egyenesen, hanem ferdén. Megerősítésül a kilógó felső részüket össze kell csapolni. Faanyag hiányában a fonott fakerítések is jó szolgálatot tennének. Ha azonban a kő is kevés és a mocsár nagy kiterjedésű, akkor nehéz azon keresztül utat, töltést építeni. Landgraf fel is sorolt több példát, ahol vagy kis hidakat készítettek, vagy gallyakkal, ágakkal, bozótossal fedték be az útvonalat. Ezek természetesen nem voltak alkalmasak a közlekedésre, különösen nem magasabb vízállás esetén. Folyóvíz vagy állóvíz menti utak esetében (49–53) a lápos területeknél alkalmazott alapelveket ismételte meg: az ismert legmagasabb vízállás fölé kell emelni az utakat, de ezek alapját még tartósabbnak kell elkészíteni, hogy a víz ne tudja kimosni vagy szétmállasztani. Landgraf itt kimondottan ellenezte az út szélének megtámasztására a fafonatok alkalmazását, mivel azok szerinte hamar elkorhadnak, és kis súlyuk miatt könnyen elviszi őket a víz. Helyettük csakis a ferde kőfal építése jöhet szóba. Kőanyag hiányában vályogos vagy agyagos földet is lehetett e célra jól összetapasztva felhasználni a gát építéséhez.

Landgraf külön megemlékezett a hídépítésről (35–39) a rossz állapotú és életveszélyes hidak és átkelők kapcsán, amelyek szerinte a 18. század derekán Magyarországon a legtöbbször korhadt vagy szedett-vedett fá-

³⁴ Vö. pl. MNL OL C 42. Fasc. 85. Nr. 592. fol. 321v. Joseph Gessner postamester jelentése: Relation über die Beschaffenheit des Weegs auf der Post-Strassen von Eszeck nach Ofen..., Buda, 1768. márc. 29.

ból készültek. Ezek nem számítottak tartósnak, már az első vízvonulás elsodorhatta őket, ráadásul a pusztában télen a pásztorok gyakorta tűzfának használták fel ezeket. Landgraf kéziratában hangsúlyt fektetett a megfelelő hidakra, hiszen hiábavalók a jó utak, ha az utazók már nem tudnak átjutni a megáradt patakon. A helyes hídépítéskor Landgraf nem sorolt fel különleges szempontokat, de alaposan összefoglalta a tudnivalókat: ügyelni kellett az átkelők hosszára és magasságára (az ismert legmagasabb vízálláshoz igazítva ezeket), a hídnyílások formájára, magasságára és a boltívekre. A szerző a legjobbnak az olyan hidakat tartotta, amelyeknél nem csak a szélső hídfők készülnek kőből, hanem a közbülső hídtartók is. (Ezek természetesen jókora többletköltséggel jártak.) A járófelületet véleménye szerint fehér tölgyfából készült deszkákkal érdemes befedni, amelyek akár több mint 50 évig is tartanak. Ebben a részben megfigyelhető Landgraf mezőgazdasági, erdészeti jártassága, mivel a faanyagok feldolgozását is részletesen leírta a kivágás javasolt idejétől kezdve a deszkák tartósításáig. A deszkapallókra 2–3 hüvelyknyi nádat javasolt rátenni, majd erre sódert vagy homokot rászórni – így az nem szóródott volna le a deszkák között. Utolsó alpontban még a biztonságot jelentő, elmaradhatatlan oldalkorlátokról is említést tett, amelyek hiánya sok igáslónak a vesztére volt.

A hegyi utak (53–66) külön alfejezetbe kerültek. Landgraf itt is kiemelte az előzetes felmérés fontosságát, vagyis azt, hogy többször is be kell járni a vidéket, hogy meghatározhassák azt az útvonalat, amelyik lehetőleg egyenletes terepen vezet át, és elkerüli a kényelmetlen emelkedőket. A kevésbé meredek emelkedők az igásállatok számára is előnyösebbek voltak, ezért Landgraf szerint nem igazán az út rövidegére kellett ügyelni, hanem a kanyarok könnyedségére és arra, hogy a fordulóknál kellő helyet tervezzenek a pihenésre is. A további javaslatai között röviden említésre került például a sziklás részek robbantása, a biztonságos korlátok készítése vagy a magashegyi utak építésénél szokásos gyakorlat. Az út menti árkok készítését (34–35) Landgraf elhibázottnak tartotta, ő eltekintett volna ezektől, csak a vízelvezetés céljára tartotta ezeket hasznosnak. Úgy vélte, ahol ezt mégis elvégzik, ott a kiásott földdel inkább az utak szélső oldalát kell jobban kiegyenlíteni. Külön alfejezetbe kerültek a faültetésről szóló gondolatai, amelyek azonban semmi újdonságot nem tartalmaztak (35): az utak mentére telepített fák nem csak a forróság elől óvják az utazókat, hanem enyhítik a szélhőkésék erősségét, sőt, a jól megépített utak díszére is válnak.

