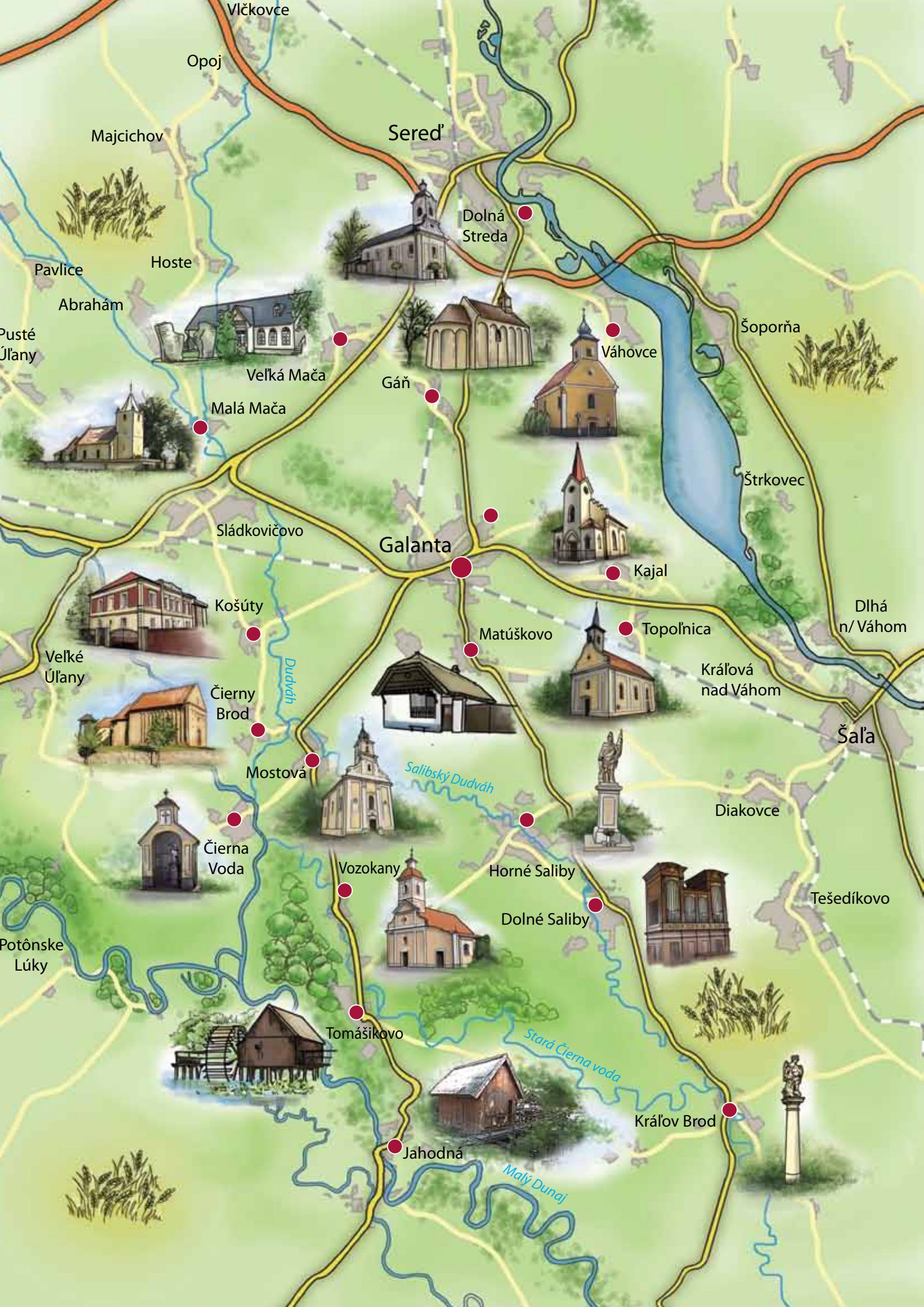


...era. fuisse piosq; p[ro]ut iamlibet op[er]is  
...madi Severo a p[ro]prio p[ri]ncipe. d[omi]no Johne eade[m] g[ra]t[ia]  
...ssim[us]. Tandem etia[m] valentib[us] armisq; regnoy[rum] co[n]sideratis.  
...mie a alioy[rum] euang[el]ic[is] regnoy[rum] vias a stratas i[n]tra sp[er]a  
...anda. videlicet i[n] p[ri]mo itinere ad metas Regni Hungar[ie]  
...asvar. sive i[n] Bohemia. q[ui]busq; aliis memoriali q[ui]  
...salis medius loco. Et abhinc i[n] Sablun[ia] circa cap[ut]  
...m. p[er] q[ui] p[er]caudib[us] venditioni exponendis, sal[tem] memorib[us]  
...no plus. p[er] abinde a l[oc]o. Syk[ov]ad, sive i[n] villa  
...a off[ic]i[is] v[er]ba i[n] l[oc]o. expigi tributu[m]. s[ed]  
...n flavijs. ultra Danubi[um]  
...Civitas c[on]tinuado q[ui] a  
...annu[us] p[er] costituer[et]  
...sib[us] refer[et] regis p[ro]p[ri]etate  
...reby[rum] mercan[ti]as adu[er]sus  
...salus eor[um] reby[rum] p[ro]cedendi q[ui] l[oc]o



Via Bohemica





Vlčkovce

Opoj

Majcichov

Sereď

Dolná Streda

Pavlice

Hoste

Abrahám

Pusté Úľany

Veľká Mača

Gáň

Váhovce

Šoporňa

Malá Mača

Štrkovec

Sládkovičovo

Galanta

Kajal

Košúty

Matúškovo

Topolnica

Dlhá n/Váhom

Veľké Úľany

Čierny Brod

Kráľová nad Váhom

Šaľa

Dudváh

Salibský Dudváh

Diakovce

Čierna Voda

Mostová

Vozokany

Horné Saliby

Tešedíkovo

Potônske Lúky

Čierna Voda

Vozokany

Dolné Saliby

Tomášikovo

Stará Čierna voda

Kráľov Brod

Jahodná

Malý Dunaj

# Via Bohemica

*Publikácia o histórii a význame Českej cesty spájajúcej od stredoveku Prahu s Budínom. V čase mieru slúžila na medzimestskú a medzištátnu obchodnú výmenu, v časoch vojen aj na vojenské ťaženia. Cestu oficiálne ustanovili ako európsku obchodnú magistrálu uhorský kráľ Karol Róbert a český kráľ Ján Luxemburský na rokovaní vo Vyšehrade na prelome rokov 1335 a 1336. Obchádzala Viedeň a bola súčasťou ich spojenectva proti Rakúsku. Oficiálna trasa cesty však len nadviazala na dávno predtým používané cesty. Za čias Uhorska mala cesta najväčší význam v 14. a 15. storočí. Uhorskí králi vybudovali na jej ochranu sieť pevností a strážnych hradov. Na ceste bolo zakázané svojvoľne vyberať clo a mýto, obchodníci mali zabezpečený voľný a bezpečný priechod.*



[www.mas-sev.sk](http://www.mas-sev.sk)



[www.mas-moravsky-kras.cz](http://www.mas-moravsky-kras.cz)



[www.masdudvah.sk](http://www.masdudvah.sk)



MAS Stará Čierna voda sa nachádza na Podunajskej nížine v Trnavskom samosprávnom kraji, na území okresov Galanta (obce Dolné Saliby, Horné Saliby, Kráľov Brod, Tomášikovo a Vozokany) a Dunajská Streda (obec Jahodná). MAS Dudváh sa nachádza na Podunajskej nížine v Trnavskom samosprávnom kraji, na území okresu Galanta (obce Čierna Voda, Čierny Brod, Dolná Streda, Gáň, Kajal, Košúty, Malá Mača, Matúškovo, Mostová, Topoľnica, Váhovce, Veľká Mača). Územie MAS Moravský kras (spája 55 obcí) sa nachádza v južnej časti Dražanskej vrchoviny, ohraničené mestami Brno, Blansko, Boskovice, Vyškov.

**Európsky poľnohospodársky fond pre rozvoj vidieka:**  
Európa investujúca do vidieckych oblastí



Spolufinancované EÚ



Ďalší partneri projektu - publikácie:



Autori publikácie:

Mgr. Dagmar Hamalová

Mgr. Petr Vitámvás

Ing. Vladimír Mrva

Grafický návrh:

Jana Koudelková

V rámci projektu nadnárodnej spolupráce LEADER Via Bohemica podporeného z Programu rozvoja vidieka SR 2007 – 2013 v rámci opatrenia 4.2 Vykonávanie projektov spolupráce v roku 2013 vydala MAS Stará Čierna voda a MAS Dudváh v spolupráci MAS Moravský kras.

Na obale publikácie je použitá fotografia originálu listiny kráľa Karola Róberta zo 6. januára 1336, ktorou stanovuje pravidlá obchodu na Českej ceste. (Archív Mesta Brna).\*

# Obsah

Úvod .....	5
Cesty a komunikácie v histórii našich regiónov .....	7
Via Bohemica v stredoeurópskom kontexte .....	17
Via Bohemica na území Slovenska .....	25
Via Bohemica na území Česka .....	35
História obchodu na slovenskej časti Via Bohemica .....	41
História obchodu na českej časti Via Bohemica .....	47
História dopravy na slovenskej časti Via Bohemica .....	61
História dopravy na českej časti Via Bohemica .....	69
Via Bohemica v 21. storočí a jej vplyv na rozvoj regiónov .....	77
Záver .....	85
Použitá literatúra .....	86
Použité fotografie a archívne materiály .....	88



*Krížik z veľkomoravského hradiska vo Veľkej Mači. O zobrazenom krížiku na Slovenskej desaťkorunovej minci z roku 1993 sa napísalo veľa. Či už o postavách, predmetoch pod rukami hlavnej postavy v adoračnej póze, či gréckom zrkadlovo obrátenom tvare skratky HC XC (Hiesos Christos). Ale aj o mieste nálezu. Isté nie je ani to, či pochádza priamo z Veľkej Mače. Odovzdal ho pán Vojtech Kurucz v roku 1953, vtedajší správca rímsko – katolíckej farnosti vo Veľkej Mači, ktorý slúžil sväte omše aj v Malej Mači a v Gáni, či Barakoni. Chodieval do týchto obcí pešo, alebo aj na bicykli. Keď mal šťastie, zbral ho na voz niektorý gazda, ktorý po ceste prechádzal. Pravdepodobne mu krížik niekto daroval. On ho odovzdal pracovníkom archeologického ústavu v Nitre pri vykopávkach na Mačadských, či Seredských vrškoch, na ktorých výskum práve prebiehal. Dostupná literatúra uvádza, že pochádza z 9. až 10. storočia. Veľa by vypovedal aj možný výskyt druhej časti enkolpionu. Možno je na ňom obraz ukrižovaného víťazného Krista. Ešte stále je okolo krížika veľa nezodpovedaných otázok, ale jednoznačne dokazuje, že na tomto území existovalo kresťanstvo v období Veľkej Moravy.*

# Úvod

Ludia, žijúci na našom území, ale aj návštevníci a turisti si pri potulkách krajinou ani nepomyslia na veci minulé. Ich cieľom je pokochať sa krásou prírody, využívať prírodné bohatstvo krajiny k vlastnému odpočinku a udržiavať alebo znova nadobudnúť zdravie.

Nepomyslia na to, že predkovia žijúci na tomto území vykonali obrovskú vec, vytvorili pre seba a budúce generácie podmienky pokojného života plného blahobytu. Na druhej strane musíme sami sebe oponovať, lebo vytvorenie týchto podmienok neznamenal vždy bezproblémový život, ale život plný útrap, vojen a neľudskostí. Nemôžeme hovoriť ani o blahobyte ako o ustálenom štýle života počas stáročí ba tisícročí.

Rozvoj výroby a poľnohospodárstva však znamenal vývoj ľudských činností, vedy a kultúry, teda podmienok pre ďalšie generácie k dosiahnutiu blahobytu. Je na nás, ako budeme nakladať s týmto venom, ktoré sme dostali od našich predkov.

Povinnosťou každého patriota je, aby svoju rodnú krajinu miloval, chránil jej hodnoty a s týmito hodnotami oboznámil všetkých, ktorí o to prejavia záujem. Vydáním tejto publikácie sledujeme práve to, aby tých záujemcov bolo čo najviac. Aby naše územie navštívilo čo najviac ľudí so záujmom o dejiny, kultúrne a prírodné hodnoty, aby sme sa všetkým mohli pochváliť tým, ako sme úsilie našich predkov dotiahli do úspešného konca.

Je chvályhodné, že tejto úlohy sa zhostili projektoví partneri dvoch krajín, Česka a Slovenska, ktorých nespája len spoločná minulosť, ale aj spoločná obchodná cesta, tzv. Česká cesta, nazývaná aj Via Bohemica.

Ako vznikla táto obchodná cesta? Odpoveď nájdeme v historických listinách dávnych dôb. Najpravdepodobnejšie je, že na stretnutiach troch

panovníkov, českého kráľa Jána Luxemburského, poľského kráľa Kazimíra Veľkého a uhorského kráľa Karola Róberta, vznikla už na jeseň v roku 1335 predbežná dohoda o možnosti reorganizácie obchodných ciest medzi Uhorskom a západnou Európou. Cieľom bolo obísť hlavne Viedeň, ktorá disponovala právom núteného skladu (ins stapuli) a pokračovať cez Brno, teda dostať sa do Českého kráľovstva na trhy západnej Európy.

Obchodná cesta, ktorá smerovala z Budína cez dnešné západné Slovensko do Čiech, bola od 11. storočia nazývaná Českou cestou (Via Bohemica). Teda obchodná cesta už existovala, hoci v listine kráľa Karola Róberta toto pomenovanie nebolo používané. Obnovu a dôležitosť cesty panovník deklaroval 6. januára 1336, na sviatok Troch kráľov vo svojej listine, a podľa týchto skutočností bola Česká cesta súčasťou veľkej obchodnej cesty, ktorá viedla od Bosporu cez stredoeurópske štáty a ďalej smerovala k Atlantickému oceánu. V mierovom období cesta zabezpečovala realizovanie vnútroštátneho a zahraničného obchodu, vo vojnových obdobiach zase presun vojsk.

Existujúca obchodná cesta pre ľudí žijúcich popri nej, či už v dobe dnešnej alebo v dobách minulých, je a bola nesmierne dôležitá.

Popri obchodnej ceste sa postupne vytvárali obchodné centrá, usadlosti, rozvíjala sa priemyselná výroba, služby a poľnohospodárstvo a cesta dávala ľuďom životnú istotu.

Jej vznik niektorí historici datujú do 11. storočia nášho letopočtu, iní do obdobia vzniku Veľkej Moravy, alebo rímskeho obdobia dejín našich regiónov. Pravdepodobne všetci majú pravdu. Priblížne má toľko rokov, ako zaľudnenie strednej Európy.

*kolektív projektových partnerov*



*Venuša z Dolnej Stredy. Osobitnú históriu v našich dejinách majú nálezy postáv na oslavu ženy, venuše. Najstaršou je venuša nájdená v Moravanoch nad Váhom. Je to žena z praveku, najstaršia dáma vyhotovená rukou človeka, z kosti mamutieho kla, má viac než 22 800 rokov. Pochváliť sa svojou krásou môže aj „kráska“ v Nitrianskom Hrádku, má úctyhodný vek, viac než 4000 rokov. Určite nechýbajú ani vrásky dáme z Dolnej Stredy, z lokality Karol majer, hlinenej plastike skupiny Boleráz, z Eneolitu datovanej do 1900 rokov pred n. l..*



## Cesty a komunikácie v histórii našich regiónov

Keď počúvame alebo čítame o Českej ceste, málo kedy nám napadne, že súvisí s najstaršími spomienkami na migráciu obyvateľstva a hľadáním nových druhov a spôsobov obživy ľudstva. Určite jej svoj názov nedali bezúčelovo. Súvisí s obyvateľstvom, s územím Čiech, s hľadaním nových území a s vojenským, či obchodným ťažením kmeňov a národov. Od nepamäti bolo naše územie, a tým aj stred Európy zviazaný hľadaním nových území, obsadzovaním a dobíjaním nového teritória. Najväčší predpoklad na osídlenie územia popri riekach a vytváranie nových priechodných koridorov v Hercýnskom lese, dáva samotné prírodné rozpoloženie územia piesočných dún a naplavenín z pretekajúcich riek. Záplavy vytvárali úrodné polia vhodné na obrábanie a možnosť obživy. Na vyvýšených miestach si obyvatelia budovali opevnenia, prípadne valy na obranu pred náhodným útočníkom v barinách. Tak, ako to v prírode býva zvykom, silnejší, agresívnejší votrelec sa neštítal krutých výpadov a prepádov za účelom získania koristi a ľahšieho prístupu k tovaru. Dôkazom týchto tvrdení sú roztrúsené archeologické nálezy pozdĺž riek a starých cestných komunikácií, miestach prechodov brodov či skalných brán.

