

# TÖRTÉNELMI SZEMLÉ

A BÖLCSÉSZETTUDOMÁNYI KUTATÓKÖZPONT  
TÖRTÉNETTUDOMÁNYI INTÉZETÉNEK FOLYÓIRATA

2020 | 4. SZÁM  
LXII. ÉVFOLYAM

---

Hadseregellátás Magyarországon  
Szijártó M. István bevezetőjével és Bagi Zoltán,  
Lázár Balázs, Oross András, Schramek László,  
Glósz József tanulmányaival

---

Rab Irén  
Johann Andreas Segner szerepe  
az első göttingeni csillagvizsgáló megépítésében

---

J. Nagy László  
A magyar-arab kapcsolat és a rendszerváltás

---

Főcze János – Zahorán Csaba  
Vita 1918-ról és Románia utóbbi száz évéről

---



# TARTALOMJEGYZÉK

## LXII. évfolyam, 2020. 4. szám

<b>HADSEREGELLÁTÁS MAGYARORSZÁGON A KÉSEI RENDISÉG IDEJÉN</b>	
Szijaártó M. István • Bevezető megjegyzések	523
Bagi Zoltán Péter • Előzmények. A hadseregellátás problémája a tizenöt éves háborúban	527
Lázár Balázs • A császári-királyi hadsereg ellátási rendszere a Magyar Királyságban az 1751. évi szabályzattól 1815-ig	549
Oross András • Egy hagyományos üzlet. A győri vár katonaságának ellátása a 18. század első felében	565
Schramek László • A megyék szerepe a hadi szállításokban. Pest megye példája	577
Glósz József • Gabonakereskedelem és hadseregellátás	595
<b>TANULMÁNYOK</b>	
Rab Irén • Johann Andreas Segner szerepe az első göttingeni csillagvizsgáló megépítésében	609
J. Nagy László • A magyar–arab kapcsolat és a rendszerváltás	627
Főcze János – Zahorán Csaba • Mérlegen a „Nagy Egyesülés”. Vita 1918-ról és Románia utóbbi száz évéről	641

## A MEGYÉK SZEREPE A HADI SZÁLLÍTÁSOKBAN Pest megye példája

SCHRAMEK LÁSZLÓ

---

THE ROLE OF THE COUNTIES IN PROVISIONING THE MILITARY  
The Example of Pest County

In the process of getting supplies to the front, the Habsburg military in the eighteenth century relied heavily on the carts and ships of the civilian population residing in the counties. To undertake these tasks, the counties elected commissaries who, however, proved unable to solve the problems concerning the turnout and regular relay of vehicles, as well as to the maintenance of the quality and quantity of the goods to be transported.

Keywords: military transport, Pest County, eighteenth century

---

A hadseregek ellátásának két sarkalatos tényezője jelentős mértékben határozta meg a fronton harcoló alakulatok sikerességét. Az egyik az utánpótlásként felhasználható élelmiszer és hadfelszerelés megléte. Ezek előteremtésével a kora újkorban gyakran szerződéssel rendelkező hadiszállítók foglalkoztak – róluk jelen számban több írásban is olvashatunk. A másodikként említhető körülmény pedig az utánpótlás eljuttatása a katonasághoz. Az alábbi írás az ezzel összefüggő problémákba nyújt betekintést. Mára közsímtény, hogy a kora újkor hadseregek egyik legnagyobb gyengéje a szállítási kapacitásban mutatkozott. A fegyveres erők nem rendelkeztek sem megfelelő nagyságú állatállománnyal, sem szekerekkel. Ennek következtében a harcoló alakulatok folyamatosan az élelmiszer- és harceszköz- utánpótlás problémájával kényserültek szembenézni.<sup>1</sup> Két út kínálkozott a 18. században a szállítmányozási nehézségek elkerülésére: az egyik a jelentősebb útvonalak mellé telepített raktárak kiépítése, a másik pedig a vízi szállítás volt. A technikai fejlődés a 19. század második felében, a vasút és a motorizáció révén enyhítette, bizonyos esetekben megoldotta a problémát. Vizsgálatunk fókuszába a török hódoltságot lezáró felszabadító háború és a II. József halála közötti korszak került, de még e szűk – az alcímben jelzett – földrajzi keretek között sem tudtuk a fennmaradt dokumen-

---

Schrámek László, PhD, igazgató, főlevéltáros, Magyar Nemzeti Levéltár Pest Megyei Levéltára.

<sup>1</sup> Perjés Géza: *Mezőgazdasági termelés, népesség, hadseregélemezés és stratégia a 17. század második felében (1650–1715)*. Bp., 1963. 115.

tumokat maradéktalanul feldolgozni. Az alábbiakban megpróbálunk a megyék fuvarozás-ban betöltött szerepére némi fényt vetni, elsősorban az ország közepén elhelyezkedő Pest példája alapján. Különös figyelmet fordítottunk az említett időkereten belül is a 18. századi török háborúk éveire, mivel ezekben a fegyveres összecsapásokban Magyarország a front mögötti felvonulási területet képezte.

A raktárak kiépítése a török uralom alóli felszabadulás után Magyarországon is megkezdődött. Buda, Baja, Pétervárad, Szeged és Eszék településeken létesültek a legnagyobbak.<sup>2</sup> Ehhez társultak kisebbek, például Futakon és Dunavecscén.<sup>3</sup> A felsorolt depók a hajózható folyók (Duna, Tisza és Dráva) partján helyezkedtek el. A hadvezetés az utánpótlás jelentőségével és a katonai kapacitások szűkösségével a középkor óta tisztában volt. Ezért a területet előbb törvényi, majd rendeleti szinten is szabályozták, közte a lakosság járműveinek igénybevételét. A törvények szövege rendkívül tömör, ezért az uralkodók a részletszabályokat pátensekben tették közzé, ezekből 1683 és 1751 között mintegy tizenhét látott napvilágot.<sup>4</sup> Ezt követően hosszú évtizedeken keresztül újabbat nem adtak ki. II. József időszakát leszámítva a meglévő szabályok módosítása is csak 1838-ban került napirendre.<sup>5</sup>

A hadsereg a vizsgált korszak egészében civil előfogatokat kizárólag megfelelő utalvány birtokában vehetett igénybe.<sup>6</sup> A katonai egységek által igényelhető járművek számát 1706-tól kezdve szabályozták: előbb lovas, illetve gyalogos századonként kettőben és háromban,<sup>7</sup> majd ezt 1711-ben fegyvernemenként eggyel csökkentették.<sup>8</sup> A hadsereg az utalvány birtokában kirendelt előfogatokért – amennyiben az betegek, az egyenruha, illetve a század málhájának szállítására vonatkozott – térítést nem adott. Mária Terézia 1751. évi szabályzata változtatott a helyzeten, ekkortól egy állomásra 48 krajcár fizetség járt. A *forspont* igénybevételének távolsága gyalogos egység esetén 2 (15 km), lovas esetében 3 német mérföldet (ca. 22 km) tett ki.<sup>9</sup> II. József uralkodása elején megerősítette a korábbi térítési díjak mértékét, egyúttal – a többi országtól eltérően – nem állapította meg a szekerek terhelhetőségét.<sup>10</sup> A szabályok betartatását eleinte a Budai, Kassai és

<sup>2</sup> Ludwig Matuschka: *Der Türken-Krieg 1716–18: Feldzug 1716. nach den Feld-Acten und anderen authentischen Quellen bearbeitet*. In: *Feldzüge des Prinzen Eugen von Savoyen. Geschichte der Kämpfe Österreichs*. I–XXI. Hrsg. von der Abtheilung für Kriegsgeschichte des K. K. Kriegs-Archives. Wien, 1876–1892. XVI. 89.

<sup>3</sup> Pánya István: Újkori erődített raktárak a Duna mentén. In: *Várák, kastélyok, templomok. Évkönyv*. 2017. Szerk. Kósa Pál. Kökény, 2017. 75–77.

<sup>4</sup> Schramek László: *Az állandó hadsereg eltartásának kérdései a 18. század első felében Pest megye példáján keresztül*. Bp., 2011. 28., 32.

<sup>5</sup> Timon Béla: *Az 1838/39. évi regnicolaris deputatio katonai vonatkozású munkálatai. A cs. kir. hadsereg elhelyezése és ellátása Magyarországon*. Bp., é. n. [1935.] 8.

<sup>6</sup> Uo. 59.