Hasznos felvetéseket olvashatunk a korabeli közlekedés irányításáról, tájékoztatókról – ezek mai szemmel nem különlegesek, de a 18. században még újdonságnak számíthattak. A választaknál ugyanis útjelző táblákat kívánt elhelyezni (többek között a nyelvi korlátokkal küzdő külföldi utazók számára),³⁵ de felvetette a településjelző táblák kihelyezését is! Ezen nem csak az adott településnek a neve, hanem a már elhagyottak is szerepeltek volna. A korban szokásos távolságjelző oszlopok felállítását is szorgalmazta, a távolságokat nem csak időben (ügetésben mérve), hanem távolságban (ölben) is meg kívánta adni. Fontos szempont a közlekedés irányának a megszabása. Ebből kiderül, hogy a kocsik menetirányra, menetoldalra fittyet hányva közlekedtek, gyakorta vitáztak, verekedtek a kitérések miatt. Landgraf parancsba foglalva, táblákon kihirdetve szabta volna meg, hogy a távolodó kocsik csakis az egyik, míg a közeledők a másik oldalon haladjanak. A kényelmes utazást szolgálta volna az a terv, hogy 100–200 lépésnyire nagy sima köveket helyezzenek el az utak mentén, amelyek a lóra fel- és leszállást könnyítették volna meg, valamint pihenőhelyet nyújtottak volna a gyalogosan közlekedőknek. A biztonság szempontja is előkerült: az útról letérő állatokat az út mentén levert, 3–4 láb magas póznák állították volna meg, ha elaludt volna a kocsis (66–68).

A „Gondolatok” leginkább vitatott része a munkaerő kérdése volt, és ez kitűnik a fejezet rész 42 oldalas (69–111) terjedelméből is. Landgraf szakított volna a robotban elvégzett kényszerű javítással. Az építésbe-javításba bevonta volna a társadalom azon elemeit, akik egyéb módon nem, e téren viszont – véleménye szerint – jelentős hasznot hajthattak volna az államnak: ide tartoznak az egészséges, erős koldusok, csavargók, betyárok, munka és útlevél nélküli kézművesinasok, szökött szolgák, javító-nevelő céllal bezárt ifjak, halálra ítélt tolvajok. A munkaerő mellett az építőanyagok szállítására szolgáló taligákat is részletesen leírta, és tételes listát adott a szükséges munkaeszközökről (76). A tervezetben fontos helyet kapott a finanszírozás kérdése is. Landgraf a parasztember gazdaságának védelmében azt javasolta, hogy jobbágytelkenkénti felosztásban biztosítsák a vármegyénként szükséges 50 taliga előállítási, az igáslovak és legények eltartási költségeit (kb. 170 forintot). Számításai szerint ez jobbágyonként „csupán” évi 17 krajcárt jelentett volna, ami Landgraf számára nem tűnt teljesíthetetlennek (78–80). Úgy tűnik, belátta, hogy több alatt-

³⁵ Az útjelző táblák és mérföldkövek felállítását Mária Terézia 1749. március 6-i dekrétumában rendelte el, megadva egymástól való távolságukat (4000 öl, 1 osztrák postamérföld, azaz 7585,9 méter) és magasságukat. Vö. DEÁK, 1977, 165. és BOGDÁN, 1990, 168–169., 176–178.

való számára ez a csekély összeg sem megoldható, mert azt javasolta egyes megoldásként, hogy ez esetben ők maguk dönthessék el, fizetnek-e 17 krajcárt, vagy inkább dolgoznak az útépitésnél. A kézirat e részében Landgraf foglalkozott a napi munkarenddel (86–91), a munkafelügyelők kiválasztásával és feladataikkal (103–107, 92–96), a munkások ellátásával (96–100) és a bűnözők fegyelmezésével is (100–103, 107–111).