Na pravom brehu rieky Váh, poniže lodenice, bola v piesku pri vode objavená čelová kosť ženy neandertáľca. Je charakteristická silnými nadočnicovými oblúkmi. Že sa našla práve tu, nie je náhodou. Váh je najdlhšia slovenská rieka a okolo nej určite pulzoval život už od praveku. Zabezpečovala obživu a potrebnú vodu ako pre zvieratá, tak aj pre ľudí. Vyviera viac ako dvesto kilometrov nad náleziskami v Šali. Určite ju mohli priniesť vody rozbúrenej rieky. Ale je možné, že postupným obmývaním brehov a postupujúcimi tečúcimi pieskami na brehoch rieky

sa dostal tento artefakt do koryta a do blízkosti rieky. Nález patrí medzi najdôležitejšie objavy v Európe. Nález čelovej kosti sa datuje do obdobia približne pred 50 000 rokmi. Boli nájdené aj rôzne kosti a zuby mamutov a ďalších pleistocénnych cicavcov, ako napríklad jeleňa obrovského a slona lesného.

Odkryté náleziská zo stredného paleolitu a z mladšej doby kamennej nie sú náhodné a ani zriedkavé v tomto regióne. Patria k nim náleziská v meste Šaľa, v obciach Gáň, Dolná Streda, Veľká Mača a v meste Sered' (Mačianske a Seredské vŕšky s nadmorskou výškou 127,1 a 125,2 m n. m., pred budovaním cesty 137,0 m n. m.). Výška okolitej roviny je 121 až 122 m n. m.. Výška mesta Sered' sa pohybuje od 129,2 až 130,0 m n. m.. Prechod cez Váh, na ktorom bol brod Sered' – Šintava bol na kóte 125,1 m n. m., ale samotný bod obce Šintava je 139 m n. m.. Najvyšším bodom lokality je chrbát pahorkatiny v lese Dubník nad Vinohradmi a to 185 m n. m.. Smerom na juh sa zvažuje do úrovne 122 m n. m. pri lese v Šoporni. Je logické, že praveké obydľia mohli byť vybudované len na týchto lokalitách, alebo na piesčitých dunách. Pahorok nad Sládkovičovom je vo výške 126 m n. m. a v Malej Mači je postavený kostol na kóte 125 m n. m..



Čelová kosť neandertáľca zo Šale



*Mamutí zub - molár starší ako 35 000 rokov z naplavenín Váhu*

Na týchto miestach sa našla kamenná industria, ktorá je dôkazom uvedených predpokladov dávneho osídlenia. Pozoruhodné a zároveň najdôležitejšie je to, že tieto lokality stále spája sieť komunikácií, ktoré sú vo väčšine zachované až do dnešnej doby. Západ s východom, Bratislavu a Nitru, spája dôležitá cestná komunikácia, ktorá križuje cestu z juhu na sever. Sú to dve vetvy riečnych brodov, a to Šaľa – Veča a spomínaný priechod Šintava – Sered'. Zabúda sa na brod cez Váh z juhu v chotári Galanta – Únovce – Váhovce, na východ cez Štrkovec a Jarok a opäť smerom do Nitry.

Z južného a západného smeru, keď postupujeme smerom na Nitru, vystupuje v diaľke pohorie Tríbeč. Tvoria ho tri vrchy Zobor (588 m n. m.), Žibrica (617 m n. m.) a Veľký Lysec

(547 m n. m.). Postupným približovaním sa, sú tieto tri vrchy vidieť zo všetkých strán a tvoria orientačný bod. Smerom na sever a na západ môžeme v horizonte vidieť pohorie Malých Karpát. A opäť na ich konci sa týči nad Dunajom bralo Devína. Sútok riek Moravy a Dunaja vytvára vstupnú bránu medzi Bergom (480,9 m n. m.), Devínskou Kobylou (514,1 m n. m.) a vrchom Kamzík (439,4 m n. m.). Zaujímavosťou je, že z okolitých ciest, Jantárovej a Českej sú viditeľné zo všetkých strán. Sústavne sa vzájomne presúvajú a prekrývajú a tvoria trojvršia širokej roviny bývalého mora.

Pri tejto príležitosti nesmieme zabudnúť na orientáciu v teréne, ako postupovali karavány a ako sa v priestore orientovali. Od nepamäti je známe, že Nitra, stredisko vladárov,

a Bratislava boli priamo spojené. Holíč – Senica – Trnava, smer na Moravu a do Čiech bol spojený cez Sereď – Šintavu a Nitru. Hlohovec, Topoľčany, Zlaté Moravce, Levice, Šurany, Trnovec nad Váhom, Galanta a Sereď tvorili priame spojnice s Nitrou – Nitrianskou župou.

Bratislava (Pressburg, Pozsony) bola priamo spojená v Bratislavskej župe s mestami Malacky, Kúty a Brodské na Břeclav a Brno do Čiech, cez Prahu na sever, cez Drážďany a Lipsko na severozápad k Severnému moru a Atlantickému oceánu. Bratislavu s Jadranom a Stredozemným morom spájala cesta cez Viedeň – Gratz – Benátky alebo Janov. Trasa z Trnavy na Trstín – Bukovú – Jablonicu – Senicu, kde sa rozdejovala na Sobotište, smerovala cez starý spoj a Biksádsy priesmyk, cez údolie na Moravu a pokračovala cez Poľsko na sever k Baltickému moru. Južná vetva spájala Nitru opäť s Jadranským a Stredozemným morom cez Šurany, Nové Zámky a Komárno, smerovala cez Budín k Jadranskému moru. Čierne more bolo spojené s našim územím cez rieku Dunaj a Váh a Moravu.

Cestovanie a doprava tak predstavuje od pradávna jednu zo základných ľudských činností. Častejšia a rýchlejšia doprava vždy znamenala lepšiu deľbu práce, rýchlejšie predávanie výrobkov a ideí, a tým aj rýchlejší rozvoj spoločnosti. Pohyb v krajine bol vždy ovplyvnený množstvom okolností. Dĺžka trvania cesty bola ovplyvnená nielen vzdialenosťou počiatku a cieľového miesta, ale veľkú úlohu zohrala aj členitosť terénu, ročné obdobia, počasie, použité dopravné prostriedky, náklad, motivácia cestujúcich, ich schopnosť zorientovať sa v teréne a množstvo ďalších faktorov. Na najviac frekventovaných miestach, kadiaľ viedli diaľkové cesty, vznikali



*Praslen z Malého Chlumu, Bořitov, Česko (6. stol. př. n.l.)*

li sídliská, ktoré slúžili ako obchodné miesta a k bezpečnému odpočinku cestujúcich. Napriek tomu, že cestovanie bolo ľuďom blízke už od paleolitu, k výraznému rozvoju diaľkového cestovania a obchodu dochádza predovšetkým v dobe bronzovej, kedy sa prehĺbuje spoločenská deľba práce. V tejto dobe je možné uvažovať o vzniku špeciálnej spoločenskej vrstvy obchodníkov, ktorí namiesto náhodnej výmeny produktov používajú platidlá s pevným ekvivalentom hodnoty (medené hrivny a bronzové kruhy), špeciálnou skupinou cestovateľov boli tiež hľadači kovov.

Prvé informácie o dejinách z oblasti Zадunajska a strednej Európy prinášajú pramene literárnej povahy, čiže excerpty z diel antických (gréckych) autorov. Zachytávajú údajné polohopisné vodstvá, pohoria a osídlenie tohto územia. Pomenovanie rieky Dunaj sa vyskytuje v gréčtine ako Istros. Prvé znalosti Grékov o obyvateľstve sídliačom okolo Dunaja boli veľmi útržkovité a nepresné. Územie nad Dunajom zaľudnili rôznymi mýtickými národmi, ktoré prenikali aj





*Cestovanie na vozoch v stredoveku (freska v zámku Manta, Piemont, Taliansko)*

do dramatickej tvorby ako napríklad spomínaní „igríci“ – zábavní herci. Charakteristickými črtami územia bola nevlídnosť, chlad, drsné podnebie a najmä vzdialenosť od civilizačných centier Stredomoria. Vnútrozemie Európy ležalo mimo ich sféry vplyvu, zaujímali sa hlavne o geologické a etnografické informácie. Ich pozornosť sa sústredila len na Keltov (Zadunajských), s ktorými mali veľmi dobré skúsenosti. Už v 3. storočí p. n. l. prenikli tieto kmene cez Termopyly až do stredného Grécka a v r. 279 p. n. l. obliehali Delfy. O zvykoch a mravoch Keltov písal Poseidónos a neskôr Strabón.

Po Gréckoch, aj rímski autori dopĺňajú a spresňujú správy o Dunaji, Morave (Marus), Váhu (Duria) a Hrone (Granua). Podobne aj pohorie, ktoré pôvodne zahŕňalo horské pásmo Hercýnsky les v strednej Európe sa začína diferencovať a vyčleňovať na menšie pohorie Gabréta (asi Šumava a Český les), pohorie Sudéta (asi Krušné hory), les Luna (Mesačný les – asi Pavlovské vrchy alebo Malé Karpaty) a podobne.

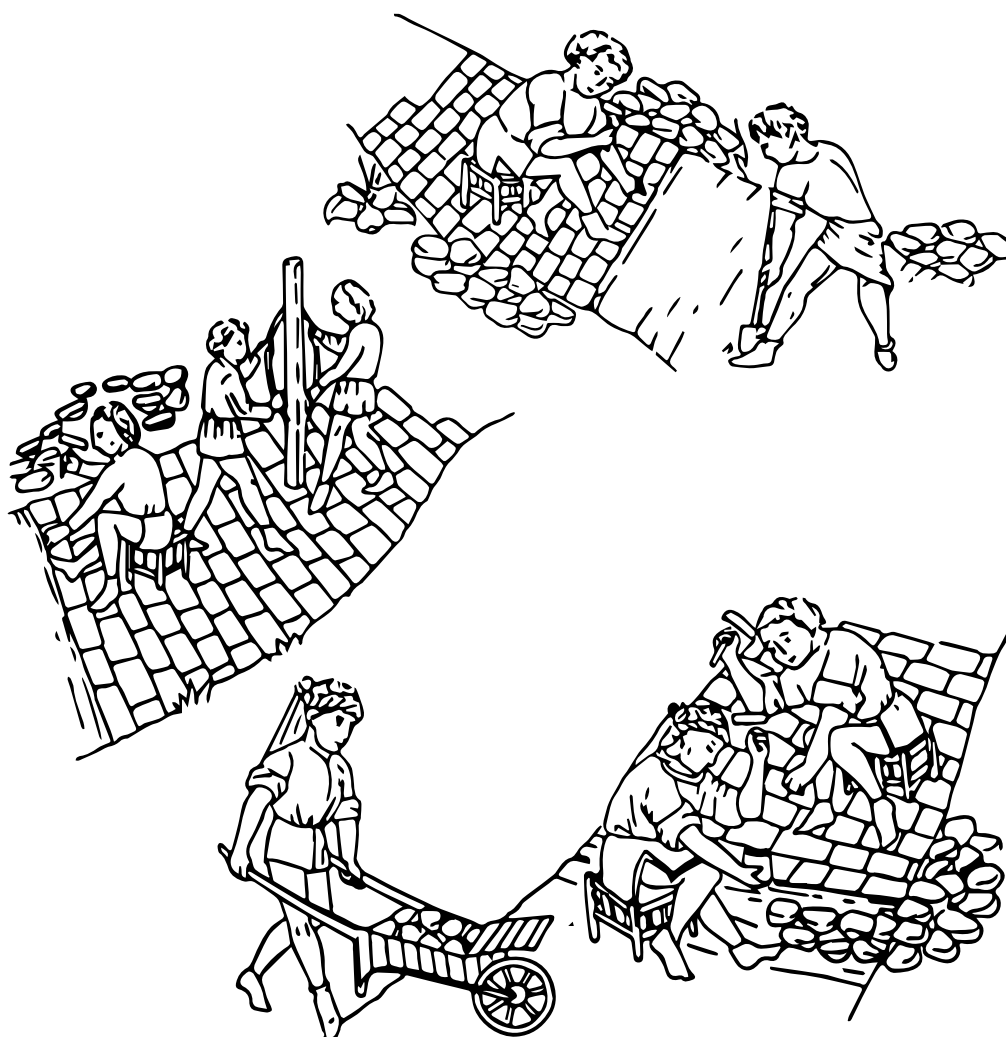
Vrcholom geografických znalostí o našom území v 2. storočí n. l. bol geograf a astronóm Klaudius Ptolemaios. Vytvoril tisíce dvojíc bodov na určenie polohy jednotlivých miest, riek a ich ohybov, pohorí a jazier a tak zostavil ucelebné mapy, ktoré sa týkajú aj nášho územia. Na tú dobu boli tieto údaje presné, ale v dnešnej dobe vykazujú nepresnosti, pretože používal jednotky ako dva dni pochodu a podobne. Čím viac sa vzdľaloval od Rímskej ríše, tým boli údaje nepresnejšie, no aj napriek tomu položil základy geografie.

Aj Herodotos vo svojich správach z polovice 5. storočia p. n. l. popisuje postup Grékov od ústia Istra – Dunaja do vnútrozemia a tiež hovorí o menších riekach, o prítokoch Dunaja na hlavnej dopravnej tepne. Popisuje pohoria pozdĺž rieky a aj obyvateľov, s ktorými prichádza do styku. Pre pešie karavány a vojsko sa vytvárali koridory cez priechodné miesta v blízkosti riek a skratky cez lesy. V ich blízkosti sa budovali osady.

V tejto dobe sa k doprave využívali dvojkolové a štvorkolové vozy, sánky, po riekach jednoduché lode a plte. Tieto dopravné prostriedky celkom zovšedneli v nasledujúcej dobe železnej a v jej mladšom úseku sa začínajú v obchode používať zlaté a strieborné mince. Významný posun v podobe ciest nastal v rímskej dobe v južnej časti Európy, kedy rímski cisári venovali veľkú pozornosť úprave komunikácií. Najvýznamnejšie cesty boli spevňované, pravidelne upravované a miestami niekde dokonca aj vydláždené. Situácia v „barbariku“ severne od Limes Romanus bola podstatne horšia, kvalita tunajších ciest sa nevyrovnala úrovni rímskych ciest ani v stredoveku.

V ranom stredoveku nadviazal vývoj siete komunikácií na už pomerne ustálené smery diaľkových ciest, z ktorých niektoré pretrvali už od praveku, a taktiež aj na sieť miestnych chodníkov, ktoré boli vytvárané prevažne v dobe slovanského osídlenia od 9. storočia n. l..

Dopravnú sieť tvorili diaľkové trasy, spájajúce centrá s okolitými krajinami a s hlavnými európskymi centrami a miestne chodníky, spájajúce ďalšie sídla navzájom. Vytvárali sa postupne podľa správnych, obchodných a vojenských potrieb s ohľadom na prírodné podmienky, povahu a priechodnosť terénu. Cesty viedli, pokiaľ to bolo možné, čo najľahšie prekonateľným teré-



*Dláždenie cesty- ilustrácia v stredovekom rukopise z r. 1448*

nom, prechádzali rovinatými úsekmi v dostupnej vzdialenosti od zdrojov vody, avšak vyhýbali sa barinám a mokradiam. Staviteľia starých ciest sa snažili, aby cesty mali rovnomerný spád, veľké oblúky a aby boli chránené pred vodou, predovšetkým aby viedli smerom najmenšieho odporu. Ako orientačné body obvykle slúžili kopce, najmä výrazné, alebo okraje pohorí, križovatky ciest či brody. Križovatky ciest boli označované drevenými tyčami, výraznými stromami, hromadou kamenia, vztýčenou kamennou stélou, neskôr kresťanskými symbolmi kríža, obrazmi a sochami svätých, božími mukami či kaplnkami. Práce spojené s budovaním, udržovaním a opravami diaľkových ciest, ktoré v dávnych dobách možno vykonávali príslušníci jednotlivých kmeňov, sa v ranom stredoveku stali územnou povinnosťou. V súvislosti s úhradou za budovanie

a opravy ciest, mostov, hatí a brodov sa vyberalo mýto, panovníkovi prináležalo clo za tovar dovážený cez hranice.