<sup>7</sup> Johann Christian Lünig: *Corpus Iuris Militaris des Heiligen Römischen Reiches, worinn das Kriegs-Recht sowohl der Römischen Kayserlichen Majestät, als auch desselben Reiches und dessen Creisse insgemein, ingleichen aller Churfürsten, und derer mächtigsten Fürsten und Stände in Teutschland insonderheit, enthalten ist, nebst einem Elencho, dienlichen Summarien und Marginalien, auch vollkommenen Register*. I–II. Leipzig, 1723. I. 170–171.

<sup>8</sup> Schramek: *Az állandó hadsereg*, 56.

<sup>9</sup> Uo. 57.

<sup>10</sup> *Handbuch aller unter der Regierung des Kaisers Joseph des II. für die K. K. Erbländer ergangenen Verordnungen und Gesetze in einer Systematischen Verbindung enthält die Verordnungen und Gesetze vom Jahre 1780. bis 1784*. I–XVIII. Hrsg. Joseph Kropatschek. Wien, 1785–1789. III. 170–171.

Pozsonyi *Commissio* felügyelte.<sup>11</sup> Az e testületek felszámolását követő évtizedekben a Magyar Kancellária és a Hadbiztosság (1704–1723) ellenőrizte a *forspontok* vételezését, majd ezt követően az 1848. évi forradalomig a Tartományi Biztosság.<sup>12</sup>

A szállítási feladatok teljesítéséhez alapvetően eszköz, azaz szekér, valamint élőerő, ló vagy marha és emberek kellettek. Ez utóbbiak munkaerejét a török hódoltság korában alkotott, az ingyenmunkát (*gratuitus labor*) szabályozó törvények az ország védelmének szolgálatába állították. A várparancsnokoknak jogukban állt, hogy a környékükön élő nem nemes népességet meghatározott időszakra erődítési munkákra befogják.<sup>13</sup> A határok délre helyeződése, továbbá az ország közepén fekvő várak lerombolása, funkciójuk elvesztése átalakította ezt a kötelezettséget. A feladat régi formájában csupán néhány, fennmaradó erősséggel rendelkező törvényhatóságban, például Somogy (Szigetvár) vagy Pest megyében (Buda) maradt meg. Az egyre terheesebb kötelezettséget az 1729. évi I. törvény-cikk szüntette meg évi 24 000 forint lerovásáért. A díjfizetési kötelezettség 1751-ben egy újabb adóemelés megajánlásáért cserében megszűnt.<sup>14</sup>

A hadvezetés munkaerő iránti igénye azonban megmaradt. A közlekedési helyzet javítása mindig is a katonai hatóságok elsőrangú célját képezte. Ezért a régi kötelezettség részeként, illetve sokszor attól függetlenül is elvárták a hidak és utak javítását, karbantartását. Ennek egyik példaként 1714 kora nyarán Kunmadarasra rendelték több megye képviselőit, hogy a Szolnok és Debrecen közötti út helyreállításáról egyeztessenek.<sup>15</sup> Az első (1716–1718) és második török háború (1737–1739) idején pedig a Duna partjának megtisztításához használták fel a Pest megyei lakosok munkaerejét.<sup>16</sup> A közmunkák közvetve a fuvarozás és hajózás célját is szolgálták.

A lakosság számára terhes szolgáltatások között az előfogatok biztosítása kétségkívül az elsők között érdemel említést. Ennek az a magyarázata, hogy a törökellenes felszabadító háború másfél évtizedében a fegyveres erők ellenőrizetlen formában rekviráltak szállítóeszközöket civilektől, ezzel a parasztságot elvonták a földműveléstől, és a rossz utakon történő szállítások során az állatállomány jelentős része elpusztult, a szekerek jórészt tönkrementek.

Az előfogatozási feladatok ellátása érdekében a megyék igyekeztek rendeleteket alkotni, hogy úrrá legyenek a nehézségeken. Heves 1689-ben elrendelte az igavonó állatok

<sup>11</sup> Iványi Emma: A pozsonyi, a budai és a kassai biztosság a Rákóczi-szabadságharc előtt. *Levéltári Közlemények* 44–45 (1973–1974) 230.

<sup>12</sup> Ember Győző: A Habsburg Birodalom kormányszervei 1711–1765. Az uralkodói központi kormányzat szervezete. *Történelmi Szemle* 18 (1975) 483–486.; Uő: Magyarország közigazgatása 1711–1765. *Levéltári Közlemények* 54 (1983) 13., 23.; Komoróczy György: A katonai közigazgatás szervezete a debreceni kerületben 1723–1849 között. *Hadtörténelmi Közlemények* 6 (1959) 153.

<sup>13</sup> 1618. évi 52. tc. és 1655. évi 67. tc. Pomogyi László: *Corpus Iuris Hungarici*. Bp., 2000. [CD-kiadás.]

<sup>14</sup> Schramek: *Az állandó hadsereg*, 111.

<sup>15</sup> Kiss Anita – Schramek László: *Pest-Pilis-Solt vármegye közgyűlési iratainak regesztái. Kiegészítő kötet 1625–1715; 1728*. Bp., 2006. 275. regeszta.

<sup>16</sup> Borosy András: *Pest-Pilis-Solt vármegye közgyűlési jegyzőkönyveinek regesztái 1712–1740*. I. (1712, 1715–1718.) Bp., 1989. 170., 333. regeszta.

számának negyedévenkénti felülvizsgálatát.<sup>17</sup> Több helyen is limitálták a *forspont* igénybevételének hosszát, így Sopronban 1692-ben egy napi járóföldre, Győrben pedig 1698-tól a megyehatárig lehetett elvinni a szekeret.<sup>18</sup> Ung megye 1712-ben – nyilván az adófizetők költségén – 48 kocsi tartott készenlétben a szállítási feladatok lebonyolítására.<sup>19</sup> A helyi szabályzás azonban vajmi keveset ért, mivel például Hont megyében – a *regulamentumok* előírásai ellenére is – 1726-ig még a katonák jelölték ki az előfogatos személyeket.<sup>20</sup> Az 1751. évi országgyűlésen olyan panaszok hangoztak el, hogy a szomszédos tartományok előljárói túl messzire hajtják a szekereket. A rendi felirat jelzi a problémát, miszerint az előfogatosok kirendelésének sokszor mennyiségi korlátja nem volt, csak a formai előírásokra kellett figyelemmel lenni.<sup>21</sup> A nemesség az 1764–1765. évi diétán hangoztatta, hogy az előfogatosok térítési értéke nem fedezi a lakosok költségeit. A problémát súlyosbította, hogy a szállítási feladatokat sokszor önkényesen rendelték ki, valamint a szekereket rendszeresen túlterhelték.<sup>22</sup>

Nem a katonai kihágások körébe tartozott, de az előfogatos-állításhoz kapcsolódó probléma volt, hogy a fuvarosok mozgása jelentős mértékben segítette a használatok közötti járványok kialakulását.<sup>23</sup> Az előfogatosok az 1737–1739 közötti török háború alatt pedig a pestis terjesztéséhez járulhattak hozzá.<sup>24</sup>

Egy megye – jelen esetben Pest – gyakorlatának tanulmányozása óhatatlanul arra vezet, hogy a vizsgált kérdésnek egy vékony szeletét ismerjük meg csupán, a nagy egészet azonban nem. Egy régió földrajzi helyzete, vízrajzi és domborzati viszonyai, úthálózata, az ehhez idomuló településszerkezete alapvetően meghatározta annak a hadiszállításokban játszott szerepét. Éppen ezért az ország egészére vonatkozó következtetések levonását nem, vagy csak korlátozottan teszi lehetővé. Pest megye a Duna, egy nagy, hajózható folyam mentén feküdt, az országot átszelő kelet–nyugati és észak–déli szárazföldi közlekedési utak szintén érintették. E körülményekre tekintettel biztos számolhatunk azzal, hogy az itteni viszonyok bemutatása valamelyest tükrözi a magyarországi jelenségek jelentős hányadát. A törvényhatóságok működése a 18. század során mind komolyabb mértékben uniformizálódott. A folyamatot II. József közigazgatási rendeletei tetőzték be. Így talán mégsem lesz tanulság nélküli az eddigi ismeretek összesítése.

<sup>17</sup> Kolosváry Sándor – Óvári Kelemen: *A magyar törvényhatóságok jogszabályainak gyűjteménye. Corpus Statutorum. I–V.* (= Corpus Statutorum) Bp., 1895–1904. II/1. 303–305.

<sup>18</sup> Uo. V/1. 224. és 242.

<sup>19</sup> Uo. II/1. 378.

<sup>20</sup> Uo. IV/1. 718.

<sup>21</sup> Magyar Nemzeti Levéltár (= MNL) Országos Levéltára (= OL) N 54 Diaeta Anni 1751. Lad. T. Fasc. EEE. No. 26. 12<sup>r</sup>, No. 28. 67<sup>r</sup>.