Landgraf a finanszírozás kérdéskörében a 17 krajcáros „adón” felül még a nemesek hozzájárulását említette. A szöveg rövidített, német nyelvű változatában már más forrásokat is megjelölt: a vármegyei és önkéntes felajánlásokon kívül a világi és egyházi kinevezések taxájából, az erőszakoskodásokat, becsületsértéseket kísérő pénzbüntetésből és újonnan felállítandó útvámokból kívánt volna részesedést egy útkassza számára. Ezek között sorolta fel a szerencsejátékokra kivetendő járulékot. Ezzel nem talált fel újat, hiszen például az Erdélyi Nagyfejedelemségben és a Temesi Bánságban 1770-ben bevezetett lottójáték bérlői – a privilégiumukban előírtak megfelelően – kötelezték magukat, hogy tiszta bevételük harmadát a Maros és az Olt hajózhatóvá, valamint az elhanyagolt országutak járhatóvá tételére fordítják.³⁶

Az érvényesülés nyelvi eszköztára

Milyen eszközöket alkalmazott Landgraf, hogy összeállítását kedvezően bírálják el? Meglepő módon hiányzik a kézirat elejéről a királynő, Mária Terézia személyének és uralkodásának magasztalása. Ezek a sorok pedig leginkább Landgraf bevezető szövegéhez illenének, hogy ilyen módon is kifejezhesse kötelező tiszteletét. A dicsőítő szavak szokatlan módon nem elöl, hanem elbújtatva, a szövegbe építve, a Dárda és Bélye közötti épített út kapcsán (49), valamint a mocsárlecsapolásokat tárgyaló részben olvashatók: „*ein frommer stiller Seufzen vor das theure Leben unserer Allermildreichst-weisesten Monarchin inbrünstig gen Himmel geschickt, sey ein ächtes Zeichen der reinsten Dankbarkeit...*” (50). A fogalmazást látva megkockáztatjuk: Landgraf számára túl direktnek, akár talpnyalásnak is tűnhetett a nyílt ömlengés, helyette sokkal inkább a kéziratában alkalmazott szókészlettel kívánt az uralkodónőre (és leginkább a szöveget olvasó hivatalnokokra) hatni. Ez egyfelől megfigyelhető abban, mennyire hangsúlyosan hasz-

³⁶ Az Udvari Kamara fogalmazványa, Bécs, 1770. júl. 24. ÖStA, HKA, Öst. Kamerale, Fasc. 22. rote Nr. 1566. Subd. 8. Nr. 110 ex Juli 1770. Vö. KULCSÁR 2013, 146.

nálja a felvilágosodás kulcsszavait és fogalomtárát, amelyek így már nem csupán tankönyvízűnek tűnnek a mai kor olvasója előtt. Az a tény, hogy Landgraf munkájával „hasznos” kívánt lenni (*nützlich*: 29, 33; *Nutzen*: 26; *das allgemeine Nutzen*: 61), az alattvalók és az állam „boldogulását” kereste, a „közjó” elérését kívánta (*Wohl*: 15), mind bizonyítja, hogy ezek a fogalmak elterjedtek voltak a 18. században és általánosságban hittek bennük.³⁷ Az is jellemző, kiket sorol fel és említ folyton példaként mint „célközönység” (*Publicum*: 26), vagyis olyan személyek, akik számára a jó utak a legtöbb hasznot hajtják: ezek az utazók (*Reisende*: 27, 37, 38, 49, 53, 60), a kereskedő polgárok (*im Handel und Wandel befließende Bürger*: 27) polgártársak (*Mitbürger*: 15), a nép (*Volk*: 43), illetőleg a szegény, adózó alattvalók (*armer Untertan*: 17, 24, 27, 111; *contribuirender Untertan*: 43; *Landmann*: 16, 27, 60, 80; *Landdiener*: 49; *Contribuent*: 113). Landgraf negatív értelmű szavait oly módon válogatta, hogy azok azonmód befolyásolják az olvasót, és így még inkább támogatásra találhasson javaslata (*Marterweg, Last, Zeitverlust, Unkosten, vergeblich, ohne Nutzen, Mängel, Schaden, Nachtheil, Unheil*).

Általánosságban megállapíthatjuk, hogy Landgraf a kéziratában igen ritkán hozott konkrét példákat, akár földrajzi helyekről, akár személyekről van szó. Név szerint említette az uralkodókat, illetőleg dicsérte Mikóvinny Sámuel útépítéseit (53), amelyeket a mérnök az alsó-magyarországi bányavárosok vidékén végzett. A dicsérő szavakon túl azonban semmi közelebbit nem tudunk meg az útépítés módjáról.³⁸ Johann Christian Lehmann professzor a másik megnevezett személy (137), ő egy földfúrógépet talált fel, amelyet Landgraf szerint útépítéskor is fel lehetne használni. A földrajzi helyek esetében általában csak a vármegye szerepel (116, 119, 124), Landgraf a településeket ritkán nevezi meg konkrétan. Ez alól a mocsárlecsapolási és folyószabályozási munkák helyszínei a kivételek (Alibunár, Bélye, Sárvíz, Balaton, a Duna Oroszvárnál: 49–50), valamint néhány elvetendő példa (Szigetvár környéki mocsár; Szlavónia: Moszlavina és Csagyavica közötti mocsaras terület; Jablunka Csehországban: 48). A nagy számú példa mellőzésével talán a kézirat általánosságát kívánta hangsúlyozni, másrésztől széleskörű tapasztalatok és hivatkozások híján kevésbé tűnhetett meggyőzőnek.