Cesty, a to aj hlavné, boli spočiatku úzke, často zarastali, keďže viedli prevažne zalesnenou krajinou, v ktorej boli len vymyté a vychodené priesečky. Cez vodné toky sa prechádzalo brodmi alebo sa prekonávali kompami, mosty boli vzácne.

K preprave tovaru sa využívali hlavne prepravné zvieratá: t.j. kone a mulice nesúce náklad na nákladných sedlách, a vozy. Vo vozoch cestovali aj osoby, ktoré kvôli svojmu veku, či zdravotnému stavu nemohli ísť na koni alebo pešo. Vozy boli dvojkolové alebo štvorkolové so špicovými alebo plnými kolesami, korbou uloženou priamo na nepohyblivých nápravách a s ojom pevne spojeným so spodkom vozu. Odbočovanie s týmito vozmi bolo veľmi náročné.



*Stredovekí pocestní (freska v zámku Manta, Piemont, Taliansko)*





*Stredoveká predstava o cudzích krajinách (táva a černochoch na freske v kostole v Kraskove, Slovensko)*

Smery ciest, tak ako sa vytvorili v priebehu raného stredoveku, zostali aj v ďalšom období pomerne zachovalé, k určitým zmenám došlo v priebehu kolonizácie a zakladania miest, kedy s postupom osídľovania vzrastala hustota ciest a niekedy dochádzalo aj k úprave smeru diaľkových trás. Prispôbovali sa polohe novozaložených miest ako obchodných a správnych centier s prevládajúcou remeselnou výrobou, s funkciou trhov. Nepriaznivý vplyv na rozvoj obchodu a komunikácie mal systém privilégií, mýt, cla a nútených skladov.

V historickej dobe boli Čechy až do 12. storočia takmer celé pokryté prevažne listnatými lesmi, obklopujúce malé plochy spočiatku riedko osídlených nezalesnených nížin. Český štát, ktorý sa formoval od začiatku 10. storočia, obklopovala prirodzená hranica, ktorú tvorili, okrem pohraničných oblastí južnej Moravy, hory s postrannými pralesmi. Zemskými bránami

a priechodmi v pohraničných lesoch vstupovali do Čiech a na Moravu zemské chodníky, ktoré boli dôležité zo strategického aj obchodného hľadiska. Smerovali predovšetkým do Prahy, Brna a Olomouca a spojovali Čechy s Európou. Diaľkové komunikácie boli významným prvkom v hospodárskom živote spoločnosti, prispievali k jeho rozvoju a ku genéze mestských aglomerácií, takisto k šíreniu podnetov kultúry a technických inovácií. Avšak v dobe vojnových konfliktov zaznamenali zvýšené ohrozenie obyvateľov žijúcich v ich blízkosti, lebo vojská sa po nich pohybovali pri svojich presunoch. Podobne to bolo aj so šírením rôznych nákazlivých epidemických ochorení.

Sieť zemských chodníkov sa postupne rozvetvovala a zahusťovala, niektoré trasy sa menili podľa prístupnosti terénu a vznikali aj nové centrá hospodárstva a obchodu. V Čechách sa zemské cesty hviezdovitým spôsobom zbiehali do Prahy



*Dobové predstavy o tom, čo môže pocestný stretnúť, živé tvory (Dis ouventurlich buch bewiset wye von einer frouwen genant Melusina, 1474)\**

so všetkých svetových strán. Od severu viedla Žitavská, Chlumecká (Srbská) a Mostecká cesta, zo západu Via Magna a Domažlická. Z juhozápadu mierila z Rakúska známa Zlatá cesta nazývaná Via Aurea. Z Prahy na východ smerovali hlavné cesty do Poľska – Kladská, nazývaná tiež Sliezska, Poľská či Náchodská, k juhovýchodu na Brno tzv. Trstenická a cez Jihlavu Haberská. Z Moravy potom viedli ďalšie smery zemských ciest do Viedne, Uhorska a Poľska.

Od 14. storočia sa rozvinul systém pozemných ciest – pozemné cesty boli rozširované a zlepšila sa ich úprava. Na ochranu proti krádežiam a prepadom platilo od r. 1361 nariadenie vyklčovať les po obidvoch stranách ciest na vzdialenosť „čo by kameňom dohodil, ktorý sa vošiel do päste“,

v 16. storočí potom bola táto šírka stanovená na lesný povrazec t.j. 32 m.

Rozvoj obchodu viedol k rozmachu dopravy a tiež k rozšíreniu dopravných profesií. Už v 13. a 14. storočí zabezpečovali obchodnú dopravu okrem kupcov s vlastnými vozmi aj najatí povozníci a od 15. storočia furmani, ktorí zabezpečovali prevozom najmä diaľkové obchodné spojenie ako špeditéri. Boli zodpovední za riadny dovoz tovaru a prípadné straty niesli na vlastné náklady. Naďalej však tovar často dopravovali nosiči s nošou alebo krosnami a zvieratami. Zlepšenie stavu ciest umožnilo zdokonalenie vozov a ich špecializáciu, od 15. storočia sa začínajú vyrábať vozy s prednou otáčacou nápravou, od prelomu 15. a 16. storočia boli v doprave zavádzané pre osobnú dopravu ľahšie vozy – tzv. kočé. Ešte stále však v osobnej doprave prevládalo cestovanie na koňoch, muliciach, muloch a osloch.

V 18. storočí sa podľa francúzskeho vzoru začali budovať cesty so spevneným povrchom. Na Morave bola stavba štátnych ciest zahájená v roku 1727. Aj keď práce spočiatku postupovali pomaly, do konca 18. storočia bolo na Morave 516 km štátnych ciest. K vedeniu výstavby bolo v roku 1767 zriadené samostatné moravské cestné riaditeľstvo.

Štruktúra hlavných suchozemských komunikácií sa až do prvej polovice 18. storočia výraznejšie nemenila a v podstate sledovala smery starých pozemných ciest. Až vzrastajúci význam kvalitnej komunikačnej siete pre rozvoj hospodárstva, dopravy a pôšt (aj pre strategické účely) podporili v 30. rokoch 18. storočia zahájenie prestavby komunikácii. A to najprv šiestich hlavných ciest – Linecká, Žitavská, Viedenská, Ríšska, Lipská a Sliezska. Neskôr bola upravená tiež Zlatá cesta. Sliezske vojny a sedemročná vojna však habsburskú monarchiu finančne vyčerпали a k oživeniu



záujmu o zlepšenie stavu zemsých komunikácií došlo až v 18. storočí.

S hospodárskym vývojom spoločnosti a s postupom priemyselnej revolúcie a celkovo s vedecko-technickým pokrokom, súviseli zásadné premeny dopravnej siete na území Čiech. Po roku 1804 bol v cestnom stavitelstve zavedený nový systém tzv. dobrovoľnej konkurencie vrchnosti a poddaných. Vrchnosť hradila náklady na murované cestné stavby, napríklad priekopy, mosty a ochranné steny, poddaní z okruhu dvoch míľ z okolia budovanej komunikácie sa podieľali na stavbe formou cestnej roboty – dovozom materiálu a práce. Nákladnejšie stavby platil štát z cestného fondu a priamy stavebný dozor na stavbách vykonávalo Cestné riaditeľstvo. Do 40. rokov 19. storočia bola v Čechách naprojektovaná výstavba siete hlavných cisárskych ciest dokončená, zlepšila sa aj kvalita a hustota komunikácii regionálneho významu. Na Morave a Sliezske sa však vývoj dopravnej siete uberal pomalším tempom oproti Čechám. Spôsob dobrovoľnej konkurencie sa tu neuchytil a rozvoj cestnej siete pokračoval do polovice 19. storočia pozvoľna. Od polovice 60. rokov 19. storočia zahustili sieť štátnych ciest nové okresné a obecné cesty.

Železnice sa objavili ako nový dopravný fenomén v druhej štvrtine 19. storočia a základ železničnej siete sa sformoval v 50. – 70. rokoch 19. storočia. Umožnili rýchlejšiu a objemom obsiahlejšiu prepravu osôb i surovín a priemyselných výrobkov na veľké vzdialenosti. Prepojili český obchod so zahraničnými trhmi, ovplyvnili rýchly rast miezd, pôsobili na geografické rozmiestnenie ekonomických aktivít spoločnosti a sprístupnili menej rozvinuté regióny. K najstarším železničným tratiam patrili Severná dráha cisára Ferdinanda z Viedne do Brnělavi a Brna z roku 1839 s pokračovaním do Přerova, Olomouca (1841), Bohumína (1847) a Opavy (1855) a ďalší z Brna do Českej Třebovej

(1849). Železnice nepokrývali české územie rovnomerne, trate sa v tejto dobe koncentrovali v severných, severozápadných a východných Čechách a na severnej Morave. To zodpovedalo rozmiestneniu významných hospodárskych regiónov s prevahou uhliarskeho, strojárkeho, textilného a cukrovarníckeho priemyslu. Premeny krajiny, ku ktorým došlo vďaka budovaniu modernej siete komunikácii v 19. storočí, boli významné a trvalé.

Po roku 1918 sa prestavba dopravného systému zamerala na podporu trás do námorných prístavov a na zabezpečenie dopravného spojenia Slovenska a Podkarpatskej Rusi s ostatnými časťami republiky. V povojnovom období sa znovu zmenila štruktúra osídlenia. Do reliéfu krajiny zasiahla výstavba nových komunikácií diaľničného typu.



*Dobové predstavy o tom, čo môže pocestný stretnúť, démoni (Dis ouventurlich buch bewiset wye von einer frouwen genant Melusina, 1474)\**





*Pečať kráľa Karola Róberta na listine zo 6. januára 1336 (Archív Mesta Brna)\**

## Via Bohemica v stredoeurópskom kontexte

V polovici 30. rokov 14. storočia sa český kráľ Ján Luxemburský ocitol v situácii, kedy bol takmer zo všetkých strán obklopený nepriateľmi. Stáli proti nemu bavorskí Wittelsbachovci na čele s cisárom Ľudovítom, rakúski Habsburgovci a poľský kráľ Kazimír.

K zhoršeniu vzťahov Jána Luxemburského s cisárom Ľudovítom Bavorským a k obratu v jeho mocenskej politike došlo po smrti pápeža Bonifáca VIII.. Ich vzťahy sa potom úplne vyhrotili po smrti Henricha Korutánskeho, ktorý zomrel 2. apríla 1335 bez mužského potomka a z tohto dôvodu dedičský nárok prináležal Jánovi Henrichovi, mladšiemu synovi Jána Luxemburského, ktorý bol manželom jedinej Henrichovej dedičky Margity. O zem Henricha Korutánskeho - Korutánsko, Kransko a Tirolsko, ktoré boli strategickou spojnicou s Talianskom, však usilovali aj bavorskí Wittelsbachovci a rakúski Habsburgovci, ktorí sa nakoniec s cisárovým príspevom o dedičstvo podelili na úkor Luxemburgovcov.

Nepriateľstvo s poľským kráľom malo dlhé trvanie a jeho príčinou bol spor o poľskú kráľovskú korunu, lebo Ján Luxemburský, ako nástupca posledných Přemyslovcov, ktorí boli okrem českých aj poľskí králi, si tiež nárokoval na poľskú korunu a medzi svojimi titulmi používal aj titul poľského kráľa, aj keď sa jednalo skôr o formálne vyjadrenie nároku ako o faktickú vládu. V rokoch 1327 – 1329 sa Jánovi Luxemburskému síce podarilo k českému kráľovstvu pripojiť väčšinu sliezskeho kniežatstiev, hlavné poľské územia však zostali mimo jeho mocenského vplyvu.

V priebehu roku 1335 sa však Jánovi Luxemburskému podarilo, za asistencie jeho

syna vojvodu Karola, hroziace nebezpečenstvo odvrátiť uzavretím spojenectva s poľským kráľom Kazimírom Veľkým a neskôr aj s uhorským kráľom Karolom Róbertom.

Najprv sa podarilo vojvodovi Karolovi uzavrieť s Kazimírom v Sandomieri 28. mája zmluvu o prímerí. Po ďalších jednaniach bol 24. augusta 1335 v Trenčíne dohodnutý predbežný mier medzi zástupcami poľského



*Karol Róbert (socha v Aleji kráľov, Čičejovce, Slovensko)*





*Kráľ Žigmund Luxemburský, vnuk Jána Luxemburského a mladší syn českého kráľa Karola IV. (Ulrich von Richental Chronik des Konstanzer Konzils)\**

kráľa a Jánom Luxemburským a jeho synom Karolom, s podmienkou, že kráľ Ján sa navždy vzdá užívania titulu poľského kráľa a Kazimír Veľký sa zriekne všetkých nárokov na sliezske kniežatstvá. K uzatvoreniu ďalšej zmluvy v novembri 1335 vo Vyšehrade pristúpil aj uhorský kráľ Karol Róbert z Anjou ako prostredník v rokovaní. Ján Luxemburský sa definitívne vzdal nároku na poľské kráľovstvo, za čo sa Kazimír zaviazal k zachovaniu mieru s českým kráľom. Táto zmluva bola znovu potvrdená oboma panovníkmi v marci 1337, trenčianske zmluvy boli ratifikované Kazimírom Veľkým až 9. januára 1339, kedy sa

definitívne zriekol všetkých nárokov na sliezske kniežatstvá.

Súčasťou spomínaných dohôd bolo aj stanovenie novej diaľkovej obchodnej cesty z Uhorska cez Moravu do Čiech a odtiaľ ďalej do Norimbergu. V listine Karola Róberta zo 6.1.1336 sa uvádza zoznam miest, cez ktoré majú kupci z Čiech a Moravy chodiť od uhorských hraníc do Trnavy a odtiaľ ďalej do Budína.

Uhorskí Anjuovci a českí Luxemburgovci sa navzájom zaviazali spojenectvom k vojenskej pomoci, či už by sa jednalo o čiastočnú pomoc pri útočných vpádoch, alebo o pomoc toho či onoho kráľovstva pri napadnutí spojenca nepriateľom. A niet pochýb, že dohovor bol namierený predovšetkým proti Habsburgovcom, explicitne to bolo priznané ustanovením, že s nimi nemá ani Ján, ani Karol Róbert oddelene uzatvárať mier. Proti rakúskym Habsburgovcom bolo namierené aj ďalšie opatrenie. Obchodné styky Uhorska so západom prechádzali vtedy väčšinou po Dunaji cez Viedeň, ktorá sa stala významným strediskom tohto obchodu a toto jej postavenie bolo navyše upevnené rôznymi privilégiami a prísne stráženým právom skladu. Kráľ Ján sa to snažil zmeniť a zároveň tak oslabiť postavenie Viedne, a tým aj rakúske územie v medzinárodnom obchode. V dohode s uhorským kráľom sa pokúsil odkloniť obchod z Nemecka do Uhorska cez Čechy a Moravu. Významné miesto na tejto obchodnej trase malo zaujať Brno, podobne ako mala dovtedy Viedeň, ale s výhodou väčších slobôd a menších viazaností skladu pre cudzích kupcov. Plán to bol veľkorysý a isto by spôsobil rakúskym susedom vážne problémy, ale k jeho uskutočneniu bolo nutné presvedčiť najmä nemeckých kupcov, aby využívali túto cestu. Bolo treba vyjednávať nielen s ríšskymi mestami o zaistení výhod, ktoré mali





*Kráľ Ludovít Veľký, syn Karola Róberta (socha v Aleji kráľov, Čečejevce, Slovensko). Ludovíta I. Veľkého pozná história ako predvídaveho panovníka, za vlády ktorého dosiahlo uhorské kráľovstvo postavenie európskej veľmoci a prežívalo hospodársky a kultúrny rozkvet. Na počesť svojej korunovácie podnikol krížovú výpravu proti Litovcom a dobyl Červenú Rus, ktorú pripojil k Uhorsku. V roku 1367 založil prvú uhorskú univerzitu. Kráľ sa opieral o nižšiu šľachtu a mestá, ktorým poskytoval početné privilégia. V roku 1374 začal vojenskú výpravu proti Turkom a podarilo sa mu zvíťaziť nad sultánom Muradom I. Často a rád sa zdržiaval v Trnave, kde aj v septembri 1382 zomrel. Na mieste kde stávala jeho kúria je dnes pamätná tabuľa. Kráľovská kúria bola zbúraná v 50-tych rokoch 20. storočia.*