<sup>22</sup> MNL OL N 55. Diaeta Anni 1764–1765 Lad. O. Fasc. B. No. 23. 5<sup>v</sup>–6<sup>r</sup>.

<sup>23</sup> Schramek: *Az állandó hadsereg*, 108.

<sup>24</sup> Schramek László: *Pestisjárvány Pest megyében 1739–1742.* In: *Tanulmányok Pest megye múltjából.* V. Szerk. Kiss Anita. Bp., 2014. 156–157.

## A szakigazgatási tisztviselők (biztosok)

A 17. és 18. század során a biztosi hivatal nem számított népszerűnek a nemesség körében. Heves megye 1696-ban 10 forint pénzbüntetés terhe mellett tiltotta a választás visszautasítását.<sup>25</sup> Pest megyében a tisztség 1718 és 1723 között betöltetlen volt, sőt Ferbert János még 1742-ben is elutasította megválasztását.<sup>26</sup> Ennek háttérében alighanem a katonai szervek erőszakossága állhatott. A vármegyei tisztviselők instrukcióik alapján egyrészt a katonák nyugtaadási gyakorlatát ellenőrizték, másrészt az előfogatok szabályos megszervezését, harmadrészt a keletkezett károk számbavételét felügyelték.<sup>27</sup> Hasonló tartalmú hivatali utasítás fennmaradt 1730-ból és 1736–1737-ből.<sup>28</sup> Sőt a megyei statútumok szinte a vármegye elhelyezkedésétől függetlenül ugyanezeket a kötelezettségeket emlegetik országszerte.<sup>29</sup> A megyei biztosoknak ez a feladata a 19. században is megmaradt, de az addigra már kibővült – többek között – az újoncok kiállításának biztosításával.<sup>30</sup>

### Előfogatok kiállítása

Az előfogatokat a törvények és a hadiszabályzatok értelmében kizárólag a katonai szállítások (élelmiszer, egyenruha és fegyver) biztosítására lehetett igényelni, azok kiállítását a hadbiztossági utalvány alapján a Tartományi Biztosság rendelte el.<sup>31</sup> Államérdekből azonban a béketárgyalásokra érkező török követek is részesülhettek ingyenes fuvarban,<sup>32</sup> és hasonló megfontolásból magas rangú angol utazók is térítésmentesen utazhattak Pest megyében, mint például 1717-ben Edward Wortley Montagu, Anglia frissen kinevezett, új állomáshelyére igyekvő portai követe.<sup>33</sup> A szekerek kirendeléséről vajmi kevés információ áll rendelkezésünkre. Werlain János alispán kezdeményezésére 1691-ben a parasztokat minden második igavonó állatuk kiállítására kötelezték.<sup>34</sup> A megyei összeírók az

<sup>25</sup> Corpus Statutorum II/1. 325–326.

<sup>26</sup> Kiss Anita: Pest-Pilis-Solt vármegye archontológiája (1715–1750). In: *Tanulmányok Pest megye múltjából*. IV. Főszerk. Tóth Judit. Bp., 2012. 27–28.

<sup>27</sup> Borosy András – Szabó Attila: *Pest-Pilis-Solt vármegye közgyűlési iratainak regesztái. Közigazgatási és politikai iratok*. II. (1671–1716.) Bp., 2002. 62–63.

<sup>28</sup> Borosy András – Kiss Anita – Szabó Attila: *Pest-Pilis-Solt vármegye közgyűlési iratainak regesztái. Közigazgatási és politikai iratok*. III. (1717–1730.) Bp., 2003. 396. sz.; MNL Pest Megyei Levéltára (= PML) Adószedői iratok, adószedői számadások IV. 23-b/1. 1736/1737. II. cs. 30<sup>a</sup>.

<sup>29</sup> Corpus Statutorum IV/1. 707., V/1. 232., 243., 254., 259., 330.

<sup>30</sup> Bizáki Puky Károly: *Politikai igazgatás, avagy a magyarországi tekintetes nemes vármegyék politikai szerkezeté-  
seknek és igazgatások módjainak, úgy nem különben azon nemes megyék, mely politikai igazgató székek által, és  
miképpen való kormányztatásoknak rövid leírása*. Pest, 1828. 52.

<sup>31</sup> Komoróczy: *A katonai közigazgatás*. 153.

<sup>32</sup> Borosy András: *Pest-Pilis-Solt vármegye közgyűlési jegyzőkönyveinek regesztái 1638–1711*. IV. (1698–1702.) Bp., 1986. 3542. sz.; Borosy András – Szabó Attila: *Pest-Pilis-Solt vármegye közgyűlési iratainak regesztái. Közigazgatási és politikai iratok*. II. (1671–1716.) Bp., 2002. 852. sz.; Borosy András: *Pest-Pilis-Solt vármegye közgyűlési jegyzőkönyveinek regesztái 1712–1740*. VII. (1738–1740.) Bp., 1996. 5861. sz.

<sup>33</sup> *Angol és skót utazók a régi Magyarországon 1542–1737*. Szerk. Gömöri György. Bp., 1994. 107.

<sup>34</sup> Borosy András: *Pest-Pilis-Solt vármegye közgyűlési jegyzőkönyveinek regesztái 1638–1711*. III. (1681–1697.) Bp., 1985. 2513. sz.

évtized végén Pest megyében hozzávetőleg 12 500 igásmarhát és mintegy 4200 lovat számoltak össze.<sup>35</sup> A rendelkezés alapján szekerenként négy állatot számolva mintegy 550 lovas és 1560 marha vontatta járművet lehetett volna kiállítani. Ekkora kontingens kivezényléséről természetesen nincs adatunk, ezt az időszak elméleti maximális kapacitásának tekinthetjük. Nagyobb szállítási kötelezettségek teljesítése esetén a települések által küldendő fogatok és ökrök számát a megyei közgyűlés határozta meg, feltehetően a települések dikaszáma alapján<sup>36</sup> – más megyék gyakorlatához hasonlóan.<sup>37</sup> A szekerek kiállításának falun vagy városban belüli rendjét nyilván a bíró, illetve az előjáróság állapította meg.<sup>38</sup>

III. Károly 1716-ban, a török háború miatt elrendelte a teherhordó járművek és lovak vagy marhák előzetes összevonását a hadbiztosi központokba és a mezővárosokba.<sup>39</sup> Erre szükség is volt, mivel a hadjárat során Temesvár ostromához 80 ágyút, 30 000 kézigrántot és napi 70 000–80 000 porció kenyeret kellett eljuttatni.<sup>40</sup> A hadianyagok szállítása iránti szinte kielégíthetetlen igény teljesítése érdekében 1716. augusztus 11-én Pest, Heves, Nógrád és Fejér megye együttesen 1000, másik 11 törvényhatóság 1200 kocsját és összesen 13 200 igavonó állatot várták Budára. A kontingens kivezénylése késett, ezért a Caraffa ezred felét Temesvárról Buda környékére kellett küldeni, hogy felügyelje a fennakadástmentes fuvarozást.<sup>41</sup> Érdemes megjegyezni, hogy ennyi kocsis és állat élelmezése már önmagában komoly logisztikai kihívást jelentett.

Úgy tűnik, hogy a 18. század közepétől kezdve a kevesebb járművet igénylő előfogatok irányítása érdekében az albiztosokat a megyehatárokhoz közel fekvő mezővárosokba és községekbe rendelték ki. Így történt ez 1730-ban, amikor Vácra, Aszódra, Abonyba és Miskére helyeztek egy tisztviselőt.<sup>42</sup> Ez a gyakorlat fennmaradt 1742-ben, amikor Kecskemétre, Aszódra, Abonyba, a Solti járásba és a Sárközi kerületbe küldtek egy-egy biztost. A rendszeren 1746-ban is csak csekély mértékben változtattak, mivel az egyik tisztviselő állomáshelye Kecskemétről Nagykőrösrre került át.<sup>43</sup>

<sup>35</sup> Kosáry Domokos: Pest megye a kurucokban. In: *Pest megye múltjából*. I. Szerk. Keleti Ferenc – Lakatos Ernő – Makkai László. Bp., 1965. 35. és IV. táblázat.