³⁷ HAJDU 1983, 6–7.

³⁸ Vö. TÖRÖK 2011, 27–30., 35–40.

A kézirat sorsa

Landgraf összeállítását a benne többször is hangoztatott célra szánta: az ország és a lakosság javát akarta vele szolgálni (15). A bürokrácia útvesztői azonban már a 18. században is léteztek. Kézirata a hasznos gondolatok, valamint az uralkodónő felé mutatott tiszteletadás ellenére sem kerülhette el tehát a szokásos lassú ügymenetet. Először a kancellária foglalt állást a kérdésben. Ott úgy vélték, a gondolatok java része ugyan a valóságon alapul és mindenki előtt jól ismert, mégis ezeket a gyakorlatba csak fokozatosan lehetne átültetni. A javaslatok egy (közelebbről meg nem nevezett) részét csak dísznek tartották, egy másik részét azonban kivitelezhetetlennek, főként a finanszírozás esetében. E vélemény alapján nem meglepő, ha szinte feledhetőnek vélték az összeállítást, és a helytartótanácsnak csak azért kívánták elküldeni, hogy ott válasszák el a hasznosítható jó ötleteket a haszontalanoktól, és tudakolják meg a vármegyei mérnököktől, hogyan vélekednek Landgraf kéziratának egyes javaslatairól.³⁹ A társuralkodó döntésének értelmében így 1778. január 16-án elküldték a „Gondolatok”-at a helytartótanácsához véleményezésre, majd onnan a vármegyékhez. Pozsonyban ezen vármegyei és mérnöki állásfoglalásokra vártak, mivel a tanácsosok először csaknem két esztendőre rá, 1779. december 14-én tárgyalták meg a tervezetet és a beérkezett véleményeket. A téma fontosságára való tekintettel két bizottság, a gazdasági (ez ráadásul kétszer is, 1779. december 14-én és 1780. április 1-jén) és a számvevői (1780. március 30-án) is tárgyalásra tűzte. A helytartótanácsosok a kancelláriától eltérő álláspontot képviseltek, és támogatták az összeállítást. Végül, április 6-i felterjesztésükben így kiálltak a hasznosítható javaslatok mellett, és elvetették a tanácsban állítólag már készülőfélben levő útjavítási tervezetet. Eredményképpen egy latin nyelvű kivonatot készítettek Landgraf szövegéből, amelyet 1780. július 19-én nyomtatásban megküldtek a törvényhatóságoknak.⁴⁰

Landgraf azonban ennél is többre vágyott: tervezte a kézirat megjelentetését, mégpedig magyar nyelven „*A Magyar országi Fo és ország utaknak meg-jobbitásáru való gondolatok melyek fel-tétettek, és magyarra forditattak Landgraf Adam ... által*” címen. A cenzúra meg is vizsgálta a szöveget, és bár kritikai megjegyzéseket fűzött hozzá, de végeredményben lehetséges-

³⁹ MNL OL A 39. 1778/196. A Magyar Királyi Kancellária előterjesztése, Bécs, 1778. jan. 2.

⁴⁰ MNL OL C 23. II. sorozat, Nr. 153. 1779/3981. számú helytartótanácsi rendelet, 1779. júl. 19. és melléklete: „Regulae et modalitates, quae pro reparandis viis, ac pro construendis pontibus, iisque conservandis deservire possunt”.

nek tartotta a könyv megjelentetését.⁴¹ A publikálás végül elmaradt, talán éppen a szerző halála miatt.⁴² Ez lehetett annak is az oka, hogy magyar nemesi címért benyújtott kérelmének végül nem lett eredménye. Felmenője, Niclas Landgraf alsóausztriai tartományi írnok (*Hofregiments-Kanzlist*) 1624. december 24-én kapott nemességet II. Ferdinándtól⁴³ „*a politikában és a török háborúban nyújtott hű szolgálataiért*”. Landgraf Ádám erre, számos művére és az ország érdekében tett hasznos tevékenységére hivatkozva adta be kérvényét.⁴⁴ Ajánlója nem csekélyebb személy, mint maga Hadik András gróf, az Udvari Haditanács elnöke volt, aki feltehetően az indoklás elkészítése végett kérte arra 1781-ben Fekete György grófot, hogy küldje el neki rövid betekintésre Landgraf Ádám magyarul és németül is elkészített, útjavításokról szóló művét.⁴⁵ A kérvényét végül II. József elutasította (nem kívánván tovább bővíteni az adót nem fizető nemesek számát).