*Denáre kráľa Karola Róberta z r. 1327*

konkurovať zavedeným výsadám pre viedenský obchod, ale išlo predovšetkým o prekonanie rôznych miestnych prekážok na českom a uhorskom území, ako boli clá stoličných pánov, napríklad ostrihomského arcibiskupa a starých príjemcov podielov na českých colniciach, záujmy domácich kupcov a ďalšie. Z niekoľkých zachovaných listín vyplýva, ako sa v nasledujúcej dobe z českej a uhorskej strany diali skutočne vážne nábehy v tomto smere, a že sa na nich podieľali aj pražskí mešťania, ktorí sa snažili pre novú obchodnú cestu vytvoriť s niekoľkými ríšskymi mestami skutočné konzorcium „kupcov kráľovstva českého a im obchodu pridružených“. V roku 1337 prišli k arcibiskupovi ostrihomskému, ktorého územím prechádzala cesta z Moravy do Pešti, poslovia - po jednom mešťanovi z Mohuče, Augsburgu a Norimbergu a dvaja pražskí mešťania – so žiadosťou o zníženie ciel, čo im aj arcibiskup prisľúbil. Viedenské právo skladu nedovoľovalo nemeckým kupcom vozit' tovar až do Uhorska,

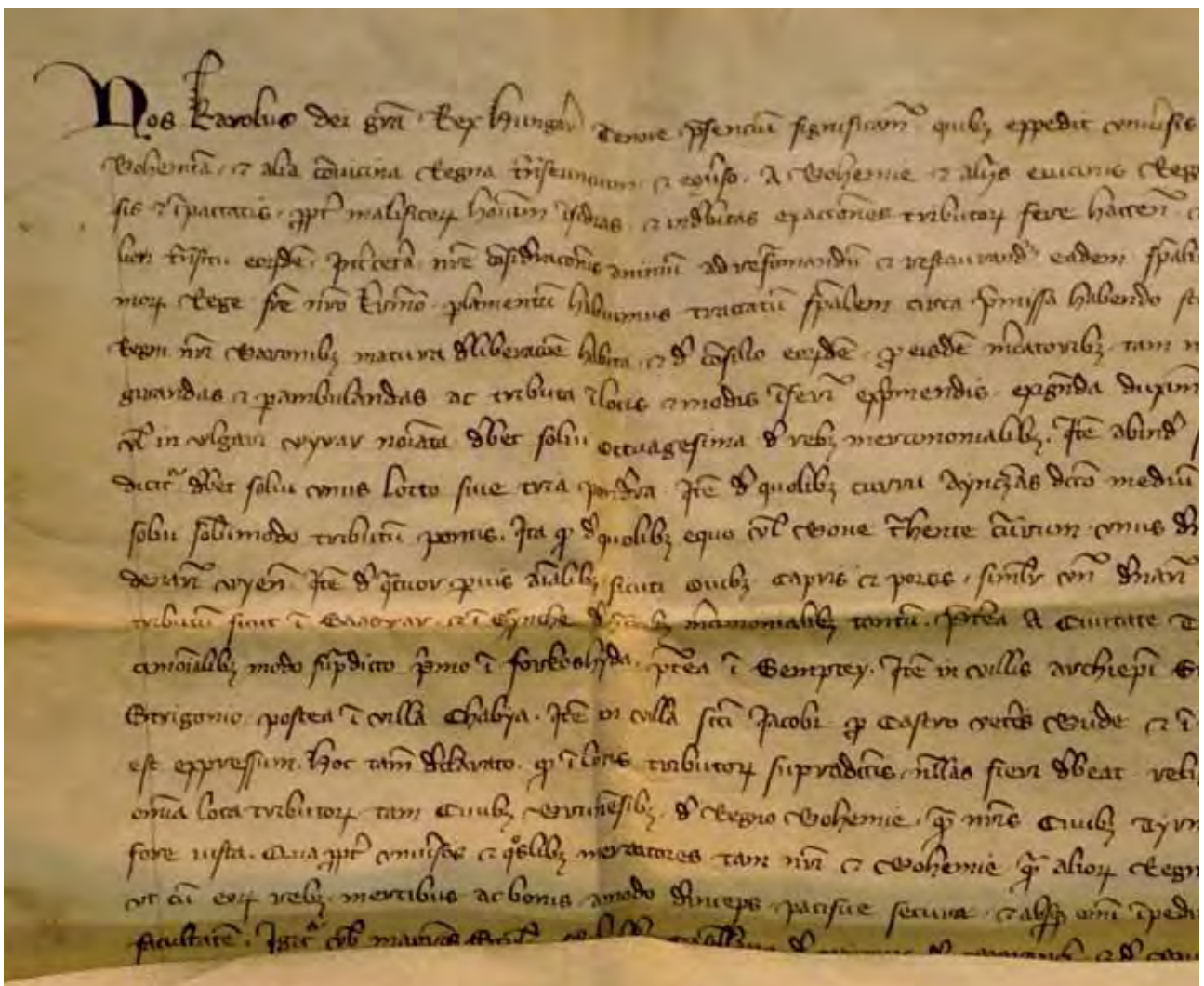
rovnako tak aj uhorskí kupci nemohli sami dovážať z nemeckého územia. Cudzí kupci museli tovar vo Viedni zložiť a predať, čo v konečnom dôsledku tovar predražovalo. V roku 1336 sa Ján Luxemburský pokúsil oslabiť pozíciu Viedne a tým aj Habsburgovcov v medzinárodnom obchode a presunúť západovýchodnú obchodnú trasu cez české územie, kde podľa jeho plánu malo miesto Viedne zaujať Brno. Kráľ Ján mohol cudzím kupcom ponúkať výhody a pozývať ich, aby využívali novú cestu, nemohol im však zabrániť, aby využívali starú cestu Podunajskom a tak k väčšiemu odklonu obchodu do českého územia nedošlo. Karol IV. sa za svojej vlády pokúsil o kontrolu podunajskej obchodnej cesty ovládnutím hradu Donaustauf na Dunaji pri Regensburgu, avšak ani tento počín nepriniesol valné výsledky a Karol IV. bol nútený vzdať sa hradu a upustiť od veľkolepého plánu.

Vyšehradské dohody boli základom tohto pokusu a mali teda priniesť zásadný zvrat

doterajších pomerov v stredoeurópskych mocenských pomeroch, nájdením náležitej opory vo východnom spojení k chystanému boju s Habsburgovcami a cisárom. Pokiaľ by bol tento boj úspešný, mohol Luxemburgom zaistiť nielen ohrozené korutánske dedičstvo, ale mohol spôsobiť ďalekosiahle dôsledky v ríšskej politike. Ako sa zdá, kráľ Ján s týmito zmenami pri vyšehradskom rokovaní so svojim uhorským spojencom počítal a mieril zrejme k najvyššiemu cieľu, ktorým malo byť znovuzískanie rímskej koruny pre jeho rod. Dosvedčuje to listina Karola Róberta z 3. septembra 1335, v ktorej sa stanovilo, že zmluva má platiť nielen vtedy keby Ján zostal v terajšej kráľovskej dôstojnosti

ale „aj keby prišiel a bol povznesený k inému vznešenému stavu a cti“. Nemožno pochybovať o tom, že tu na nič iné nepomýšľal ako na cisársku hodnosť. Plán sa však nenaplnil, okrem iného aj preto, že sa nepodarilo udržať priateľský spolok uzatvorený v roku 1335 medzi českým a uhorským kráľom. Obchodná trasa, ktorá vzišla z vtedajšej politickej situácie a strategických plánov Jána Luxemburského, nezískala prevahu nad zavedenou cestou Podunajskom a aj napriek ďalším pokusom o jej oživenie v neskorších dobách, zostávala vedľajšou trasou.

V archíve mesta Brno sa nachádza listina Karola Róberta z roku 1336 vzťahujúca sa k Českej ceste. Jej znenie je nasledovné:



Fragment z listiny kráľa Karola Róberta zo 6. januára 1336 (Archív Mesta Brna)\*





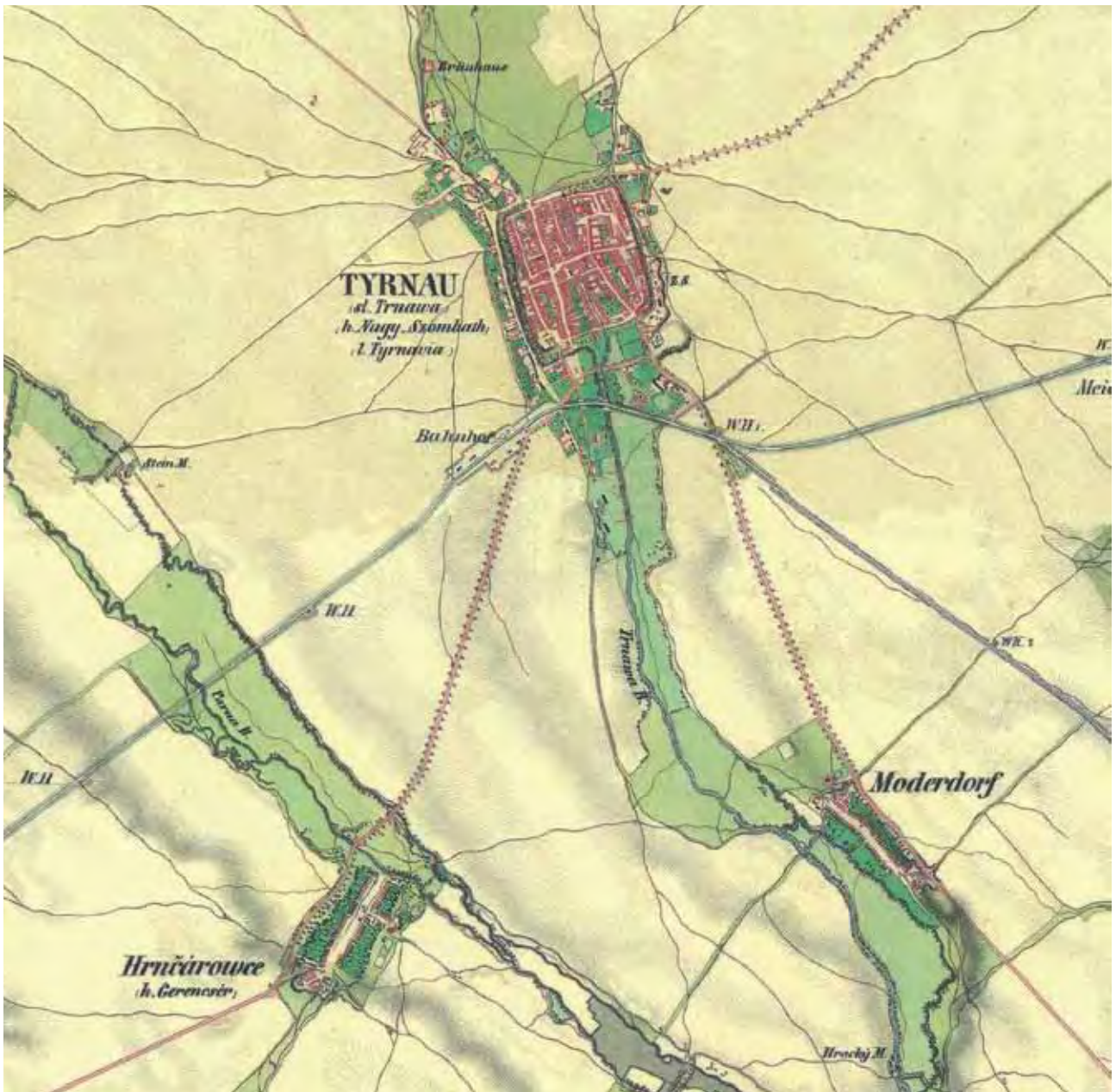
*Najstaršia známa ilustrácia mesta Budína zo Svetovej kroniky Hartmanna Schedela (1493)*

*My Karol, z Božej milosti kráľ Uhorska, znením tejto listiny dávame na vedomie všetkým, ku ktorým sa dostane, že ak verejná cesta obchodníkov prechádzajúcich z nášho kráľovstva do Čiech a do iných susedných kráľovstiev a naopak, prichádzajúcich z Čiech a z iných susedných kráľovstiev do nášho kráľovstva so svojimi vecami a obchodnými tovarmi, od vojnových a nepokojných čias pre úklady zločinných ľudí a neprístojné vyberanie mýt takmer doteraz a neprestajne bola mimo použitia, my, ako na nás dolieha Božským riadením zverená úloha, pre pohodlnejší a pokojnejší prechod týchto (obchodníkov) medziiným sme intenzívnejšie obrátili smer nášho rozmýšľania na opravu a obnovenie pôvodného stavu, v záujme toho sme pred časom mali rozhovor so vznešeným a slávnym panovníkom pánom Jánom, z Božej milosti osvieteným kráľom Čiech, našim najdrahším bratom, s osobitným zameraním na horeuvedené problémy. Konečne po zvážení užitočnosti pre obidve krajiny, po zrelej úvahe s prelátmi a barónmi nášho kráľovstva a na ich radu sme pre obchodníkov tak našich, ako aj českých a z iných susedných krajín zariadili, že tieto cesty a hradské budú schodné a priechodné a že mýta sa budú vyberať a určovať na miestach a spôsobmi dolu vyznačenými, rozumie sa: na prvom vstupe na hranice Uhorského kráľovstva v Holiči, ľudovo zvanom aj Nový hrad, má sa platiť osemdesiatina z obchodných tovarov. Odtiaľ potom alebo v Šaštíne, alebo v Senici sa má platiť od každého obchodného voza, ktorý sa ľudovo nazýva rudas, jeden lôt alebo tri vážky. Od každého voza, zvaného aynczas, polovičné mýto alebo polovičný lôt. Odtiaľto v Jablonici v okolí hradu Korlátov Kameň má sa platiť len mostné mýto tak, že od každého koňa alebo voľa ťahajúceho voz sa platí jeden viedenský denár. Od dobytká, ktorý má byť vystavený na predaj, rozumie*

sa od dvoch väčších, sa platí rovnako jeden viedenský denár. Od štyroch malých zvierat - oviec, kôz a bravov rovnako jeden viedenský denár a nie viac. Odtiaľ ďalej v Bukovej alebo v Bíňovciach sa má platiť mýto ako v Šaštíne a Senici len od obchodných vozov. Okrem toho od mesta Trnavy až po Budín na nižšie uvedených miestach sa má vyberať mýto horeuvedeným spôsobom od obchodných vozov. Po prvé vo Vlčkovciach, potom v Šintave, ďalej v dedinách ostrihomského arcibiskupa Nyárhíd a Dvory; tiež za Dunajom z tejto strany v Ostrihome, potom v dedine Čaba, potom v dedine Svätý Jakub pre starobudínsky hrad a v budínskej bráne majú vyberať mýto rovnako od vozov, ako bolo vyjadrené hore, s objasnením toho, že v horeuvedených mýtnych staniach nesmie dôjsť k zdržiavaniu sa okrem miest, v ktorých sme zriadili vyberanie tridsiatkov. Všetky tieto mýtné miesta, ako vieme podľa vyjadrenia brnianskych mešťanov z Českého kráľovstva a našich trnavských mešťanov, boli zriadené od čias kráľa Bela a budú zákonné a právoplatné.

Z toho dôvodu zvolávame všetkých obchodníkov, tak našich a českých, ako aj z iných krajín, prechádzajúcich so svojimi tovarmi, a oznamujeme im touto listinou, že so svojimi vecami, tovarmi a majetkami budú mať odteraz aj naďalej slobodnú možnosť pokojne, bezpečne a bez akejkoľvek prekážky zdravo a bezpečne prechádzať cez spomenuté mýtné stanice.

Toto dávame Vám magistrom, Štefanovi, synovi Lacka, kastelánovi z Holíča, Branča a Beckova, rovnako bratislavskému županovi Mikulášovi, zvanému Treutul, kastelánovi z Korlátovho Kameňa a z Héderváru, ale i Vavřincovi Slovákov, kastelánovi zo Šintavy, držiacim v prítomnosti spomínané naše pocty, ako aj v budúcnosti ustanoveným úradníkom a našim kastelánom v podobe kráľovského ediktu s najprísnejšími rozkazmi. Vás zase, pána ostrihomského arcibiskupa, žiadame, Vám a spolu s Vami aj iným prelátom kostolov, šľachticom a ostatným ľuďom akejkoľvek hodnosti a postavenia strážiacim a držiacim niektorú z menovaných mýtnych staníc podobne pevne nariaďujeme touto listinou, že ste povinní s ohľadom na našu hojnejšiu priazeň a starostlivosť spomínané slobodné a bezpečné cesty bez akejkoľvek prekážky a pokojné pre spomínaných obchodníkov udržiavať, nedovoľiť ani nijakým spôsobom obchodníkov obťažovať a znepokojovať, ani na menovaných mýtnych staniach nad spomínaný spôsob vyberania mýta zaťažovať, ináč ťažko urazíte náš Majestát. Toto všetko i spomínané jednotlivosti chceme, aby ste Vy, spomínaní naši verní a milí, postupne publikovali a vyhlásili na trhoch a verejných miestach a v provinciách. Dané na Vyšehrade na sviatok Troch kráľov roku Pána 1336.