<sup>36</sup> 1693-ban 50 szekérszerű lőszer szállításának felosztásáról van adat. Kiss-Schrámek-Szabó: *Pest-Pilis-Solt vármegye... Közigazgatási...* III. 124. regeszta. A megyei apparátus 1712-ben 400 szekér liszt szállítását osztotta fel a települések között. Lásd Iványos-Szabó Tibor: A kecskeméti magisztrátus jegyzőkönyveinek töredékei. II. (1712–1811.) Kecskemét, 1998. 28. A közgyűlés 1717-ben 350 szekér kiállítását rendelte el a települések dikaszámának arányában. Lásd MNL PML Pest-Pilis-Solt vármegye nemesi közgyűlésének iratai. Közgyűlési jegyzőkönyvek. IV. 1-a/1. 11. k. 323. p.

<sup>37</sup> Corpus Statutorum II/1. 384.

<sup>38</sup> Horváth Lajos: Községi közigazgatás Pest megyében a XVII–XVIII. században. In: *Fejezetek Pest megye történetéből*. Szerk. Egey Tibor. Bp., 1990. 172–174.

<sup>39</sup> Borosy: *Pest-Pilis-Solt vármegye... 1712–1740*, I. 194. regeszta.

<sup>40</sup> Karl Vocelka: *Österreichische Geschichte Glanz und Untergang der höfischen Welt 1699–1815*. Wien, 2004. 157.

<sup>41</sup> Matuschka: *Der Türken-Krieg*, 218–219.

<sup>42</sup> Borosy András – Kisfaludy Katalin: *Pest-Pilis-Solt vármegye közgyűlési jegyzőkönyveinek regesztái 1712–1740*. IV. (1726–1730.) Bp., 1993. 2806. sz.

<sup>43</sup> Kiss: *Pest-Pilis-Solt vármegye archontológiája*, 27–28.



## Váltás

A szállításokban részt vevők rendszeres felváltásáról szintén kevés adattal rendelkezünk. A lengyel örökösödési háború itáliai hadszínterére 1735-ben gabonát fuvarozó járművek cseréjéről a Tartományi Biztosság gondoskodott, így például az előzetes tervek szerint a Pest megyei szekerek Lepsény táján adták át a stafétabotot a váltásnak.<sup>44</sup> Egy 1737. évi utasítás szerint Strobol biztosnak a szekereket heti turnusokban kellett cseréltetnie.<sup>45</sup>

Az előfogatozással kapcsolatos tennivalók nagy száma, az egyszerre mozgatandó jelentős létszámú hajtó, szekér és állat, az irányító apparátus csekély létszáma, a korabeli út-, időjárás és hírközlési viszonyok mind előidézhették a rendszer hibás működését. Ennek jelei legtisztábban a háborús időkből figyelhetők meg. Az egyik leggyakoribb probléma a szekerek felváltásának elmulasztása volt. Pest és Bács megye 1716-ban kölcsönösen panasszal fordult a másikhoz: egyrészt a kalocsaiak előfogatait áthajtották egész Bácsra, és legalább négy hétre visszatartották,<sup>46</sup> másrészt a Bács megyei jobbágyok szekereit Budáig nem váltották fel.<sup>47</sup> Ugyanebben az időben Nógrád megye arra panaszkodott, hogy nem kapott értesítést a területére érkező csapatok nagyságáról és a határainak átlépéséről, ezért a katonák „egymás hátára szállottanak.”<sup>48</sup> Pest megye a következő évtizedekben már igyekezett megfelelően informálni szomszédjait az átvonuló egységekről.<sup>49</sup>

A megyén belül sem volt jobb a helyzet. A falvak lakói rendszeresen megszegették kötelezettségeiket. Dömsöd lakói 1727-ben bepanaszolták Dunaharaszti és Taksonyt, mivel egyik helység sem váltotta fel előfogatos szekereiket. A két község ugyanis nem tartott erre alkalmas igavonókat. A közgyűlés ezért elhatározta, hogy a két település köteles lesz igáslovakat venni, és a későbbiekben a fel nem váltott *forspontok* értékét a panaszos településnek megtéríteni.<sup>50</sup> Az eset nem számított egyedinek. Strobol megyei biztos 1730. évi jelentése szerint az előfogatok felosztását a földesurak és tisztviselőik nem egy helyen hátráltatták, amitől közgyűlési határozatban tiltották el őket, illetve a falusi bírakat kiadós veréssel fenyegették meg hasonló esetre.<sup>51</sup> Arra a következtetésre juthatunk, hogy szigorúan elméletben minden falunak szállítási feladatok ellátására alkalmas szekérrel és igavonókkal kellett volna rendelkeznie.

<sup>44</sup> Borosy András: *Pest-Pilis-Solt vármegye közgyűlési jegyzőkönyveinek regesztái 1712-1740*. VI. (1735-1737.) Bp., 1995. 4223. sz.

<sup>45</sup> Borosy: *Pest-Pilis-Solt vármegye...* 1712-1740, VI. 4922. sz.

<sup>46</sup> MNL PML IV. 1-a/1. 11. k. 253. p.

<sup>47</sup> Borosy: *Pest-Pilis-Solt vármegye...* 1712-1740, I. 260., 275. sz.

<sup>48</sup> Uo. 300. sz.

<sup>49</sup> Borosy-Kisfaludy: *Pest-Pilis-Solt vármegye...* 1712-1740, IV. 3018. sz.

<sup>50</sup> MNL PML IV. 1-a/1. 13. k. 595. p.

<sup>51</sup> Uo. 15. k. 207. p.

## Igénybe vett szekerek száma

A *forspont* megítélésében nem mellékes szempont, hogy az adózók mikor és hány szekérral vettek részt a szállításokban, amire viszonylag szép számban állnak rendelkezésünkre adatok. A felszabadító háború éveiben nem egy alkalommal többtucatnyi, olykor százas nagyságrendű fogat használatára formált igényt a hadsereg. A Hadbiztosság 1688-ban 1000 szekér kiállítását igényelte a törvényhatóságtól, de a megye ekkor csupán 60-at tudott adni, mivel korábban számos jármű tönkrement, illetve sok állat elpusztult.<sup>52</sup> A ránk maradt dokumentumok arról nem árulkodnak, hogy a megyét bármilyen módon kötelezték volna az említett kocsik kiállítására. 1699-ben a török követek szállításához 95 járműre és az ezekhez nélkülözhetetlen igavonókon kívül további 40 hátszlóra volt szükség, és még ugyanebben az évben 100 szekérszékelyt kellett Budáról Szegedre szállítani.<sup>53</sup> A megrendelések nagysága nem csökkent a karlócai béke megkötése után sem. Pest megye 1701-ben előbb 60 szekérszékely lőpor és hadfelszerelés, majd 200 kocsiszékely szállítására kapott parancsot.<sup>54</sup> A Rákóczi-szabadságharcot követő békés évek gyakorlata egyáltalán nem különbözött az azt megelőző időszakétól. A megyei apparátus 1712-ben 400 szekérszékely szállítását osztotta fel a települések között.<sup>55</sup> Két esztendővel később a Dömsöd, valamint Pest térségében táborba vonuló katonák részére a napi kenyérellátás biztosításához mintegy 100 szekérszékelyre volt szükség.<sup>56</sup> A példákat még hosszan lehetne sorolni. III. Károly első török háborúja idején ismét többszázas nagyságrendben kellett a járműveket biztosítani, miként arról fentebb már szó volt.

A déli határoknál vívott háborúk közötti időszak bizonyos éveiből alig kapunk hírt *forspontozási* feladatokról. A lengyel örökösödési háború idején megváltozott a helyzet. A hadvezetés 1733-ban és 1734-ben Magyarországon vásárolt 200 000 mérő gabonát és zabot, amelyet innen Laibachba, majd onnan az itáliai hadszíntérre szállítottak.<sup>57</sup> 1735-ből értesülünk 200 szekérszékely fuvarozásáról.<sup>58</sup> III. Károly második török háborújának idején (1737–1739) ismét hasonló parancsok érkeztek a megyehatóságokhoz.<sup>59</sup> A fentebbi számadatok mögötti valós terhek súlyát érzékelteti, ha számításba vesszük, hogy szekerenként két emberrel számolva a háborús években több falu lakosságát kitevő ember- és állatállomány szolgáltatta a hadsereg érdekeit szinte ingyen.

<sup>52</sup> Borosy: *Pest-Pilis-Solt vármegye... 1638–1711*, III. 2272. sz.

<sup>53</sup> Uo. IV. 3502., 3542. sz.

<sup>54</sup> Uo. IV. 3779., 3871. sz.

<sup>55</sup> Iványosi-Szabó: *A kecskeméti magisztrátus*, II. 28. Kiss-Schramek: *Pest-Pilis-Solt vármegye... Kiegészítő kötet*, 253. sz.

<sup>56</sup> Schramek: *Az állandó hadsereg*, 141.