Azt hihetnénk, a szöveg ezután eltűnt az akták tömegében, és napjainkig nem is igazán vették kézbe. Ám meglepő módon kevéssel az után, hogy Landgraf Ádámot eltemették, a szöveg egy példánya ismét felbukkant a kancelláriánál. Egy Johann Gaspar Baron nevű személy nyújtotta be, ügyesen kikerülve a szerző megjelölését, művét csak mint „egy idegennek a merész vállalkozásait” nevezve meg. A szövegből kihagyta Landgraf első néhány oldalát, amelyek az elkészülés körülményeit és az indokait világították meg (és így személyes adatokat is tartalmaztak) – a másolást közvetlenül az idézettel kezdte. A kancellária hivatalnokai persze rögtön felismerték Landgraf kéziratát (bajlódtnak vele eleget), így nem tűzték ismét tárgyalásra, hanem az 1780. június 2-án kelt uralkodói dön-

⁴¹ MNL OL C 42. Fasc. 57. Nr. 286. Circa reparationem viarum et pontium 1777–1778. „Circa projectum quoad reparationes viarum...”. Michael Hübner cenzor véleménye, Pozsony, 1777. dec. 3. Megemlítenő, hogy az itt kifogásolt részek némelyike még nem szerepelt a „Gondolatok”-ban, ezeket Landgraf feltehetően később dolgozta csak be a szövegébe: így a cigány népcsoport, mint lehetséges munkaerő konkrét megnevezését; a (cigány)ifjak nevelési céllal való elválasztását szüleiktől és alkalmazásukat; a nemesek védelmét; a lottóbevételek bevonását az útépítés költségeibe stb.

⁴² Landgraf Ádám 56 évesen, 1783. április 9-én szerdán hunyt el Pozsonyban. Két nappal később az evangélikus gyülekezet és iskola körében helyezték végső nyugalomra. Anyakönyv (halálozási), 1783. év, 66. bejegyzés (116. oldal). Bár a bejegyzésből kitűnik, hogy Landgrafot nagyra becsülték kortársai, a *Pressburger Zeitung* 1783. évi áprilisi számai mégsem említik halálhírét.

⁴³ FRANK III. 106.

⁴⁴ MNL OL A 39. 1782/1974.

⁴⁵ MNL OL E 584. II. sorozat, Gr. Fekete György iratai. Személyes irományok. Nr. 1. Gr. Fekete Györgyhez írott levelek. Hadik András Fekete Györgyhez, Bécs, 1781. dec. 1.

téshez tartották magukat, vagyis a Landgraf szövegéből készült latin kivonat szétküldéséhez.⁴⁶

Láthatjuk, Landgraf javaslata szerzőjének elhunytja miatt nem érte el azt a végcélt, amelyet ő elképzelt. Legalábbis nem abban a formájában. Egyes elemei, így a kéziratához mellékelt táblázatok az utak és hidak állapotáról, illetőleg alapgondolatai már megjelentek az említett latin nyelvű kivonatolt szabályzatban. Sőt, javaslatai később beépültek a II. József idején kiadott állami tervezetbe – az azt előkészítő ügyiratokban sűrűn szerepel a „Landgraf-féle tervezet” kifejezés.⁴⁷ Azt azonban, hogy milyen mértékben milyen „gondolatokat” vettek át tőle közvetlenül és melyeket alakították át – és mennyiben a vármegyék véleményezésére támaszkodva –, további kutatások során kell megvizsgáljunk.

⁴⁶ MNL OL A 39. 1783/9955. Baron beadványa, Bécs, 1783. okt. 4. és a kancellária vótuma, Bécs, 1783. okt. 17.

⁴⁷ MNL OL A 39. 1783/12644, 1786/14694.