Trnava ako dôležitá zastávka na Českej ceste (mapa II. vojenského mapovania, 1819 - 1869). Trnava, ako osada pri rieke Trnávka, sa písomne spomína až začiatkom 13. storočia. Jej existenciu je možné predpokladať najneskôr v 9. storočí. Nachádzala sa na území bývalých veľkomoravských hradísk v okolí Majcichova. Osada stála na križovatke ciest a najmä v 12. a 13. storočí zaznamenala najväčší rozmach práve z prekvitajúceho obchodu. Táto trhová osada prevzala správne a hospodárske funkcie niekdajšieho majcichovského centra. Bola aj kultovým strediskom počas obdobia Veľkej Moravy, mala jedno z najstarších patrocínií zasvätených sv. Jurajovi a rozsiahle trhové priestory v strede osady, kde prechádzala hlavná cesta. Jej pôvodný názov je možné predpokladať práve z odvodených trhov, ktoré sa stali známymi, pravidelnými a veľkými. Noví kolonisti, najmä obchodujúci Nemci prichádzali na jej územie najmä preto, že ležala na významnej obchodnej križovatke diaľkových ciest, ktoré spájali Uhorsko s Moravou, Čechmi a so západnou Európou. Odbočka na sever pokračovala Považím po ceste Via Magna až do Sedmohradska. Výhody ochrany a bezpečnosť obchodníkov a kupcov zaručovali aj prítomné ozbrojené vojská.



## Via Bohemica na území Slovenska

Už pred mnoho tisíc rokmi sídlil človek v dnešných Vlčkovciach, Križovanoch, Gáni, Veľkej Mači, Majcichove a okolí. Toto močaristé údolie bolo základom pre obživu, vznik poľnohospodárstva a chov zvierat, rybolov, ale časté záplavy a rozvodnené toky na tomto území zakryli najstaršie pamiatky po obyvateľoch regiónu. Tieto plochy územia dávali možnosť kontinuálnemu vývoju osídlenia aj v neskoršom období, kedy žil na prelome doby ľadovej mezolitický človek.

V blízkosti šintavského brodu sa našlo niekoľko osád, kde bývali a žili ľudia z doby kamennej. Zaoberali sa zberom plodín a neskôr aj obrábaním pôdy. Zvyšky osád sa zachovali na najvyšších pieskových vyvýšeninách, na ostrovoch v inundácii Váhu, doteraz známych ako pieskové duny a pahorky. Najznámejšie z nich sú Seredské a Mačianske vŕšky.

Zmena spôsobu života obyvateľov sídliačich na čiare Šintava - Vlčkovce a Šintava - Nitra sa po piatom tisícročí pred n. l. rýchlo mení.



*Kamenné mezolitické nástroje, sered'ská skupina sauveterrienu (Slovensko)*



*Pohľad na archeologické nálezisko Mačianske vršky v roku 1995 (SEREĎ dejiny mesta, Mesto Sered', 2002)*



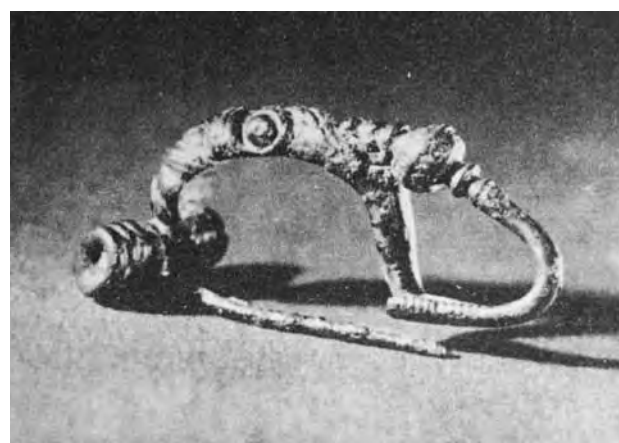
*Pohľad na nálezisko v súčasnosti*

Počet osád v tejto lokalite pribúda každým storočím. Najväčší rozvoj nastal v dobe bronzovej a železnej, kedy sa v tomto kraji objavuje množstvo osád, ktoré sa sústreďovali v okolí komunikácií spájajúcich stredný Dunaj s Moravou a Labe križujúcich pri Šintave rieku Váh. Šintava sa stala križovatkou ciest z východu na západ a z juhu na sever po pravej a ľavej strane Váhu. Viac ako tridsať osád v okolí tohto brodu z tohto obdobia je toho dôkazom.

Bronz a železo sa stali hybnou silou hospodárskeho života. Šintavsko-seredský brod sa stal známym, centrálnym a chráneným miestom na Váhu. Boli objavené pece na spracovanie bronzu v Zavare a Križovanoch nad Dudváhom, remeselnícke dielne kováčov a hrnčiarov. Tí dopĺňovali zásoby kupcov a poskytovali možnosť oddychu a nocľahu putujúcim obchodníkom.

Okolie Váhu a Dudváhu bolo obývané aj v čase Keltov. Odkryli sa náleziská v blízkosti potoka Derňa v Nebojsi. Našli sa tu rôzne spony, náramky a ozdoby. V Hornom Jatove, Trnovci nad Váhom, Matúškove a Reci bolo odkrytých niekoľko hrobov bojovníkov pochovaných spoločne s ich zbraňami, dýkami, kopijami a ochrannými štítmami.

Štyri storočia držali brod Šintava vo svojich rukách germánski Kvádi a založili v okolí 12 osád. Ich obyvatelia mali na starosti stráženie brodu a hospodársky styk so svojimi súkmeňovcami, ktorí zaujali úrodné roviny dolného Hrona a Ipl'a. Na šiestich miestach v okolí Šintavy sa našli staromadžarské hroby. Dôvody, prečo sa už v staroveku mohol v týchto lokalitách rozvinúť život, bol daný práve vodnými tokmi, ktoré týmto územím pretekali. Riečiská Váhu, Hrona a Dunaja tvorili spleť sietí. Špecifický prípad rozvodňovaného Váhu dal najväčší predpoklad na založenie osád, neskôr miest a mestečiek budovaných pod hradom, kde bolo sídlo vládára,



*Bronzová spona duchcovského typu a bronzový náramok z hrobu v Nebojsi (GALANTA 1237-2007, Mesto Galanta)*

či vodcu rodu. V rovinách medzi barinami a pieskovými dunami vznikali nové polia, rozvíjal sa chov domácich zvierat a remeslá.

Aj na sútoku potokov Trnávky s Dudváhom pri Majcichove sa objavilo ďalšie veľké hradisko z obdobia Veľkej Moravy. Bolo vybudované na vyvýšenom mieste pieskových pahorkov. Bolo to rozsiahle obranné hradisko, ale našlo sa len veľmi malé množstvo keramiky, ktorá by nasvedčovala na trvalé osídlenie. Zaujímavosťou je aj tretí umelo vybudovaný pahorok – hradisko v katastri Križovian nad Váhom. Patrí do opevnení na ceste z Nitry, cez Šintavu, smerom na Vlčkovce a Trnavu na moravskú stranu. Tieto opevnené strážne hrady spomína aj Anonym, že sú obsadené a obývané novo došlými staromadžarskými kmeňmi. Žiaľ





*Pohľad na esterházyovský hrad Šintava a mestečko Sereď na súdobej rytine z roku 1666  
(Maďarské národné múzeum v Budapešti)*

len veľmi málo správ sa zachovalo o týchto obyvateľoch, strážcoch a vojakoch tej doby. Isté je, že ani tieto pevnosti nevydržali večne. Stali sa svedkami dejín, zmenami kultúr a pohrebiskami pracovitých a šikovných rúk majstrov remesiel.

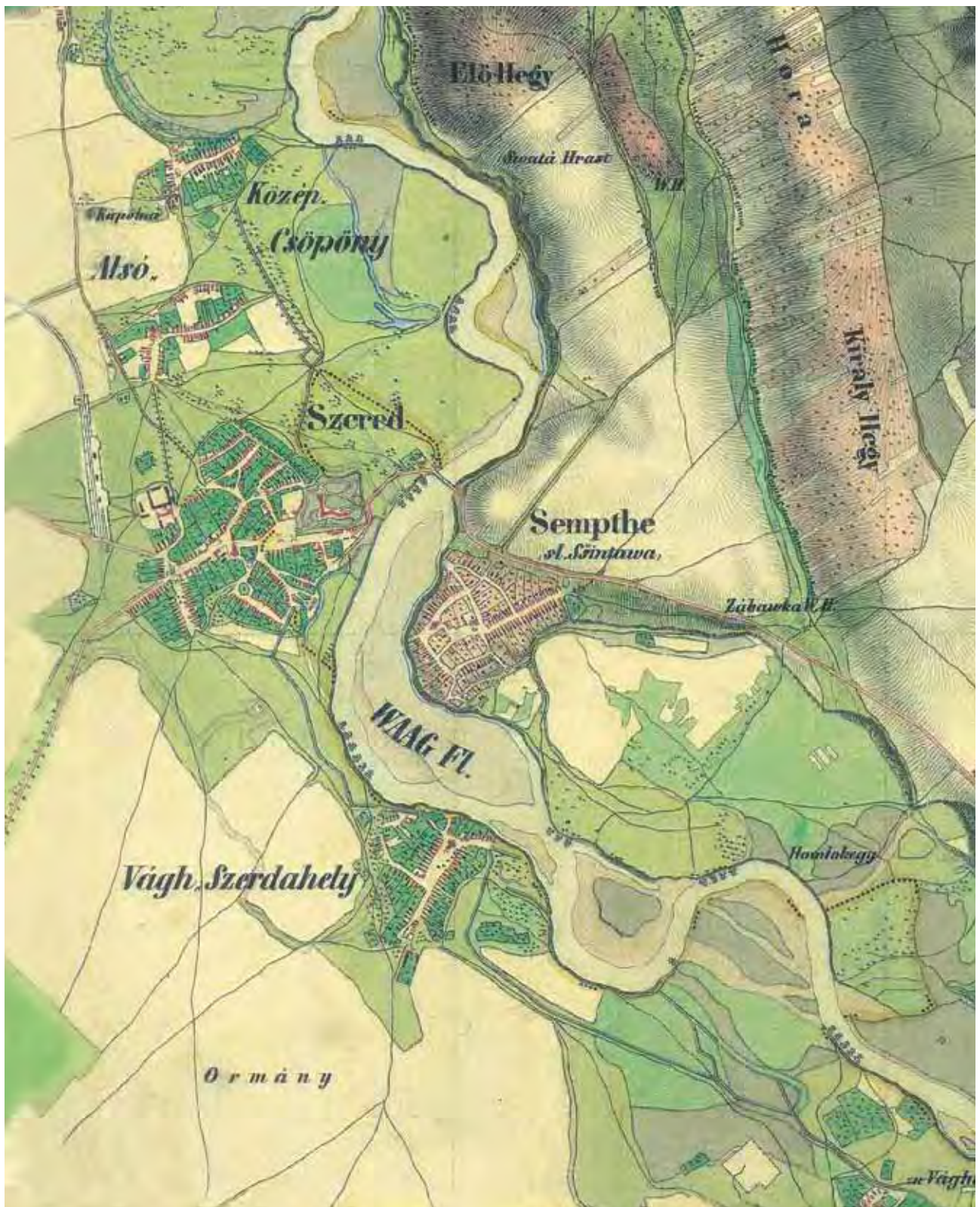
Po usídlení starých Maďarov v Šintave, ako spomína Anonym, obsadili podmanené veľkomoravské hradiská vojenské strážne kmene. Ich spôsob života, pôvod a jazyk, ktorým hovorili naznačujú názvy obcí ako sú: Modranka, ležiaca medzi Trnavou a Vlčkovcami, ešte pred sto rokmi nazývaná Vágmagyarád, alebo jednoducho Magyarád (Maďarád).

Už v roku 1000 až 1250 sa spomínajú ako strážcovia – kráľovské stráže, v dobových písomnostiach uvádzané ako spekulatores, príslušníci starého maďarského kmeňa Magyar, ktorý stál na čele ostatných kmeňov, ktoré priviedol Arpád do Podunajska. Po ľavej strane Váhu neďaleko Šintavy sa nachádzajú obce

Pusté Sady a Zemianske Sady. Aj ich pôvod pod maďarskými názvami Pusztakürt a Nemeskürt je možné, podľa maďarského slavistu a jazykovedca Kniezsu hľadať v starom maďarskom kmeni strážcov brodu, hradu a komunikácie kmeňa Kürt.

Pri tejto príležitosti je možné spomenúť kmeň Sikulov v Biksádskom priesmyku alebo na brehoch rieky Moravy pri dnešných Kútoch. Kniezsa a Ján Stanislav spomínajú obec Nyék nachádzajúcu sa medzi Majcichovom a Šúrovcami. Bol to tretí staromaďarský kmeň, ktorý patril k strážcom Šintavského brodu a hradiska. Zabral oblasť Šintava – Vlčkovce a jeho posádka si dlhé roky túto lokalitu udržala.

Práve tieto skutočnosti vytvorili zo Šintavy, jej podhradia a okolia, významnú historickú lokalitu a silné šintavské panstvo. Jej kultúrna, hospodárska a centrálna poloha na významných komunikačných cestách spolu s prístaviskom



*Brod cez Váh na Českej ceste pri Šintave (mapa II. vojenského mapovania, 1819 - 1869). Miesto prechodu cez Váh v mieste bývalého brodu. Po obidvoch stranách rieky sú rozostavané vodné mlyny. Na seredskej strane pred prechodom v Hornom Čepeni sú tri, v Dolnom Čepeni štyri, za mostom v Seredi tiež štyri. V Dolnej Strede, trhovej obci biskupa je mlynov šesť a vo Váhovciach päť. Po ľavej strane Váhu sú na Šintavskej strane postavené pod Šoporňou tri a za Šoporňou štyri vodné mlyny.*



na Váhu, postavila mesto na roveň iným mestám v Uhorsku ako bola Nitra, Bratislava či Devín, možno aj Ostrihom a Budín až do začiatku 15. storočia. Sem, na šintavsko-seredský brod, je možno zaradiť aj najdôležitejšie dejiny Maďarov od ich príchodu do Podunajskej nížiny až po ukončenie konfliktu Rákócziovcov v 18. storočí s habsburskou dynastiou.

Šintavský brod na Českej ceste bol miestom, križovatkou a zároveň prekážkou pre peších, povozy, jazdcov a obchodníkov, ktorí sa presúvali všetkými smermi. Ak sa plavili, prišli na plyt-

činy Váhu a museli ich prekonať. Mali tovar, náklad a potrebovali pomoc alebo museli počkať na príliv vôd. Museli sa najesť, ubytovať a prenocovať. Práve toto miesto bolo pre nich výhodné. Ale nie len pre nich, ale aj pre strážcov brodu, vlastníkov brodu, vyberačov daní a mýta a pomocníkov a obsluhujúcich, ktorí im pomáhali prekonať prekážku. Pre poskytovateľov bolo dôležité poskytnúť stravu, občerstvenie a nocľah pre kupcov. Bolo to miesto na oddych, výmenu tovaru a pre ich pravidelný prísun a odvoz, miesto križovatky a prepojenia ciest. Z juhu



*Plán k detailnému popisu predmostia okolia Váhu pri Seredi z roku 1863-1864, križovatka ciest pred a za šintavským brodom Českej cesty (Sered' dejiny mesta, 2002)*





*Súčasný pohľad na miesto, kde bol Šintavský brod*

z Českej cesty, od Nových Zámkov, Šale – Veče a Šoporne, ktorá pred brodom odbočovala na východ na Nitru, Kráľovskú cestu Via Magna, alebo pokračovala na sever smerom na Hlohovec. Keď prekročila brod na západ, v Seredi za Váhom sa rozdeľovala na päť smerov:

Prvým, sa otáčala späť na Dolnú Stredú a pokračovala po smere Váhu cez Váhovce, Únovce (Óny), Kajal a späť na Šaľu. Druhý smer pokračoval na západ, za rieku Derňu cez Veľkú Maču na Gáň, Malú Maču, Dudváh a ďalej smer na Bratislavu. Tretí smer za Seredou odbočoval na severozápad a pokračoval po Českej ceste smerom na Trnavu. Ďalej cez Karpaty na Moravu a do Čiech. Štvrtý smer po prekročení brodu opäť smeroval proti prúdu rieky až k Leopoldovu a cez Váh k Hlohovcu.