<sup>57</sup> Raimund Gerba: *Polnischer Thronfolge-Krieg: Feldzug 1733 und 1734. nach den Feld-Acten und anderen authentischen Quellen bearbeitet* In: *Feldzüge des Prinzen Eugen von Savoyen*. XIX. Wien, 1891. 154–155.

<sup>58</sup> Borosy: *Pest-Pilis-Solt vármegye... 1712–1740*, VI. 4223. sz.

<sup>59</sup> Uo. VII. 5334. sz.

## A hadsereg által kínált térítés

Ugyan a *regulamentumok* 1711-től előírták, hogy a tüzérségi és más felszerelések szállításáért a hadseregnek fizetnie kell, de a viteldíjról csak annyit említettek meg, hogy arról külön megállapodást kell kötni. Az 1751. évi *regulamentum* előírásai szerint igavonó állatonként és mérföldenként 6 krajcár térítés járt a gazdáknak.<sup>60</sup> A gyakorlat azt mutatja, hogy a hadsereg rendkívül nyomott áron rendelte meg a fuvarokat. A ténylegesen kifizetett összegekről eddig nem kerültek elő adatok. A hadvezetés 1715–1716 telén egy szekér mész Szegedre juttatását 19–30 garas (95 dénár – 1 forint 50 dénár) közötti összeggel akarta kiegyenlíteni, miközben a lakosok 6 forintért sem vállalták volna a megbízatást.<sup>61</sup> Az itáliai hadsereg számára küldött gabonáért 1735-ben a Tartományi Biztosság tájékoztatója szerint mérföldenként és mázsánként<sup>62</sup> mindössze 1 krajcárt (1,66 dénárt) fizettek, amit a Pest megyei közgyűlés további fél krajcárral toldott meg.<sup>63</sup> Mivel a korabeli Magyarországon egy kocsi hozzávetőleg 500–600 kg (azaz 10 mázsa) teher szállítására volt alkalmas,<sup>64</sup> ez mérföldenként és kocsinként 10 krajcárt jelentett, ami sokszor még az állatok takarmányozási költségét sem fedezte. A *regulamentumok* ugyanis a lovasság számára a napi 3 mérföld, mintegy 22–24 km menetteljesítményt írtak elő. Eszerint egy szekér egy napi útra 30 krajcárt kapott a szállításért, ami elvben már a visszaút költségét is tartalmazta. Ez egy négyökrös szekér kétnapi ellátási költségét még a szabályzatban előírt (6 krajcár/igavonó) árfolyamon sem biztosította, mert az 48 krajcárt (80 dénárt) tett volna ki.<sup>65</sup>

## Szankciók a sereg részéről

A fuvarok végrehajtását a katonai hivatalok általában rendkívül szigorúan számonkérték, a mulasztásokat pedig különböző fenyegetésekkel igyekeztek megelőzni. Ezek között leggyakrabban a végrehajtás szerepelt. Mathias Vorster budai kerületi hadbiztos 1713-ban katonai erővel vitetett fát a budai várba.<sup>66</sup> Neipperg tábornoszernagy 1739-ben, Gilligh Mátyás tartományi biztos 1740-ben helyezett kilátásba végrehajtást egy szállítási megbízás szabotálása esetén.<sup>67</sup> Mindemellett más módon is tudták kényszeríteni a megyéket a szállítások lebonyolítására. Pálffy János és Savoyai Jenő 1716-ban, Temesvár ostroma alatt Pest megyét azzal fenyegette, hogy az arányosnál jobban terhelik majd a lakosságot a következő télen beszállásolt csapatokkal.<sup>68</sup> Ilyen körülmények között csupán elvétve

<sup>60</sup> Schramek: *Az állandó hadsereg*, 56–57.

<sup>61</sup> Borosy: *Pest-Pilis-Solt vármegye... 1712–1740*, I. 107. sz.

<sup>62</sup> A korabeli szabályzatok a bécsi mértékrendszert használták, amely szerint egy mérföld mintegy 7,5 km-t, egy mázsa 56,12 kg-ot tett ki. Lásd Bogdán István: *Magyarországi hossz- és földmértékek, 1601–1874*. Bp. 1990. 167–169.; Uő: *Magyarországi űr-, térfogat-, súly- és darabmértékek 1874-ig*. Bp. 1991. 456.

<sup>63</sup> Borosy: *Pest-Pilis-Solt vármegye... 1712–1740*, VI. 4161. sz.

<sup>64</sup> Perjés: *Mezőgazdasági termelés*, 118.

<sup>65</sup> Schramek: *Az állandó hadsereg*, 56.

<sup>66</sup> Kiss–Schramek: *Pest-Pilis-Solt vármegye... Kiegészítő kötet*, 262. sz.

<sup>67</sup> Borosy: *Pest-Pilis-Solt vármegye... 1712–1740*, VII. 5334. és 5896. sz.

<sup>68</sup> Uo. I. 220. sz.

fordulhatott elő, hogy a megye megtagadta egy-egy szállítmány célba juttatását. Erre akkor nyílt a legtöbbszor lehetőség, ha tüzérsergi eszközök szállítását rendelték el, ami a magyar törvények szerint a szabad királyi városok feladata lett volna.<sup>69</sup>

Elszórtan értesülünk fuvarozási rendelkezések elhárításáról például egy másik fuvar teljesítése ürügyén.<sup>70</sup> Pest megye 1734-ben a Mezőtúron tartott tábor ellátását az őszi mezőgazdasági munkákra hivatkozva tagadta meg.<sup>71</sup>

## Mentesítés a feladat alól

A megye tehát rendkívül nehezen szabadulhatott meg a *forspont*tól, ebből következően a települések is ritkán – közgyűlési engedéllyel – kaphattak felmentést. Leggyakrabban akkor függesztették fel e kötelezettség teljesítését, ha egy község templomát építette. Tótygyörk, Csóvár és Ecsér esete ezt mutatja.<sup>72</sup> Ugyancsak mentesült a falu újjátelepülését követően néhány évig. Budakeszi, Pilisszentlászló és Vácbotyán ezt példázza.<sup>73</sup> Zsámbék lakói azzal nyerték el a mentességet 1699-ben, hogy részt vettek a bűnözők üldözésében.<sup>74</sup> Kóka 1730-ban kvártélyház építése miatt nyert mentességet a *forspont* alól.<sup>75</sup> Tápiószecső 1731-ben egy hadnagy elszállásolása miatt egy évre mentesült a szállítási feladatok ellátása alól.<sup>76</sup> Izsák, Akasztó és Kiskőrös 1736-ban nagyszámú átvonuló katonát látott vendégül, ezért a megye felfüggesztette előfogat-állítási kötelezettségeit.<sup>77</sup> Fajs, Bátya, Ordas, Harta és Pataj lakói 1737-ben árvízvédelmi gát építése miatt kaptak felmentést a fuvarozás alól.<sup>78</sup> Mindezek mellett komoly problémát jelentett Pest megyében, hogy 1723-ig a katonaság nemegyszer elmulasztott nyugtát adni az igénybe vett szolgáltatásról, a szabálytalanságok miatti panaszok a későbbi országgyűléseken is szóba kerültek.<sup>79</sup>

## Az állatállomány veszteségei

Az emberek és állatok túlterhelése természetesen vezetett az állatállomány pusztulásához. Különösen súlyos veszteségekről értesülünk az 1716. évi temesvári *forspont* során.

<sup>69</sup> 1563. évi XIV. tc. és az 1569. évi XXVI. tc. Pomogyi: *Corpus Iuris Hungarici*; Borosy: *Pest-Pilis-Solt vármegye... 1712-1740*, VI. 4489. sz.

<sup>70</sup> Borosy: *Pest-Pilis-Solt vármegye... 1638-1711*, III. 3051. sz.

<sup>71</sup> Schramek: *Az állandó hadsereg*, 144.

<sup>72</sup> Borosy: *Pest-Pilis-Solt vármegye... 1638-1711*, IV. 3490., 4032. sz.; Borosy-Kisfaludy-Szabó: *Pest-Pilis-Solt vármegye... 1712-1740*, III. 2632. sz.

<sup>73</sup> Borosy: *Pest-Pilis-Solt vármegye... 1638-1711*, IV. 3239. és 3243. sz.

<sup>74</sup> Uo. 3536. sz.

<sup>75</sup> Borosy-Kisfaludy-Szabó: *Pest-Pilis-Solt vármegye... 1712-1740*, III. 2923. sz.

<sup>76</sup> Borosy András: *Pest-Pilis-Solt vármegye közgyűlési jegyzőkönyveinek regesztái 1712-1740*. V. (1731-1734.) Bp., 1994. 3207. sz.