BIBLIOGRÁFIA

Levéltári források

- Anyakönyv (halálozási) Pozsonyi német evangélikus halálozási anyakönyv, Archív Hlavného mesta SR Bratislavy, Zbierka cirkevných matrik (egyházi anyakönyvek gyűjteménye), Nr. 641. (1781–1794).
<https://familysearch.org/pal:/MM9.3.1/TH-1942-22659-5683-45?cc=1554443&wc=M99C-4MH:n1438296005> (2013. júl. 14.)
- Anyakönyv (házassági) Pozsonyi német evangélikus házassági anyakönyv, Archív Hlavného mesta SR Bratislavy, Zbierka cirkevných matrik (egyházi anyakönyvek gyűjteménye), Nr. 625., 626. (1742–1763, 1764–1784).
<https://familysearch.org/pal:/MM9.3.1/TH-1942-22649-27857-27?cc=1554443&wc=M99C-49Y:1837469391> (2013. júl. 14.)
- Anyakönyv (keresztelési) Pozsonyi német evangélikus keresztelési anyakönyv, Archív Hlavného mesta SR Bratislavy, Zbierka cirkevných matrik (egyházi anyakönyvek gyűjteménye), Nr. 611., 612., 613. (1756–1766, 1767–1777, 1778–1797).
<https://familysearch.org/pal:/MM9.3.1/TH-1942-22656-56583-40?cc=1554443&wc=M99C-4SF:2006854632> (2013. júl. 14.)
- MNL OL
- A 39 Magyar Kancelláriai Levéltár, Magyar Királyi Kancellária regisztratúrája, Acta generalia
- A 107 Magyar Kancelláriai Levéltár, Hungarica Pálffyana
- C 13 Helytartótanácsi Levéltár, Magyar Királyi Helytartótanács regisztratúrája, Benigna mandata
- C 23 Helytartótanácsi Levéltár, Magyar Királyi Helytartótanács regisztratúrája, Impressa circularia

C 31	Helytartótanácsi Levéltár, Magyar Királyi Helytartótanács regisztratúrája, Acta revisionis librorum
C 42	Helytartótanácsi Levéltár, Magyar Királyi Helytartótanács regisztratúrája, Acta miscellanea
E 584	Magyar Kincstári Levéltárak, Királyi jogügyigazgatóság, Gr. Fekete család levéltára
P 132	Esterházy család hercegi ágának levéltára, Esterházy Miklós herceg iratai
P 1294	Esterházy család zólyomi ágának levéltára, Missiles
P 1765	Balassa család levéltára, Balassa Ferenc iratai
OSZKK	
Opus relationis	<i>Opus relationis de resignatione dominii Valpo, quod... Liber Baro Josephus Ignatius a Prandau... vigore introserti contractus die 23. Januarii 1776. Viennae emanati... Ioanni Capistrano Adamovics de Csepin... ad annos decem in arendam elocavit, in hanc formam concinnatum per Adamum Landgraf. Fol. Lat. 1382.</i>
ÖStA, HKA	
Öst. Kamerale	Österreichisches Kamerale

Kiadott források és szakirodalom

Anyakönyvek 1998	<i>A Magyar Országos Levéltár Filmtárában őrzött anyakönyvek katalógusa. Tematikai konspektus. Szerk. KÁLNICZKY László. Budapest, 1998 (A Magyar Országos Levéltár segédlete 4/1–2.).</i>
ARCHENHOLZ 1784	[J. W. von ARCHENHOLZ]: An den Hrn. Herausgeber des T. M. ueber das Reisen, und jemand der nach Anticyra reisen sollte. <i>Teutscher Merkur</i> , 1784, 4. Vierteljahr, 151–160.
BENCZE 1977	BENCZE Géza: Közlekedési viszonyok és úthálózat Délnyugat–Dunántúlon a 18–19. század fordulóján. In: <i>A közlekedési összeköttetések fejlődése Pannonia térségében 1918-ig. Mednarodni Kulturnozgodovinski simpozij Modinci 1977.</i> Maribor,