Popri Váhu pokračoval do Hlohovca aj piaty smer zo Šintavy, ale proti prúdu a pred brodom zo šintavskej strany. Táto cesta spájala Cisársko – kráľovskú cestu Via Magna s Považskou cestou a napájala sa na Jantárovú cestu cez Moravu do Poľska. Prístav plť na Váhu bol spojený s konskou železnicou cez Trnavu až po Bratislavu.

Keď sa pozrieme do minulosti a zväžeme možnosť prechodu cestovateľov z Podunajskej nížiny smerom na Moravu, pozornosť si zaslúži prirodzený prechod v horstve zvanom Karpaty. Tu sú možné dva varianty komunikačných smerov. Jedným je údolie rieky Moravy a druhým prechod medzi Trstínom a Prievalmi vytvorený dvoma údoliami. Je to miesto prechodu cez hory, kde je cesta mierne zvlnená, pohorie vytvára potrebnú bočnú ochranu. Vede



*Cesta cez horské priesmyky bývala nebezpečná najmä smerom dolu (Ulrich von Richental Chronik des Konstanzer Konzils)\**

tvrdým a suchým terénom, vhodným pre pešie, alebo povoznicke karavány. Miesto sa nazýva Biksádsky priesmyk. Je zachytené v starých historických mapách a listinách už v stredoveku. Súvislý a dosť vysoký hrebeň Malých Karpát sa tu rozpadá po dĺžke na dva nižšie hrebene. Tieto vykazujú zlom aj v priečnom smere. Pripomína to miesto, kde zrazu skalný hrebeň zmizol a otvorili sa dve pozdĺžne údolia.

Po bokoch vystupujú strmé svahy, cesta sa kľukato vinie pomedzi ne. Pri obci Buková pramenia dva potôčiky, ktoré sa rozdeľujú jeden na západ a druhý na východ. Vzniknutý priesmyk, brána medzi horami, sa stala svedkom nejednej udalosti kočovných karaván a obchodných počestných, ktorí touto bránou prechádzali. Cesta je priechodná, s tvrdým bezprašným a suchým podkladom, v letnom aj v zimnom období. Podklad tvorí dolomitový vápenec, kameň a štrk. Vo vlhkom prostredí prirodzenou cestou zvetráva a posýpa okolité zrázy bielym posypom. Pozorovateľa a cestovateľa upúta jeho krásna biela farba už z veľkej diaľky. Preto ho

snáď aj pomenoval Bielou horou, časť dnešných Bielych Karpát. Na dlhej púti medzi Prahou a Budínom, nikde nemusela noha pútnika prekračovať takúto prekážku na svojej púti ako pri prechode z Trnavskej roviny na Záhorie a potom ďalej na Moravu. Historici ju pomenovali Česká cesta. Bola vedená v súpisoch majetkov, daňových výkazov a v darovacích listinách majiteľov okolitých panstiev. Bola stredobodom obchodných a vojenských výprav, ktoré museli túto prekážku prekonať. Bol to jediný možný a bezpečný prechod týmto horstvom. Miesto na skrátenie dlhej cesty, bez ktorého by toto horstvo nemusel chodec či povozník prekonať. Najbližšia skratka bola možná v blízkosti ústia rieky Moravy do Dunaja. Bolo treba obísť neprierodné hory a opäť bránou, cez ktorú ústil priechod rímskeho Carnunta, prejsť pod hradiskom Devín smerom na Stupavu, cez Šaštín - Stráže a Holíč do Hodonína a opäť na Moravu. Touto cestou určite pochodovali aj rímske légie, ktoré objavovali vtedajšiu Európu.

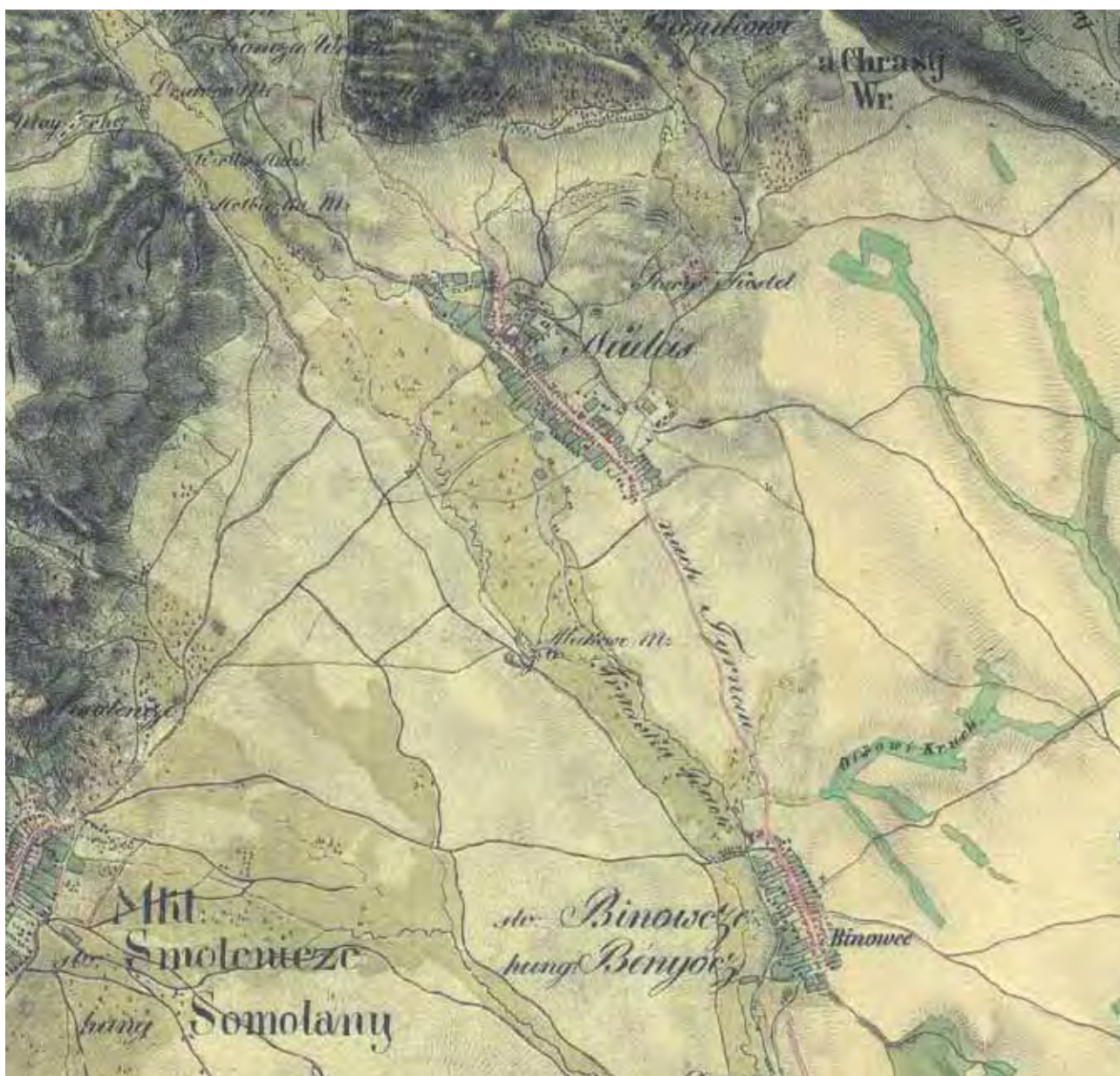
Povešť Biksádskeho priesmyku sa rýchlo rozširovala medzi vojakmi, počestnými, poslami, obchodníkmi a kráľovskými kuriérami. Dobré referencie o priesmyku a pohodlný prechod touto bránou sa dostali až do listín, obežníkov a úradných dokumentov tej doby. Zriedkavo sa uvádzala v písomnostiach ako „Clausula regni“ alebo „Porta regni“ t.j. „brána do krajiny“ alebo „do kráľovstva“. Jej prepis a častá neznalosť názvu sa neraz skomolil, a preto teraz na mnohých podrobných mapách je vedená pod názvom „Klauža“. Uhorský kronikár Anonymus potvrdzuje, že horský priechod Trstín - Prievaly bol všeobecne známy. Opis maďarskej invázie od Váhu na Moravu bol vedený touto cestou a priesmyk si pomenoval Borona. K tejto teórii sa priklonili v 17. storočí Komenský a neskôr v 18. storočí Tomka – Saský.



Trasa Českej cesty od Šintavy až po Trnavu, sa zdá byť bezpečnou, keďže sa nachádza na rovine ale napriek tomu mala v dávnych dobách svoje úskalia.

Bolo treba obchádzať močaristé územia a postup bol možný len po hrebeňoch pieskových dún. Trnava sa stávala dôležitým centrom obchodu, kultúry a vzdelania a bolo to druhé najdôležitejšie miesto trhov v Uhorsku. Cesta prechádzala stredom osady a kopírovala rieku Trnávku. Územie dnešnej Trnavy prosperovalo z obchodu, vzdelanosti a stalo sa jedným

z najbohatších miest v Uhorsku. Dekrétom Karola Róberta z roku 1342 jej bolo predpísané platiť komore až 100 hrivien striebra. Trenčín platil iba 10, Topoľčany 20 a Krupina 35 hrivien striebra. Stala sa tiež miestom rokovaní českého kráľa Karola IV. a uhorského kráľa, Ľudovíta I. v roku 1360. V roku 1363 povolil panovník obyvateľom Trnavy a okolitých dedín (Brestovany, Ružindol, Modranka a Hrnčiarovce) rúbať drevo, lámať kameň a ťažiť vápenec na pálenie vápna v lesoch pri hradoch Dobrá Voda, Smolenice, Ostrý kameň, Konrádov Kameň (Korlát) a Orešany.



Trstín pod Biksádským priesmykom (mapa II. vojenského mapovania, 1819 - 1869)





*Plastika medveďa zo staršej doby železnej, sídlisko pod Malým Chlumom pri Bořitove. Tento čas, nazývaná tiež doba halštatská, trval zhruba medzi rokmi 700 - 400 p.n.l. Doba halštatská je pomenovaná podľa lokality Hallstatt, kde boli objavené solné bane a pohrebisko s bohato vybavenými hrobmi. Toto obdobie sa vyznačuje rastom moci stredomorských štátov, predovšetkým Grécka, ktoré kolonizuje severnú časť Stredomoria. Vďaka tejto kolonizácii sa do stredoeurópskeho priestoru dostávajú nové spôsoby života a nové technológie súvisiace so spracovaním železa. Na sídlisku pod Malým Chlumom bola objavená aj kováčska vyhňa a dielne.*

## Via Bohemica na území Česka

Od najstarších dôb slúžila Morava, otvorená na juhu do Podunajska, ako spojnice vyspelejších oblastí na juhu s oblasťami na severe Európy, prechádzali ňou jednotlivci, skupiny a celé etniká, prebiehali ňou obchodné spojenia. Osou pohybu bola rieka Morava, pozdĺž nej viedla prastará komunikácia, pre ktorú sa neskôr začal používať názov Jantárová cesta, až k Bečve, ktorej údolie bolo vstupom do Moravskej brány.

Boskovická brázda prestavovala už od praveku jednu z najstarších trás diaľkového obchodu. Brázdou prebiehala jedna z niekoľkých odnoží Jantárovej cesty, týmto údolím prúdilo nielen migrujúce obyvateľstvo, ale najmä kupci, ktorí obcho-



*Tzv. „smírčí kámen“ na Českej ceste neďaleko obce Lažany, Česko*

dovali s baltským jantárom a kožušinami, ktoré dovážali do Stredomoria, opačným smerom prúdil hlavne luxusný stredomorský tovar, soľ, atď.

Doklady o diaľkovom obchode nachádzame už v staršej dobe kamennej kedy napr. gravettienský lovcí namiesto domácich kamenných surovín, využívali často severské pazúriky a silicity krakovsko-čenstochovskej jury, čo jednoznačne svedčí o využívaní diaľkových trás. V nasledujúcich obdobiach je nížinný priestor Boskovickej brázdy stále husto zaľudnený, hlavné faktory predstavovali bezpochyby vhodné pôdne a klimatické podmienky, ale na základe archeologických nálezov, predovšetkým importov, môžeme uvažovať, že aj existencia diaľkovej trasy bola dôležitým faktorom pre vývoj osídlenia v danej oblasti.

Podrobnejšiu predstavu o diaľkovom obchode a doprave na Boskovicku si môžeme urobiť až na základe písomných prameňov. Najstaršou lokalitou uvádzanou v antických prameňoch je Strevinta spomínaná Klaudiom Ptolemaiom. Zmienka o lokalite pochádza z polovice druhého storočia, ale dokumentuje skôr starší stav – obdobie mladšej doby železnej, kedy bola Morava osídlená keltskými kmeňmi. Strevinta predstavovala dôležitý záchytný bod na trase z Vindobony k ústiu rieky Odry. Archeológ Emanuel Šimek lokalizoval túto významnú obchodnú stanicu do priestoru Skalice nad Svitavou, kde je doložené veľkým osídlením z doby rímskej. Našlo sa tu aj množstvo importov rímsko-provinciálneho tovaru. Takže Skalica určite predstavovala v počiatkoch nášho letopočtu veľmi dôležitú lokalitu. Samotná Strevinta však



*Prechod cez Moravu pri Hodoníne (Veduta Hofferiana, zbierka vedút moravských miest, 1720)\**

zrejme spadá ešte o niečo hlbšie do minulosti – pred záver starého letopočtu, do laténskeho obdobia. S veľkou pravdepodobnosťou sa jedná o lokalitu v katastri Bořitova. Lokalitu kompletne preskúmal v 90. rokoch archeológ Miloš Čižmář, ktorý potvrdil výrazný remeselný

a obchodný charakter osídlenia. Okrem Bořitova, ktorý slúžil ako zastávka na trase sever – juh, prechádzala oblasťou zrejme aj trasa západ – východ. Dôležitou stanicou bolo oppidum Staré Hradisko na Dražanskej vrchovine, ktoré leží cca 20 km východne od Boskovickej brázd



*Druhý tzv. „smírčí kámen“ na Českéj cestě nedáľeko obce Lažany v lese Kuchyňka, Česko*





Hodonín a Skalica na Komenského mape Moravy, 1680

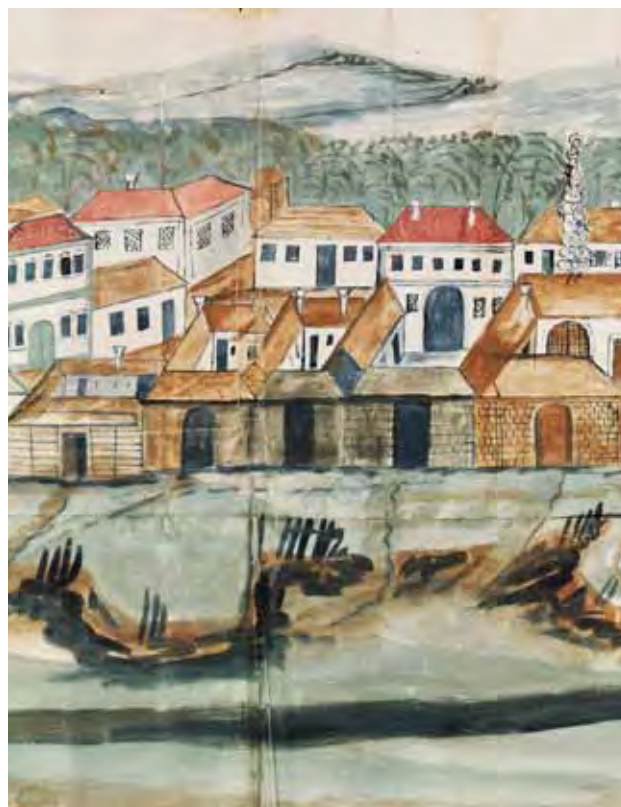
a rovnako je vzdialené od centrálnej Hanej. Jednalo sa o typickú obchodnú stanicu, ktorá okolo prelomu letopočtu nezanikla násilnými vpádmi, ale bola dobrovoľne opustená v dôsledku úpadku diaľkového obchodu v dobe pred koncom starého letopočtu.

Doba sťahovania národov nebola priaznivá pre diaľkový obchod, na Boskovicku nie sú doteraz známe žiadne trvalejšie osídlenia, avšak o rušnom pohybe Boskovickou brázdou svedčí nález kniežacieho hrobu z Knínic.