<sup>77</sup> Borosy: *Pest-Pilis-Solt vármegye... 1712-1740*, VI. 4520. sz.

<sup>78</sup> Uo. 4709. sz.

<sup>79</sup> Borosy-Kisfaludy-Szabó: *Pest-Pilis-Solt vármegye... 1712-1740*, III. 1363. sz.

Az elhullott marhák száma állítólag 12 703-t tett ki.<sup>80</sup> Bár a korból ránk maradt ellentmondásos források a számadat ellenőrzésére általában nem biztosítanak lehetőséget, a közölt veszteségadatok nagy valószínűséggel túlzók. Azonban kétségtelen tény, hogy olykor a jobbágyok állatai elpusztultak, szekerük pedig tönkrement a szállítások során. Ennek következményét a parasztgazdaság nagymértékben megsínylette. A károk megelőzése fontos volt, ezért nem egy közgyűlési határozat rendelkezik a jóvátétel valamilyen módjáról. A legtöbb esetben a megye magára vállalta a keletkezett kár 50%-ának megtérítését.<sup>81</sup> Más esetekben a helyi nemesség teljes mértékű jóvátétel kifizetését rendelte el, mégpedig a saját és a község házipénztára közötti fele-fele arányú költségmegosztás szerint.<sup>82</sup> Ung megye határozott összegű kárpótlásról rendelkezett: egy közepes ökörért 8, egy jobbert 10 forint kárpótlást fizetett.<sup>83</sup> A katonaságot is jóvátételi kötelezettség terhelte, ha az állatok annak nyilvánvaló hibájából pusztultak el; ezt kihágásnak tekintették. Ennek rendezéséről a *regulamentumok* intézkedtek.

A 18. század első felében a jobbágyok számára az egyik legnagyobb tehertételt az előfogatok biztosítása jelentette, mivel az év szinte bármely szakában kénytelenek voltak szállító járműveiket és állataikat a hadsereg rendelkezésére bocsátani, ami miatt kiestek a termelőmunkából, sőt alkalmasint állataik léte is veszélyben forgott, miközben vagy semmilyen, vagy csak minimális térítést kaptak szolgálataikért.

## A folyami szállítás

A 18. század háborúi során a legfontosabb utánpótlási vonalakat a hajózható folyók képezték. Nem véletlenül helyezték melléjük a legfontosabb raktárakat a török uralom után. Ezzel magyarázható, hogy az 1716. évi hadműveletek megkezdése előtt lovakat rendeltek a Duna partjára a vontatási feladatok teljesítése érdekében.<sup>84</sup>

A haderő a folyami szállítások során jelentős mértékben támaszkodott a civilek hajóira, amelyért kialakított térítést fizetett. Amennyiben a hajósok túlzott anyagi igényekkel léptek fel a katonai hatóságokkal szemben, akkor Pest megyének kellett helyetteseket toboroznia.<sup>85</sup>

A folyamatok jelentősége nem csökkent az 1737–1739. évi török háború idején sem. Ekkor a folyópart tisztítása mellett a malmokat is eltávolították a vízről.<sup>86</sup> A Bécsből érkező hajósokat legkésőbb Budán váltották fel. A fuvarosok toborzása ezúttal is a megye

<sup>80</sup> Kiss–Schramek–Szabó: *Pest-Pilis-Solt vármegye... Közigazgatási...* III. 226. sz.; MNL OL N 53. Diaeta Anni 1741. Lad. N. Fasc. BBB. No. 15. 1<sup>o</sup>, N 55. Diaeta Anni 1764/1765 Lad. O. Fasc. B. No. 23. 6<sup>o</sup>.

<sup>81</sup> Borosy–Kisfaludy–Szabó: *Pest-Pilis-Solt vármegye... 1712-1740*, III. 1762. sz.; Borosy: *Pest-Pilis-Solt vármegye... 1712-1740*, V. 3877., 3910., 3967. sz.

<sup>82</sup> 1727-ből lásd MNL PML IV. 1-a/1. 13. k. 718. p. 1738-ból lásd Borosy: *Pest-Pilis-Solt vármegye... 1712-1740*, VII. 5140. sz.

<sup>83</sup> *Corpus Statutorum* II/1. 378.

<sup>84</sup> Borosy: *Pest-Pilis-Solt vármegye... 1712-1740*, I. 149. sz.

<sup>85</sup> Uo. I. 222. sz.

<sup>86</sup> Uo. VI. 4843. sz.

feladatát képezte. A folyó Pest alatti szakaszán a váltási pontok sűrűbben helyezkedtek el, Földvár, Baja és Futak városában.<sup>87</sup> A vízi fuvarozás feladatai súlyos sérelmeket nem okoztak, azok legalábbis a megye 18. századi országgyűlési követutasításáiban nem tükröződnek. Sőt az országgyűlési tárgyalásokon sem gyakran kerültek szóba.

## Kitekintés II. József idejére

A II. József uralkodására vonatkozó forrásadottságok, különösen a megyei hivatalok esetében, lényegesen szélesebb körűek a megelőző időszakhoz viszonyítva. A katonai feladatellátás lakmuspapírjának az 1787 és 1791 között vívott török háborút tekinthetjük, amelynek során ismét csaknem százezres hadsereg harcolt az ország déli határainál. II. József a konfliktusba Nagy Katalin cárnő szövetségeseként kapcsolódott be. Hadmozdulatokra csak 1788-ban és 1789-ben került sor, komoly harci cselekménynek kizárólag Belgrád 1789. őszi elfoglalása tekinthető. A francia forradalom a Habsburg-udvar figyelmét nyugatra irányította, ezért 1790-ben hadműveletekre már nem került sor, a rá következő évben pedig a békét is aláírták.

A hagyományos feladatok között ismét találkozunk a szárazföldi szállításokkal. Ennek keretében előfordult, hogy Pesten 5100 ökör ellátását kellett megoldani napi 10 200 szénaporcióval (ennek súlya metrikus rendszerben ca. 45,69 t).<sup>88</sup> Más alkalommal 300-300 szekeret kellett biztosítani a Jász-Kun kerülettel közösen egyenruhák Péterváradról Temesvárra szállításához. Igaz, ezt a parancsot gyorsan törölték.<sup>89</sup> Megesett, hogy az aradi és temesvári helyőrség számára kellett volna télvíz idején utánpótlást szállítani.<sup>90</sup>

A korábbi török háborúk gyakorlatának megfelelően megmaradt a dunai vízi út kiemelt jelentősége. A sereg, ahogy szárazföldi, úgy vízi járművekkel sem rendelkezett. Pest megye egyik feladata volt a hadjárati év elején a hajósok toborzása. A törvényhatóság a jelentkezők részére a hadsereg szállítási ajánlatait közvetítette, hogy így biztosítsa az utánpótlás célba juttatását.<sup>91</sup> A Dunán Bécsből szállított élelmiszert és hadfelszerelést ismét Pesten kellett átrakodni, és innen továbbították ezeket Pétervárad irányába. A pesti megyehatóság felhatalmazást kapott arra, hogy akár Fejér, Komárom és Esztergom megyei hajósokat is váltásra kötelezzen a saját területén élők mellett.<sup>92</sup>

A nyári időszakban több hajó megfeneklett a szállított utánpótlással együtt. A járművek ismételt mozgásba hozása a szolgabírák feladatát képezte.<sup>93</sup> A hajósok viselkedése is nehezítette az utánpótlás célba juttatását. A kapitányok közül többen jelezték, hogy

<sup>87</sup> Borosy: *Pest-Pilis-Solt vármegye... 1712-1740*, VII. 5385. sz.

<sup>88</sup> MNL PML IV. 2. Pest-Pilis-Solt vármegye II. József-féle iratai (Germanica) 37. Kf. 2410/1788.

<sup>89</sup> Uo. 2410., 6799 és 6908/1788.

<sup>90</sup> Uo. 8879/1788.

<sup>91</sup> Uo. 1264/1789.

<sup>92</sup> Uo. 2705/1788.