- 1977 (Internationales Kulturhistorisches Symposium Mogersdorf 9.), 135–153.
- BOGDÁN 1990
BOGDÁN István: *Magyarországi hossz- és földmér-
tékek, 1601–1874*. Budapest 1990 (A Magyar Or-
szágos Levéltár kiadványai IV-6.).
- CIH II, III
DEÁK 1977
Ernő DEÁK: Verkehrsverbindungen im nieder-
österreichischen und burgenländisch-west-
ungarischen Grenzbereich in der Vor- und
Frühphase der industriellen Entwicklung. In:
*A közlekedési összeköttetések fejlődése Pannonia tér-
ségében 1918-ig. Mednarodni Kulturnozgodovinski
simpozij Modinci 1977*. Maribor, 1977 (Internatio-
nales Kulturhistorisches Symposium Mogers-
dorf 9.), 155–197.
- EMBER 1989
EMBER Győző: A közlekedés javítása. In: *Ma-
gyarország története. IV. 1686–1790*. Főszerk. EM-
BER Győző, HECKENAST Gusztáv. Budapest, 1989,
669–673., 1452–1453.
- FAZEKAS 1992
FAZEKAS Csaba: Útviszonyok, úthálózat és vá-
rosok a 18. századvégi Magyarországon. *Közle-
kedéstudományi Szemle* 42(1992), 308–318.
- Fiume 1897
*Magyarország városai és vármegyéi. Fiume és a ma-
gyar-horvát tengerpart*. Szerk. BOROVSKY Samu,
SZIKLAY János. Budapest, 1897.
- FRANK III
Karl Friedrich von FRANK: *Standeserhebungen
und Gnadenakte für das Deutsche Reich und die
österreichischen Erblande bis 1806 sowie kaiserlich
österreichische bis 1823, mit einigen Nachträgen
zum „Alt-Österreichischen Adels-Lexikon“, 1823–
1918*. III. K–N. Schloss Senftenegg, 1972.
- GAUTIER 1693
Hubert GAUTIER: *Traité de la construction des che-
mins*. Toulouse, 1693. (2. kiad.: Paris, 1721).
- GAUTIER 1716
Hubert GAUTIER: *Traité des ponts*. Paris, 1716. (2.
kiad.: Paris, 1728).
- GÜTTENBERGER 1928
Heinrich GÜTTENBERGER: Die Begründung des
niederösterreichischen Straßenwesens unter
Karl VI. *Jahrbuch für Niederösterreichische Lan-
deskunde* N. F. 21(1928), 231–276.

- HAJDU 1983 HAJDU Lajos: *A közjó szolgálatában. A jozefinizmus igazgatási és jogi reformjairól*. Budapest, 1983.
- HELMEDACH 2002 Andreas HELMEDACH: *Das Verkehrssystem als Modernisierungsfaktor: Strassen, Post, Fuhrwesen und Reisen nach Triest und Fiume vom Beginn des 18. Jahrhunderts bis zum Eisenbahnzeitalter*. München, 2002 (Südosteuropäische Arbeiten 107).
- HYE 1986 Hans Peter HYE: *Die niederösterreichische ökonomische Gesellschaft (1765–1782). Möglichkeiten und Grenzen einer thesesianischen Landwirtschaftsgesellschaft*. (Phil. Diss. Universität Wien), Wien 1986.
- KARAMAN 1991 Igor KARAMAN: Najstariji inventar arhiva Valpovačkog vlastelinstva baruna Hillebrand-Prandau, iz 1789/1790. godine. *Glasnik arhiva Slavonije i Baranje* 1(1991), 97–117.
- KHAVANOVA 2008 Olga KHAVANOVA: A kérelemírás mestersége. Hivatalnoki pályafutások a 18. századi Habsburg Monarchiában. *Századok* 142(2008), 1249–1266.
- KISS 1967 Kiss Lajos: Az anabaptisták elnevezései a magyarban. *Magyar Nyelv* 63(1967), 161–169.
- Kovats 1778 *Az utak és utszák építésének módja, mellyet irt Gautier [Hubert] úr, Frantziai országban Királyi Indzsenér, és a Hidak, Töltések, Ország-Utak, s Városi Utszáknek Inspektóra. Mostan pedig hasznos jegyzésekkel meg-bővitve, és szükséges táblákkal meg-ékesítve magyarul ki-adott Kovats Ferentz M.O.E. Mathematikus. Posony–Kassa, 1778.*
- KULCSÁR 1999 KULCSÁR Krisztina: II. József „udvari” utazása, 1764. *Levéltári Közlemények* 70(1999), 39–77.
- KULCSÁR 2004 KULCSÁR Krisztina: *II. József utazásai Magyarországon, Erdélyben, Szlavóniában és a Temesi Bánságban, 1768–1773*. Budapest, 2004.
- KULCSÁR 2013 KULCSÁR Krisztina: „...azt gondoltam, hogy ez nem Hazard Spiel”. Tiltott és engedélyezett szerencsejátékok a 18. században. In: *Sic itur ad astra* 26(2013), 1. sz. *Játék és történelem*, 127–154.