Po príchode Slovanov v 6. storočí vznikajú v oskovicku nové osídlenia, obyvatelia sa usadili v katastri obce Bořitov, Jablůňany, Sudice a postupne sa začína celá oblasť sídliska zahusťovať. V období Veľkej Moravy prechádzala Boskovickou brázdou opäť veľmi dôležitá trasa, o jej význame svedčia výšinné opevnené hradiská, ktoré kontrolovali hlavne priestor Malej Hanej (Veľké Opatovice, Mařín, Biskupice). Táto trasa predstavovala významnú dopravnú tepnu raného stredoveku, ktorá spájala nielen Čechy s Mora-



vou, ale aj Moravu s Pobaltím. Medzi významné lokality na tejto trase patrili predovšetkým dvorec v Kníniciach a úsobrnenská colnica vo Svitávke. V stredoveku väčšina dôležitých komunikačných trás v rámci južnej Moravy prechádzala širším Brnenskom. V 2. tretine 13. storočia sa Brno stalo kráľovským mestom a tým pádom sa stalo hlavným komunikačným uzlom na Morave, ktorým zostalo prakticky až do novoveku. Odtiaľto vychádzala, najneskôr od obdobia pred Veľkou Moravou, hlavná spojnice južnej Moravy a Čiech - tzv. Trstenická cesta. Uvedená cesta viedla od Brna na sever v smere na Lipůvku, Čiernu Horu, Svitávku, Svojanov a Litomyšl, v dobe vrcholného stredoveku sa trasa odklonila zo Svitávky na Letovice a Svitavy. Pre trasu vedúcu z Uhorska cez Hodonín do Brna sa niekedy používa aj názov Česká cesta.



*Brehy Moravy v Hodoníne (Veduta Hofferiana, zberka vedút moravských miest, 1720)\**



*Tzv. „Božia muka“ pri Českej ceste neďaleko Lipůvky, Česko*



*Městská brána a opevnenie mesta Hodonína (Veduta Hofferiana, zbierka vedút moravských miest, 1720)\**

Cesta z Uhorska prichádzala na Moravu dvoma smermi - tzv. Česká cesta viedla cez Senicu, Holíč a Hodonín, hlavná trasa však viedla cez Šaštín a Brodské k Lanžhotu. Na obidvoch trasách však bol vážnou prekážkou tok rieky Moravy, ktorý sa pri Uherskom Hradišti vetvil na dve ramená, ktoré sa potom spájali až v miestach kde sa do nej vlievala rieka Dyje. Prechody cez rieku Morava, obidve jej ramená, sú zachytené napr. na Komenského mape Moravy. Pre uľahčenie dopravy bol na jej západnom ramene vybudovaný most, na ktorom sa vyberalo clo. Rieka Morava bola zároveň colnou hranicou, clo sa tu vyberalo na uhorskej strane v Holíči a v Šaštíne, na Morave na hodonínskom moste a v Lanžhote. Obe tieto trasy boli využívané aj na preháňanie dobytku.

Cesta cez Holíč a Hodonín postupne strácala význam, hlavná cesta z Uhorska na Moravu viedla cez Lanžhot. O oživenie

trasy Českej cesty cez Hodonín sa v 15. storočí pokúsil majiteľ hodonínskeho panstva Kuna z Kunštátu, ktorý v roku 1466 získal od českého kráľa Jiřího z Poděbrad, svojho príbuzného, povolenie, že môže obnoviť starodávnu cestu, ktorá viedla z Hodonína cez Čejč k Brnu, a že na nej smie vyberať mýto na moste v Hodoníne a v Šardiciach. Avšak cesta cez Lanžhot si aj naďalej udržala väčší význam.

Hodonín bol pôvodne hradiskom založeným kniežaťom Břetislavom. Mesto, na plošine mierne zvažujúcej sa severojužným smerom k pravému brehu rieky Moravy, založila kráľovná Konštancia Uhorská, manželka Přemysla Otakara II.. Hodonín bol od počiatku kráľovským mestom, od 15. storočia bol potom vo vlastníctve šľachty. Jeho historickým jadrom je dnešné Masarykovo námestie, kam ústila diaľková trasa z Uhorska, ústiaca do námestia





*Kráľ Žigmund Luxemburský na cestách (Ulrich von Richental Chronik des Konstanzer Konzils)\**

lievikovitého tvaru z východu v južnom cípe a opúšťala ho na jeho rozšírenom konci v severnom smere. Za Hodonínom potom cesta odbočovala západným smerom, neskôr naberala severozápadný smer a prechádzala Čejčom.

Čejč bolo starobylé mestečko, ktoré prináležalo kláštora cisterciánov v Předklášteří pri Tišnově. Zaniklo počas husitských vojen a znovu bolo obnovené v roku 1771, kedy bolo osídlené Francúzmi a Moravskými Slovákmi. V Čejči sa nachádza kostol s neobvyklým vysvätením sv. Vendelína, patróna pastierov a ochrancu dobytká. Jeho kaplnky a sochy sa nachádzali práve pri cestách kadiaľ bol hnaný dobytok.

Ďalším významným mestečkom so starobylým právom trhu boli Klobouky. Boli sídlom pánov z Klobouk, neskôr prešli do majetku kláštora

premonštrátov v Zábřdoviciach, založených významným moravským šľachticom Levom z Klobouk. V roku 1298 povýšil Václav II. Klobouky na mestečko a udelil im právo trhu.

Starou trhovou osadou ležiacou na ceste do Uhorska bol aj Měnin. Mal výhodnú polohu na ostrohu medzi Cézavou a Zlatým potokom (Říčkou), ktoré spolu s barinami v ich okolí chránili osídlenie na západe a východe. Na najvyššom mieste ostrohu stál kostol, mestský charakter dokladá rozsiahly obdĺžnikový dvorec, ktorý býval trhoviskom. Měnin bol aj právnym strediskom, poskytoval právne rady v sporných prípadoch okolitým mestečkám (Hustopečiam, Pohoreliciam a Ivančiciam). Měnin bol pôvodne zemepanským majetkom, v roku 1321 ho kráľ Ján Luxemburský daroval Eliške Rejčke, a tá ho venovala na založenie kláštora cisterciánov na Starom Brne.

Do Měnína prichádzala aj druhá trasa cesty z Uhorska vedúca cez Lanžhot, Břeclav, Podivín a Hustopeče. V roku 1333 Ján Luxemburský nariadil, aby všetci kupci prichádzajúci z Rakúska cestovali cez Brno a nie cez Měnin. Obdobné nariadenie vydal Karol IV. v roku 1348 pre kupcov z Rakúska, Poľska a Uhorska, znovu ho zopakoval v roku 1373 vojvoda Ján Henrich. K Brnu pokračovala cesta cez Tuřany, v barokovej dobe známe pútnické miesto, v Tuřanoch bol aj veľký zájazdový hostinec a viedla ďalej cez Černovice ku Zderadovmu stĺpu, ktorý vyznačoval brod cez rieku Svitavu. Tu sa pripájala cesta z Brna na Olomouc. Neďaleko odtiaľ, v blízkosti šibenice, ktorá tu stála na malom vršku, boli v roku 1343 prepadnutí a okradnutí brnianski súkenníci, kramári a remeselníci. Cesta ďalej viedla na trase dnešnej Křenovej ulice a do Brna vstupovala Židovskou bránou. Tá je dnes vyobrazená v kamennom reliéfe na rohu domu na rohu Masarykovej a Nádražnej ulice.

## História obchodu na slovenskej časti Via Bohemica

Tak ako sa pohybovali cestujúci obchodníci, vojaci, poslovia či skupiny hľadajúce nové pôsobiská a nové bydliská, tak sa postupne formovali aj osady popri cestách, ktoré boli spojnicou obchodu a života. Cesta od Čierneho mora, popri rieke Dunaj a jej prítokov je pomerne dlhá. Miest, vzniknutých osád popri nej a spájajúcich ciest medzi nimi, je veľmi veľa.

Miesta a centrá, ktorými Česká cesta prechádzala sú Budín – Budapešť – Ostrihom – Štúrovo – Nové Zámky – Dvory nad Žitavou – Tvrdošovce – Sereď (Šintava) – Trnava – Trstín – Buková – Prievaly – Cerové – Lieskové – Jablonica – Senica – Šaštín-Stráže – Holíč –

Skalica, Hodonín a Mikulčice – Brno – Jihlava – Kutná Hora – Praha a ďalej. Existuje aj starý spoj, ktorý z hlavnej Českej cesty odbočoval pri Senici smerom na Moravu cez Nové Mesto nad Váhom, s odbočkou na Myjavu, Cerové Lieskové – Strání – Slavkov – Uherský Brod – Uherské Hradište.

Na týchto cestách boli vyberané rôzne poplatky a dane za ich užívanie, ochranu, a poplatky za mýta. Medzi prvé písomne doložené informácie o vyberaní daní pochádzajú z roku 1002 a sú uvedené v zakladajúcej listine benediktínskeho kláštora sv. Martina na Panónskej hore (Panonhalma – v Maďarsku).



*Mince Ferdinanda II. (1619 - 1637), Vratislav 3-grajciar z r. 1637. Št (Šintavský hrad vykopaný-zakopaný, 2006)*

Opátstvo benediktínov tu založil už v roku 1001 Štefan I., prvý kráľ Uhorska. Touto listinou kráľ zabezpečuje opátstvo majetkami. Vymenúva tu desať usadlostí, medzi ktorými je aj územie Wag (Váh), ktoré leží pri rieke Váh. Sú to: FIZEG, BÁLVÁNYOS, TEMIRDI, CHIMUDI, WISETCHA, VOUISIAN, MURIN, COURTOU, WAG, POZSONY. V listine bolo uvedené tiež to, že kláštora patrí jedna tretina z daní každého už jestvujúceho i budúceho majetku.

Ďalšou listinou z roku 1006 kráľ Štefan I. dáva majetky, vinice a desiatok z obcí susediacich s hradom Nitra, kňazom svätej Rímskej cirkvi, ktorí sa nazývali kapitulnými kanonikmi kostola svätého Emeráma.

V roku 1075 kráľ Gejza I., kráľ Uhorska, predtým vojvoda, dal postaviť pri Hrone

(v Hronskom Beňadiku) kostol a dal zriadiť kláštor, ktorému udelil na zaopatrenie majetky a úžitky z daní, odvodov a mýta a ďalej uvádza: „zeme obrábanej i neobrábanej, vinice, a vinohrady, lúky a pasienky, vody a vodné toky, rybníky a rybolov, (neslobodných) sluhov a (slobodných) služobníkov, ako aj mýta a iné následne vymenované majetky s lesmi, loviskami, vodami, rybolovom, pahorkatinami a všetkými príjmami a úžitkami, ktoré v menovitých lesoch, vodách a majetkoch jestvujú a v budúcnosti môžu vzniknúť“.

V ďalšom pokračovaní vymenúva hranice a hraničné body pozemkov. Spomína tu i svoj dvorec, trhovisko v Dvoroch nad Žitavou, ďalej daruje rybárov s právom rybolovu na Dunaji, Váhu a Žitave. Ďalej spomína darovanie privozníkov, koniarov a zlatníkov.



*Gotické a renesančné plomby nájdené na hrade Šintava (Šintavský hrad vykopaný - zakopaný, 2006)*





*Mince Ferdinanda I. (1526 - 1564), Kutná Hora, jednostranný biely peniaz (Šintavský hrad vykopaný-zakopaný, 2006)*

V roku 1111 uhorský kráľ Koloman listinou upresňuje majetok Zoborského opátstva a vymenúva dediny a majetky patriace opátstvu. V nej sa dozvedáme aj o obciach, ktoré už v tom období existovali ako napríklad Gan (dnešná obec Gáň). Navyše sa z nej dozvedáme aj mená tridsiatich vtedajších najvýznamnejších obyvateľov Nitry, medzi inými aj meno Una, Bača, Deda a Kača. Poslední dvaja boli synovia župana Bukvena a žili v Nitre.

Aj listina kráľa Kolomana z roku 1113, nazývaná ako Zoborská listina spomína osady, ich hranice, prírodné miesta ako rieky, jazerá, rybníky, názvy lúk, lesov a vrchov a tiež mená ich vlastníkov a príslušnosť k hradom a hradiskám. Je spomenutých 108 názvov miest vtedajších a iných zaniknutých obcí. Pozornosť si zaslúžia Gáň, Hetmín, Vozokany, Veča, Dlhá nad Váhom, Trnovec nad Váhom, Horný Jatov, Kopčany,

Mučeníky, Jarok, Horná Kráľova, Neded, Vlčany, Bohdanovce, Madunice, Boleráz, Nekye, Hlohovec, Pečeňady, Piešťany. Z ich majetkov sa platili dane a vyberali desiatky.

Majetkové súpisy, prehlásenia a listiny dávajú prehľad o daniach a poplatkoch ale aj miestach, ktoré v tej dobe existovali. Privilégia o Šali pri Váhu sú tiež riešené v spore medzi Gervázom, Nitrianskym biskupom a Nitrianskym županom Mojžišom v roku 1105 až 1116. Nitriansky župan Mojžiš chcel odňať majetok Šali, ktorý bol majetkom kláštora sv. Martina v Pannonhalme. Dokonca bolo nariadené riešiť spor rozžeraveným železom (súd železom) v meste Ostrihom. Súd sa nekonal, ale boli za účasti svedkov ustálené hranice majetku prv darovaného kráľom Štefanom I..

Keďže výška daní a renty nebola všade rovnaká, boli porušované zásady, privilégia a práva



*Pečenie chleba na stredovekom trhu (Ulrich von Richental Chronik des Konstanzer Konzils)\**

poddaných. Časté boli spory odňatí majetku so zapožičiavaním koňa, nútené a iné práce ako boli ustanovené. K sporom došlo aj medzi poddanským ľuďom šalianskeho panstva kláštora sv. Martina na svätej Hore Panonhalskej, a na druhej strane opátom kláštora Uriášom. V spore je uvádzané:

*„Hoci opát nemá vodiť ich kone za hranice krajiny, jednak ich od nich berie a vodieva. Raz vzal do Ríma dvadsať koní a nevrátil ich. Hoci nie sú povinní nosiť trávu, ani dodávať päť kôp obilia za každú usadlosť, ani seno znášať alebo voziť, predsa ich na to neprávom núti.*



*Medeno-strieborné denáre Vladislava I. (1440 - 1444) s obrazmi častí štátneho znaku - štítom s brvnami a dvojkrížom*

*Tesári, kožušníci, kuchári, pekári, ševci a dvorní sluhovia majú tieto sťažnosti: Hoci nepretržite konajú svoju povinnú službu, napriek tomu ich opát núti stále voziť naložené vozy po celej uhorskej krajine.*

*Kaplnkári majú tieto sťažnosti: Sú povinní dávať koňa na nosenie opátovej prenosnej kaplnky a opát im ho má vrátiť po návrate. Nerobí tak, ale daruje ho komu chce. Už päť ich koní daroval svojim priateľom.*

*Poddaní zo Šale a to Homot a jeho najbližší príbuzní sa sťažujú, že opát im odobral z pôdy a dal ju prišielcom, pričom ich núti platiť dávky za týchto prišielcov a plniť za nich povinnosti poddaných.*

*Rybári zo Šale majú tieto sťažnosti: Z každej usadlosti sú povinní odvádzať jeden ferton (1/4 hrivny) miesto rýb, alebo priamo ryby a nosiť ovocie do spomínaného kláštora. Okrem toho ich opát núti pásť ovce a dobytok a dovážať kolesá a keď to nerobia, dáva ich ostriať, alebo biť.*

*Poddaní a služobníci sa sťažujú: Hoci sú povinní voziť iba desiatky do stodoly kláštora sv. Martina z miesta alebo na miesto, či v dedine, v ktorej sa desiatky dávajú a sú povinní dávať, avšak nie sú povinní voziť okovy piva a obilia, ktoré sa odovzdávajú na sviatok sv. Martina..*

*....Nech spomínaný opát nevyberá desiatky od dvorníkov, ale nech sa uspokojuje s tým, čo sú mu povinní dávať, ako je uvedené vo výsadnej listine či rozhodnutí bývalého palatína Mikuláša. Sami dvorníci sú povinní dávať každý mesiac priadzu na jednu rybársku sieť a nosiť ju do uvedeného kláštora, ako aj dávať chlieb tým, ktorí zberajú siete.....“*

Prvá mýtna stanica na Českej ceste bola v Holiči (v roku 1336), ktorá spájala Budín s Prahou.



Pôvodné výsostné práva udelené mestám, na konanie trhov, ich oslobodenie od platenia daní a mýt za prevážaný a dovážaný tovar do krajiny potvrdil a spresnil svojou listinou Karol Róbert v roku 1336. Jej platnosť i s doplnkami, na tieto práva a výsady potvrdili aj ďalší panovníci:

V roku 1357 – kráľ Ľudovít Veľký

V roku 1491 – kráľ Vladislav II.