<sup>93</sup> Uo. 5428/1788.

embereik hazatértek a nyári mezőgazdasági munkákra, hogy a téli betevő falatot biztosítsák.<sup>94</sup>

A hajók vontatása nem jelentett kisebb feladatot, mint a váltás megszervezése. Itt ismét a szolgabíráknak kellett kiküszöbölni a nehézségeket járásuk erőforrásaival. A rendelkezésükre álló emberállományt bérmunkások és rabok képezték, ezt egészíthették ki lovakkal.<sup>95</sup> A hajósok előfogatos szekerekkel is visszatérhettek Ausztriába. A Helytartótanács a kocsikon történő utaztatásuk térítését egy négylovas szekér két mérföldön keresztül történő igénybevétele után 1 forint 30 krajcárban állapította meg. Az összeg tehát lényegesen magasabb volt, mint az 1751. évi szabályzatban szereplő összeg. A kormányzók rögzítette a váltási pontokat Péterváradtól Nezsiderig (Óker, Óverbász, Topolya, Szabadka, Mélykút, Halas, Vadkert, Izsák, Szabadszállás, Kunszentmiklós, Lacháza, Haraszi, Budaörs, Bicske, Bánhida, Nagyigmánd, Öttevény, Moson, Miklóshalma, Pahrensdorf, Nezsider).<sup>96</sup> A költségeket a Cs. Kir. Hajózási Hivatal [K. K. Schiffamt] térítette meg.<sup>97</sup>

A hajók felváltása és a vízi szállítás a Tartományi Biztosság szerint számos kívánnivalót hagyott maga után. Boross József tartományi biztos az 1788. évi hadjárati idény végén állandó késésekről tett említést.<sup>98</sup> Feltűnik, hogy a dokumentumok között nagyobb számban találunk a vízi szállításához kapcsolódókat, mint a korábbi évtizedekben. Az egyelőre – legalábbis a megyei dokumentumok alapján – megválaszolhatatlan, hogy a vízi út jelentősége nőtt-e meg, vagy csupán a korábnál gazdagabb forrásbázis maradt fenn.

Pest megyének a század korai évtizedeiben a déli határoknál küzdő seregek élelmezését a szokásos *forspon*ton túl is segítenie kellett. Pálffy János 1716-ban elrendelte, hogy a megye gyűjtsön egybe minden elérhető élelmet, és azt a Temesvárt ostromló sereg részére Aradig szállítsa le. Az áruért a sereg méltányos árat és teljes vámmentességet ígért: „Érdemes árat hunvalójának senki el nem veszi, abban bizonyos lehet. Se senkinek az oly portékájátul az akárki legyen vagy harmincadot vagy vámot nem fog fizetni.”<sup>99</sup> A katonaság liszt mellett zöldségeket (borsó, lencse, hagyma, fokhagyma), állati termékeket (tyúk, marha, szalonna), továbbá italt (bort, pálinkát) igényelt.<sup>100</sup> Bő húsz esztendővel később, az 1737–1739. évi török háború alatt már a lakosságot buzdították arra, hogy minél jelentősebb mennyiségben szállítson élelmet és takarmányt Belgrádba.<sup>101</sup>

A Helytartótanács és Almásy Pál kerületi főispán utasításai alapján a déli határnál küzdő egységek támogatása az utolsó, 1787–1791. évi osztrák–török háború idején is a megye feladatát képezte. Ekkor elsősorban a Duna mellett fekvő városok kereskedői kapcsolódtak be az üzletbe. Podivinszky Károly váci kereskedő 200 akó bort, 132 akó pálinkát,

<sup>94</sup> MNL PML IV. 2. Pest-Pilis-Solt vármegye II. József-féle iratai (Germanica) 37. Kf. 4327/1788.

<sup>95</sup> Uo. 4145/1788.

<sup>96</sup> Uo. 4427/1788.

<sup>97</sup> Uo. 4766/1788.

<sup>98</sup> Uo. 8777/1788. „Es ist hier Orts vorgekommen, daß so oft Militair Transporte zu Wasser befördert werden, die dazu erforderliche Aufführer, Steiermänner und Schiffknechte in denen gewöhnlichen Ablösungsstationen nie in rechten Zeit gestellt werden, und ansonsten auch diese Leute immer mit Gewalt herbeigetrieben werden müssen...”

<sup>99</sup> MNL PML IV. 1-a. 11. k. 178. p.

<sup>100</sup> Borosy: *Pest-Pilis-Solt vármegye... 1712–1740*, I. 220. sz.

<sup>101</sup> Uo. VII. 5055. sz.

40 mázsa dohányt, 20 mérő göngyölt árpát, 10 mérő kölespépet és 4 mázsa sajtot szállított a sereghez. Svainiker Ferenc, ugyancsak váci kereskedő rakománya 20 mérő kölespépből és 8 mérő borsóból állt.<sup>102</sup> II. József közigazgatási reformjai lehetővé tették Pest megye számára azt, hogy – bár bizonyos korlátok között – irányítsák Pest és Buda szabad királyi városok életét. Ez a háború idején a szervezési feladatok nagyobb koncentrációját tette lehetővé. Mindkét település a dunai utánpótlási út mellett feküdt, ezért az ott élő kereskedőknek lehetőségük nyílt bekapcsolódni az üzleti szállításokba.

Pest város előljárói arról tettek jelentést, hogy 1788. március 6-án és május 20-án juttattak el két nagyobb szállítmányt a hadsereghez. Ezek azonban nem csak tömegárut tartalmaztak. A kapribogyó, kávé, gyömbér, bors, parmezán sajt, szalámi, likőrök, csokoládé inkább a felsőbb tisztikar igényeit szolgálhatták ki és nem a közkatonákét. Igaz, nagy mennyiségű savanyú káposzta, zöldborsó, bab, dohány és lencse is a rakomány részét képezte.<sup>103</sup> A nagykereskedők mellett talán a kisebb falvak lakói is kivették részüket a szállításokból. Zsámbokról savanyú káposztát vittek Szegedre, amellyel kapcsolatban mennyiségi kifogások merültek fel.<sup>104</sup>

A szállítások legalább részben önkéntes alapon történtek. A Brodnak és Ógradiskának szükséges élelmiszerek (bor, pálinka, ecet, rizskása, füstölt hús, dohány, tubák, túró, sajt, savanyú káposzta, árpadara, borsó, lencse, bab, gríz, tatárka, fokhagyma és aszalt gyümölcs) szállítására Pest és Buda kapott felhívást. A város magisztrátusának csupán közhírré kellett tennie a hirdetményt, és a kereskedők önkéntes alapon jelentkezhetek a megyeházán.<sup>105</sup> Az utánpótlás-szervezésnek ez a módja számos kockázatot rejtett magában. A nagyobb városokon kívül nem élt vállalkozó kedvű kereskedő. A Kecskeméti járás Tiszai és Dunai kerületében legalábbis egy sem akadt.<sup>106</sup> Egyébként az így beszerzett termékeket is sokszor a megyei előfogatok juttatták a felhasználási helyükre.<sup>107</sup> Vidéki területeken a polgárok helyett a jómódú középbirtokos nemesség és a nagybirtok kapcsolódott be a szállításokba. A pomázi uradalom bort kínált a seregnek. A 2000 akó nagyságú szállítmányt Brodnak és Ógradiskának kívánták eljuttatni.<sup>108</sup> A kalocsai érseki birtok tűzifa sereghez szállítását vállalta, bár igaz, a szállítmányt – egyelőre ismeretlen okból – a haderő visszautasította.<sup>109</sup>

Másként állt a helyzet Beleznay özvegy tábornokné boreladásával. A szállító 1100 akó vörös- és 500 akó fehérbor leszállításáról kötött szerződést, amelyért Eszéken a fuvardíjat is beleértve 7 forint akónkénti térítés járt neki. Az ügylet értéke tehát 11 600 forintot tett ki. Az alispán feladatát képezte, hogy az áru minőségét írásban igazolja.<sup>110</sup> A sereg az 1500 akóra csökkenő mennyiségű szállítmányt végül Pétervárad élelmezéséhez kívánta

<sup>102</sup> Az akó 56,49 l a mérő 62,08 l. Bogdán: *Magyarországi úr-*, 31., 343.

<sup>103</sup> MNL PML IV. 2. 37. Kf. 3421/1788.

<sup>104</sup> Uo. 3626/1788.

<sup>105</sup> Uo. 4430/1788.

<sup>106</sup> Uo. 4749/1788.

<sup>107</sup> Uo. 7153/1788.

<sup>108</sup> Uo. 4915/1788.

<sup>109</sup> Uo. 2341., 4618., 4889. és 4989/1788.