- LANDGRAF 1772a Adam LANDGRAF: *Beschreibung des Habaner Strohdaches, in welcher desselben sonderbare Nützlichkeit, sowohl in Ansehung des Feuers, als anderer Ungemächlichkeiten, die nöthigen Zugehörungen, und die Art der Verfertigung selbst genau angezeigt, und mit Kupfern erläutert wird.* Pressburg, 1772.
- LANDGRAF 1772b LANDGRAF Ádám: *Az haba födélnek, az az: Agyaggal öszve tapasztott szalma födélnek meg-magyarázása mellyben annak különös hasznát..., hozzá tartozandó szükséges eszközökkel és az el-készítésnek módgyával együtt elegendő képen meg-mutatován és cuprumokkal meg-világosítóván Landgráf Ádám német nyelven ki-botsájtatott, mostanában pedig magyar nyelvre fordítatott... az közönséges jónak elő mozdítására ki-nyomtattatott.* Eger, 1772.
- LANDGRAF 1772c LANDGRAF Ádám: *Habán fedél, avagy Egy igen használatos, szalma' és agyagból öszve-szerköztetett héjazat nemének le-írása, mellyben annak sok és igen nevezetes hasznai, a' tűz ellen való jó tulajdonsága, hozzá meg-kívántató eszközök, szerek, el-készítettésének módja, és a' reá való szükséges költség, részenként meg-magyaráztatik, és le-rajzolásokkal megvilágosíttatik Landgráf Ádám... által.* Pozsony, 1772. és Sopron, 1772. (2. kiad.: Pozsony, 1773.)
- Landgráf 1899 Landgráf Ádám terve az utak javításáról 1775 körül. *Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle* 6(1899), 205–215.
- SEIPP 1785 [Christoph Ludwig SEIPP]: *Johann Lehmanns Reise von Preßburg nach Hermannstadt in Siebenbürgen.* Dinkelsbühl–Leipzig, 1785.
- TÓTH 2013 TÓTH Árpád: Az evangélikus polgárság és nemesség társadalmi kapcsolatai és rokoni hálózatai Pozsonyban a 18. században. *Urbs. Magyar várostörténeti évkönyv* 7(2012), 263–282.
- TÖRÖK 2011 TÖRÖK Enikő: *Mikoviny Sámuel.* Budapest, 2011.
- TROSTOVSZKY 1992 *A Helytartótanácsi Levéltár műszaki tárgyú metszeteinek részlemezei.* Közli: TROSTOVSZKY Gabriella. Budapest, 1992 (Technikatörténeti források 1.).

Utasítás 1807

Utasítás az erdélyi nagy fejedelemségbéli utak készítésére. Kolozsvár, 1807.

VAJKAY-WAGENHUBER 1937

VAJKAY-WAGENHUBER Aurél: Habán szalma-födél. *Néprajzi értesítő* 29(1937), 201.

Adam Landgrafs Gedanken über die Verbesserung der Post-Straßen und anderer Hauptweege im Königreich Ungarn

Die Geschichte des Straßenwesens Ungarns in der Frühen Neuzeit ist in der ungarischen Geschichtswissenschaft nur in seinen Grundzügen bekannt. Der Beitrag stellt eine im Manuskript gebliebene Abhandlung in seinen Mittelpunkt. Adam Landgraf, Gutsverwalter mehrerer adeliger Familien in Ungarn, verfaßte in den 1770er Jahren die *Gedanken über die Verbesserung der Post-Straßen und anderer Hauptweege im Königreich Ungarn*. Darin stellte er die Zustände und die Schwachstellen des damaligen Straßenbaus dar, teilte die Wegarbeiten systematisch ein, und gab für den Bau und für die Verbesserung der Straßen auf ebenem oder morastigem Gebiet sowie in den Bergen konkrete Vorschläge, unter Berücksichtigung des zur Verfügung stehenden Baumaterials. Weiters enthält seine Abhandlung konkrete technische Anleitungen zu den einzelnen Arbeitsphasen, und man wird auch über die praktischen Arbeitsmethoden unterrichtet sowie über die möglichen Arbeitskräfte, die Aufgaben der Aufseher usw.

Die Abhandlung wurde 1778 von der Königlich-ungarischen Hofkanzlei an den Königlich-ungarischen Statthaltereirat geschickt und von diesem auch begutachtet. Zwar erschien sie nicht in Druck (was allerdings der Autor auch vorhatte), war aber im Land allgemein bekannt: 1780 ist ein Auszug in lateinischer Sprache den ungarischen Komitaten mitgeteilt worden. Inwieweit Landgrafs „Gedanken“ aber zur Straßenbauverordnung Josephs II. (1786) beigetragen haben, läßt sich zur Zeit nur vermuten und bedarf noch weiterer Untersuchungen.