<sup>110</sup> Uo. 3678/1788.



felhasználni.<sup>111</sup> A várparancsnokság azonban az 1788. augusztus 5-én célba ért rakományt nem vette át, mivel az ihatatlannak bizonyult. A katonai hatóság mellett Bács megye alispánja, továbbá két újvidéki polgár is részt vett a minőség ellenőrzésében. Pest megye magára vállalta a tábornokné védelmét, és azzal magyarázta a minőségromlást, hogy a bort az átvétel előtt a nyári hőségben napokon át tárolták a hajón.<sup>112</sup> Lovász Zsigmond helytartótanácsi tanácsos azonban a várparancsnok döntését elfogadhatónak tartotta, mivel egyrészt a minőség-ellenőrzésben a civil hatóságok is részt vettek, másrészt szemtanúként igazolni tudta, hogy a katonák a bort már a harmadik napon raktárba szállították. A nyári melegre sem lehetett fogni az állagromlást, mivel akkor másutt is (Arad, Temesvár, Brod, Ógradiska stb.) hasonlókat kellett volna tapasztalni, ez azonban máshol nem következett be. Azt gyanították ezért, hogy a bor már Pesten is romlott lehetett. Igaz, ugyanakkor a megyei igazolást sem kívánták kétségbe vonni, ezért inkább a szállítók felelősségét firtatták.<sup>113</sup> Az ügylet nagyságrendjére jellemző, hogy az a gödöllői Grassalkovich-uradalom 1787. évi borjövédelmének csaknem kétharmadát is elérte.<sup>114</sup> Nem csupán minőségi, de mennyiségi vitákra is találunk példákat az 1788. évi hadjárat időszejéből. A Pesten 31 mázsa 37 fontnak mért zsírból a katonai hatóságok Aradon 170 fontot hiányoltak.<sup>115</sup> Egyelőre nem tudhatjuk, hogy a szállítás során loptak-e az áruból, vagy mérési hibákkal, esetleg szándékos csalással van-e dolgunk.

A szállítási feladatok egy speciális fajtáját jelentette a fausztatás támogatása, erre mindkét hadjárat évből láthatunk példákat. Sőt a fát kísérő tutajokon lehetett a hadsereg részére élelmet is küldeni.<sup>116</sup>

## Összegzés

A megyék katonai szállításokban játszott szerepe a 18. század viszonyai között jogszabályokkal jól körül volt írva. Az 1751 előtti hazai gyakorlat azonban jelentős mértékben eltért a nyugati örökös tartományokban látottaktól, ugyanis Magyarországon a szabályosan kiutalt előfogatok a *regulamentumok*ban meghatározott bizonyos feltételek esetén (a betegek és az átvonuló századok málhájának esetén) ingyenesen jártak a hadsereg egységeinek, tüzérségi eszközök szállításáért pedig szerény fizetség járt, amott pedig térítésben, illetve adójóváírásban részesültek a lakosok.

A korszak országgyűlésein az alsótáblai követek szóvá is tették a visszasságokat. A rendek 1722-ben kérelmeztek, hogy az előfogatok értékét számítsák bele a hadiadó összegébe.<sup>117</sup> A királyi biztosok az 1728–1729. évi diétán csupán az utalvány nélküli elő-

<sup>111</sup> MNL PML IV. 2. 37. Kf. 5388/1788.

<sup>112</sup> Uo. 8115/1788.

<sup>113</sup> Uo. 8783/1788.

<sup>114</sup> Wellmann Imre: *A gödöllői Grassalkovich-uradalom gazdálkodása különös tekintettel az 1770–1815. esztendőkre.* Bp., 1933. 179.

<sup>115</sup> MNL PML IV. 2. 37. Kf. 7176/1788.

<sup>116</sup> Uo. 2642/1788., 703/1789.

<sup>117</sup> MNL OL N 51. Diaeta Anni 1722–1723. Lad. M. Fasc. R. No. 31. 9<sup>o</sup>.

fogatok piaci árú megtérítésére tettek ígéretet.<sup>118</sup> Az 1741. évi országgyűlésen ismét napirendre került a kérdés. Az udvar ezúttal is csupán a *regulamentumok*ban foglaltak betartását helyezte kilátásba.<sup>119</sup> A több évtizedes küzdelem eredményeként született meg a megállapodás az 1751. évi országgyűlésen az ingyenes fuvar megszűnéséről. Az ország lakosai azonban ezután is a Lajtán túli tartományokban fizetett 80 helyett csupán 48 krajcárban részesültek a *forspontért*.<sup>120</sup>

A szállítási feladatok különösen háborús időkben terhelték meg a törvényhatóságokat. Jellemzi a helyzetet, hogy Pest megyében 1715-ben egy katonai ügyekkel foglalkozó főbiztost és járásokként egy-egy helyettest alkalmaztak, de 1717-ben egy hónapra további hat ideiglenes komisszáriust kellett fogadni. Majd a háború végét követően a megyei biztos tisztségét üresedésben lehetett hagyni.<sup>121</sup> Az 1740-es években a megyei biztosokat területi kompetenciával bízták meg.

II. József alatt valamelyest megváltozik a kép. Úgy tűnik, hogy a vízi szállítás súlya megnő. A megyék szerepe ebben mindenképpen emelkedett, ugyanis korábban többnyire a folyópartok karbantartásáról olvasunk, ekkor viszont a hajósok toborzása is a megyék feladatkörébe került. Talán ennek eredményességét jelzi, hogy csaknem az összes aktív váci hajós részt vett a katonai szállításokban.<sup>122</sup> A korábbi időszakokban elvéve hallhatunk arról, hogy a megyei hatóságnak árut kellett volna vásárolnia a fronton szolgáló katonák részére, illetve a lakosságot bátorítania kellett a fuvarokra, amelyeket egyébként vámmentességben részesítettek. II. József korában minden korábbinál nagyobb aktivitást vártak el a törvényhatóságoktól e téren. Az 1787 és 1791 közötti török háború hazai forrásaiba éppen csak bepillantást nyertünk, azonban ez alapján is azt látjuk, hogy a megyei hivatal feladatkörét rendkívül tágra szabták.

A 18. századi török háborúk idején a Habsburg-haderő általában rászorult a civilek szállítóeszközeinek használatára, és így volt ez a vizsgálatunk szűkebb tárgyát képező Pest megye esetében is. A nemesi közgyűlésen megválasztott szaktisztviselők nem tudták problémamentesen megoldani az előttük álló feladatokat. Mivel a hadjáratok idény jelentős mértékben egybeesett a legfontosabb mezőgazdasági munkák idejével, továbbá a szállítások során gyakran megesett, hogy az igavonók elpusztultak, ezért a lakosság is próbálta elkerülni a szállításokban való részvételt.

Végezetül válaszok helyett inkább újabb kérdéseket vethetünk fel. A 18. század egészére jellemző volt-e a kereskedők hadiszállításokra való bátorítása a megyék részéről? A vízi fuvarozás milyen terheket rótt a folyamok melletti törvényhatóságokra? Vajon a

<sup>118</sup> MNL OL N 52. Diaeta Anni 1728–1729. Lad. S. Fasc. PP. No. 8. 18<sup>v</sup>.

<sup>119</sup> MNL OL N 53. Diaeta Anni 1741. Lad. N. Fasc. BBB. No. 15. 1<sup>y</sup>.

<sup>120</sup> Lünig: *Corpus Iuris Militaris*, I. 182., II. 730.; *Sammlung aller k.k. Verordnungen und Gesetze vom Jahre 1740 bis 1780, die unter der Regierung des Kaiser Joseph des II. theils noch ganz bestehen, theils zum Theile abgeändert sind, als ein Hilfs- und Ergänzungsbuch zu dem Handbuche aller unter der Regierung des Kaisers Joseph des II. für die k.k. Erbländer ergangenen Verordnungen und Gesetze in einer chronologischen Ordnung*. I–VIII. Hrsg. Joseph Kropatschek. Wien, 1786–1787. I. 62.; Schramek: *Az állandó hadsereg*, 57.

<sup>121</sup> Schramek: *Az állandó hadsereg*, 125.

<sup>122</sup> MNL PML IV. 2. 37. Kf. 1610/1789.

hajósok szerepköre megmaradt-e a napóleoni háborúk alatt is, vagy elenyészett, mivel a nyugati hadszíntér megközelítése szempontjából a Duna „rossz irányban” folyik?

Láttuk, hogy a nemesség hadiszállítóként bekapcsolódott II. József török háborújába. Közismert tény, hogy ez a folyamat a francia háborúk alatt felerősödött. A korábbi fegyveres konfliktusok idején kimutatható a nemesség beszállítói szerepe vagy nem? A megyék egy-egy tekintélyesebb nemes érdekében magukra vállalták az érdekképviseletet. Tapasztható-e hasonló tevékenység a korábbi vagy későbbi évtizedekből? E megválaszolatlan kérdések arra sarkallhatják a kutatókat, hogy további mélyfúrásokkal, megyei és családi levéltárak feltárásával próbálják meg megtalálni a válaszokat.