V roku 1558 – kráľ Ferdinand I.

V roku 1627 – kráľ Ferdinand II.

V roku 1649 – kráľ Ferdinand III.

V roku 1725 – kráľ Karol III.

V roku 1747 – kráľovná Mária Terézia

V roku 1808 – kráľ František II.



*Obchodníci na cestách (Dis ouventurlich buch bewiset wye von einer frouwen genant Melusina, 1474)\**

Vráťme sa do obdobia, keď prebiehali trhy. Veľa miest má dodnes v názve obci či mesta názov trh, alebo deň konania a usporiadania trhov. Sú to napríklad: Horná Streda, Dolná Streda nad Váhom, Dunajská Streda, Štvrtok na Ostrove, Trhové Mýto. Mestá a obce boli pod dozorom a kontrolou pána, ktorý udeľoval výsostné povolenia a museli mu za to odvádzať dane z privezeného, alebo i vyvezeného tovaru. Dane z mýta pri prevoze boli cez rieku Váh v Šintave, Dolné a Horné Saliby na rieke Dudváh a mostné mýto v obci Nyárhíd. Taktiež sa vyberali dane za používané a chránené cesty. Ďalšími poplatkami a daňami, ktoré boli stanovené a vyberačmi daní aj vyberané (dodnes je dokladované priezvisko Výberčí, v lokalite Dvory nad Žitavou), boli výbery a dane na podporu kláštorov a opátstiev v Nitre, Diakovciach, Pannonhalme a inde. Ochranu obchodníkov a možnosť predaja ich tovaru zabezpečovali výsostné práva konania jarmokov, trhov a práva možnosti skladovať tovar pre určitú oblasť tzv. právo skladu.



*Stavba kláštora v stredoveku (Dis ouventurlich buch bewiset wye von einer frouwen genant Melusina, 1474)\**





*Keramická nádoba z keltskej remeselníckej a obchodnej osady Srevinta pri Bořitove, Česko. Výrobu keramiky priviedli Kelti na vysokú úroveň. Toto zdokonalenie je dôsledkom jednak používania hrnčiarskeho kruhu, jednak vypal'ovaním v dvojkomorovej peci a tiež pridávaním grafitu do keramickej hlíny. Keltská keramika je dokonalá a tvarovo bohatá. Keramický tovar bol vyrábaný v hrnčiarskych dielňach (už nie podomácky) a často sa vyvážal aj do veľkých vzdialeností. Obchod s grafitovou keramikou sa prekrýval s obchodnou sieťou, ktorá sprostredkovávala distribúciu soli. Vznikla tak domnienka, že časť grafitových nádob mohla slúžiť priamo ako transportný obal. Aj v samotných domácnostiach sa využívali grafitové nádoby okrem iného na skladovanie soli, pretože dobre odolávali vlhku.*

## História obchodu na českej časti Via Bohemica

Širšie Brnensko poskytovalo vhodné podmienky pre osídlenie už v najstarších dobách. Viedla tadiaľ dôležitá spojnica medzi Podunajskom a severovýchodnou Európou, v dobe bronzovej a neskoršej dobe rímskej tadiaľ pravdepodobne prechádzala jedna z vetví Jantárovej cesty z Podunajska k baltickému pobrežiu. Pred koncom 6. storočia n. l. začali tunajšiu oblasť osídľovať prví slovanskí osadníci a bolo tu založené jedno zo slovanských hradísk (Staré zámky pri Líšni), bolo špecifickým centrom v dobe veľkomoravskej aj po začlenení Moravy do Přemyslovského štátu. Brno sa neskôr stalo jedným z prvých miest, sídelným centrom, na rozvoji ktorého sa podstatnou mierou podieľali cudzí – nemeckí a románski – osadníci, presunulo sa severovýchodným smerom oproti staršiemu centru, vymeraním meštianskych území sa tu zástavbou provizórnych drevo – hlinitých zahĺbených stavieb objavujú murované domy, vytýčenie ulíc a trhovísk, ovplyvnených

existujúcimi komunikačnými väzbami. Vedľa staršieho kostola sv. Petra boli ďalšími dominantami mestské zástavby kostolov sv. Michala, sv. Jakuba a sv. Mikuláša, po r. 1230 sem prichádzali mendikantské rády – minoriti a dominikáni.

Už na začiatku 13. storočia sa Brno stalo dôležitou križovatkou diaľkových ciest. K najstarším patrila obchodná cesta na trase Jantárovej cesty spájajúca rakúske Podunajsko so stredomoravským priestorom a ďalej severným smerom k Baltickému moru, aj keď častejšie využívaný variant jantárovej cesty Brno obchádzal, prechádzajúc Měninom na Rousínov. V 13. a 14. storočí mali tento stav napraviť sankčné nariadenia. Starou bola aj tzv. Trstenická cesta, vedúca z užšieho brnianskeho priestoru na sever do východných Čiech a Sliezska. Priame spojenie s českou kotlinou sprostredkovala cesta vychádzajúca od Brna severozápadným smerom cez Rosicko a Velké Meziříčí.



*Tzv. „Zájezdni hostinec“ na Českej ceste v Letoviciach, Česko*



*Kartuziánsky kláštor v Brne-Královom Poli, okolo ktorého viedla cesta do Čiech*

Dôležité boli aj cesty spájajúce Brno s ďalšími moravskými centrami – s Olomoucom a Znojmom; prvá viedla severovýchodným smerom cez Vyškov, znojenská cesta mala dva varianty – buď cez Ivančice, alebo cez Pohořelice. Dôležité bolo aj spojenie s Uhorskom taktiež dvoma variantnými cestami – cez Čejč a Hodonín, alebo cez Podivín a Břeclav. V ďalšom vývoji sa táto základná schéma ciest postupne menila a zhusťovala, časom získala význam spojnice s Viedňou vedúca cez Mikulov. Priebeh diaľkových trás bol jedným z najdôležitejších „mestotvorných“ prvkov.

V roku 1243 udelením mestských privilégií kráľom Václavom I. sa Brno stalo mestom, a taktiež sa stalo významným strediskom remesiel a obchodu na južnej Morave a postupne sa stávalo z regionálneho strediska obchodu strediskom medzinárodného obchodu. Najstaršie mestské trhovisko sa nachádzalo v mieste

dnešného Zelného trhu, historicky nazývaného Horný trh, druhé trhovisko – Dolný trh, sa nachádzal na dnešnom námestí Slobody pri zaniknutom kostole sv. Mikuláša.

Pri vzniku mesta boli obchodníci väčšinou cudzinci, z domácich mešťanov sa stali obchodníci až keď remeselnícka a poľnohospodárska výroba dokázala vytvoriť nadprodukcii tovaru. Prvými domácimi obchodníkmi boli kramári, ktorí v drobnom obchode predávali to, čo cudzí kupci priviezli a z tých podnikavejších kramárov sa časom vydělili obchodníci pôsobiaci v medzinárodnom obchode.

Už od 13. storočia malo Brno právo trhu, boli stanovené týždenné trhy a výročné trhy. Václav II. v roku 1293 určil, že v trhové dni môžu do mesta doviest' tovar všetci obyvatelia z každého miesta, v netrhové dni mohli predávať len mešťania a obyvatelia predmestí. Začiatok trhu bol vždy ohlásený vyvesením



trhového znamenia, doobeda mohli nakupovať len obyvatelia mesta pre svoju vlastnú potrebu a niektorí remeselníci, poobede potom mohli nakupovať cezpoľní obyvatelia a domáci a cudzí priekupníci. Týždenné trhy sa stali dôležitým predajným miestom poľnohospodárskeho a remeselného tovaru z blízkeho aj vzdialeného okolia.

Na výročné trhy mohli svoj tovar slobodne priviesť cudzinci. Najstarší trh je stanovený v mestskom privilégii z roku 1243 na Svätodušné sviatky (Turíce) po dobu 14 dní. V roku 1291 získalo Brno právo druhého výročného trhu v jesennom období – na sv. Havla (16. október), časom ešte pribudli výročné trhy na sv. Kunhutu (v septembri) a pred Popolcovou stredou.

Niektoré druhy tovarov sa predávali na trhoviskách na presne stanovených miestach, vedľa hlavných trhovísk na Hornom a Dolnom trhu, existoval aj trh s hydinou, trh s obuvou a na železo, hrnčiarsky trh, uhľový trh, rybí trh, konský trh a trh s ošípanými.

Brno usilovalo o to, aby sa stalo centrom aj medzinárodného obchodu. V roku 1323 kráľ Ján Luxemburský zakázal predávať a dovážať na predaj mimo kráľovských miest súkna z Yperu, Gentu, Bruselu a z iných, s výnimkou obyčajných. V roku 1333 nariadil, aby kupci z rakúskeho územia nechodili cestou cez Blučinu a Měnin, ale cez Brno. Naopak obyvateľom Brna dovolil, aby tovar do Čiech vozili cestou, ktorú si sami zvolia. V súvislosti s mierovými zmluvami s poľským a uhorským kráľom vydal uhorský kráľ Karol Róbert dňa 6. januára 1336 listinu, v ktorej stanovil trasu tzv. Českej cesty, na ktorej sa malo Brno stať dôležitým obchodným centrom, kde mal byť zriadený sklad tovaru ako konkurencia Viedni. K tomu istému sa kráľ Ján snažil prinútiť kupcov z Frankfurtu, aby využívali obchodnú cestu Čechami cez Pra-



*Socha sv. Anny pri Trstenickej ceste v Řečkoviciach*

hu a Brno ďalej do Poľska alebo do Uhorska, s tým, že táto trasa je pod ochranou českého, poľského i uhorského kráľa.

Z Brna do Čiech mali obchodníci využívať trasu tzv. Trstenickej cesty, ktorá bola najdôležitejšou cestou starého českého štátu. Všetky komunikácie medzi Čechami a Moravou prekračujú hlavné európske povodie v priaznivých podmienkach – na dĺžke 190 km sa iba na dvoch miestach zdvíha nad 800 m n. m., na mnohých miestach sa pohybuje okolo 500 m n. m. a v Třebovickom sedle klesá na 434 m n. m. – jedná sa o najnižší okraj českého masívu.

Názov Trstenicka použil pre túto cestu prvý krát Hermenegild Jireček. Vladislavova listina pre litomyšlských premonštrátov z roku 1167 hovorí o „porta terrae que dicitur Natrztenci“

– zemskej bráne nazývanej Na Trstenici. Rovnakým názvom sa označuje colnica pri zemskej bráne, na ktorej výnose mala od r 1130 podiel vyšehradská kapitula a neskôr aj litomyšľský kláštor. Dopravný smer cesty je v jednom prípade určený provenienciou dovážanej soli – sal ungaricum.

Názov „Na Trstenici“ je odvodený od názvu rieky, ktorá tečie rákosím – trstina je starý, dnes vymiznutý názov rákosia; je však záhadou, prečo sa tak nazývajú rieky a potoky a podľa nich pohraničné lokality a prečo vystupujú vo dvojici s menom Jabloncov, Jablonných a pod.. Colnica na Trstenici zanikla okolo roku 1260 preložením do nového kráľovského mesta Vysokého Mýta. Historické zmienky o ceste: listina napísaná na tejto ceste v r. 1226 hovorí v úvode o kráľovi Přemyslovi Otakarovi I., že prešiel z Moravy do Čiech cez Litomyšl; v lokačnej listine pre Poličku z r. 1265 sa hovorí „via et strata publica versus Brunam“, t.j. verejnou cestou smerom na Brno.

Trstenická cesta vychádzala z brnianskeho trhoviska severným smerom, opúšťala opev-

nené mesto Běhounskou bránou a pokračovala Královým Poľom (1247) okolo kartuziánskeho kláštora, ďalej zrejme prechádzala či skôr míňala Kuřim (1226) s kostolom kráľovského pôvodu a ďalej viedla približne trasou dnešnej štátnej cesty. Cesta určite prechádzala Lipůvkou (1371), ktorá je pôvodom omnoho staršia, ako by sa mohlo predpokladať na základe najstaršej písomnej zmienky, čo naznačuje aj patrocínium kostola sv. Klimenta. Ďalej cesta míňala dnes už zaniknutú obec Opatovice. V listine datovanej k roku 1073 (ktorá je však falzifikátom z 12. storočia), v ktorej sú vymenované obce, ktoré kráľ Vratislav daroval Opatovickému kláštoru v Čechách, to boli Opatovice, ktoré opatovický kláštor dostal ako útulok pre pútníkov; v listine sú vymedzené hranice, ktoré tvoria na západe potok Lubě a na východnej strane „Via Publica“ – verejná cesta smerujúca do Čiech.

Pred koncom 13. storočia bola na trase cesty založená, zrejme ako mestečko, Čierna Hora rodom pánov z Ceblovic, na začiatku 14. storočia je ako majiteľ uvádzaný Arpad z Florencie,



*Tzv. „Zájezdni hostinec“ na Českej ceste pri Sebraniach, Česko*



finančník, který sa so svojimi spoločníkmi z Florencie pripravoval na pozvanie kráľa Václava II. menovú reformu. Neskôr sa Čierna Hora stala sídlom jednej vetvy rodu pánov

z Boskovic. V roku 1465 kráľ Jiří z Poděbrad udelil mýto Čiernej Hore na žiadosť Beneša z Boskovic a na Čiernej Hore:

*My, Jiří, z Boží milosti král český a markrabě moravský, lucemburský a vévoda slezský a markrabě lužický etc. oznamujeme tímto listem vubec všem, jakž jsme dali clo a uložili do městečka Černé Hory, aby urozený Beneš z Boskovic a z Černé Hory, věrný náš milý, i dědicové jeho, od těch, kdož by to clo a mýto jeli neb šli, clo a mýto brali, a že v tom listu, kterýž na to dali jsme, vyjmenuje se, co z kterých věcí má jemu celeno a dávano býti. A chťice, aby to clo vedle položení našeho nyní a v časích budoucích více nebylo povýšeno, ale vedle uložení a ustanovení našeho, aby bráno a dávano bylo, protož tento jest úmysl náš, aby takové clo tu dávano bylo, totiž:*

<i>Kterýžkoliv kupec vůz zavřený tudy i s kupectvím poveze,</i>	<i>10 grošů.</i>
<i>nebude-li chťiti jeho dát ohledati, tehdy dá clo před se, jeti může</i>	
<i>Item z koňského a prázdných vozů, z každého voza</i>	<i>1 groš</i>
<i>Item jízdný kupec neb sedlák</i>	<i>2 denáry</i>
<i>Item pěší, každý</i>	<i>jeden peníz</i>
<i>Item od tuny herinků</i>	<i>3 gr.</i>
<i>Item od štuk aneb úhořů</i>	<i>1 gr.</i>
<i>Item od veliké bečky</i>	<i>4 gr.</i>
<i>Item od tuny oleje</i>	<i>1 gr.</i>
<i>Item od drejlínka vína</i>	<i>2 gr.</i>
<i>Item od bečky vína</i>	<i>1 gr.</i>
<i>Item od bečky, od prázdných drejlínků</i>	<i>2 denáry</i>
<i>Item od postavu sukna</i>	<i>1 gr.</i>
<i>Item od vyziny v křesích</i>	<i>1 gr.</i>
<i>Item od vozu náčiní</i>	<i>1 gr.</i>
<i>Item od vozu obilí</i>	<i>1 gr.</i>
<i>Item od vozu konopí</i>	<i>1 gr.</i>
<i>Item od vozu chmele</i>	<i>1 gr.</i>
<i>Item od vozu, na kterémž byly konopě, řemeslnické uzdy, řemení, sedla, nože, toulové, samostříly, kožichové, kabáty, střevíce</i>	<i>6 gr.</i>
<i>Pakli by toho málo na voze, tehdy také méně má z toho dáno býti.</i>	
<i>Item od centnýře železa</i>	<i>1 gr.</i>
<i>Item od centnýře oceli</i>	<i>1 gr.</i>
<i>Item od centnýře plechů železných neb měděných</i>	<i>1 gr.</i>
<i>Item od drejlínku srpů aneb kos</i>	<i>4 gr.</i>
<i>Item od voza ovoce</i>	<i>1 gr.</i>

<i>Item od voza hrnců</i>	1 gr.
<i>Item od voza soli</i>	2 gr.
<i>Item od voza prostice</i>	2 gr.
<i>Item kdož by z trhu jel a veliké neb malé věci k trhu vezl dá z vozu</i>	1 gr.
<i>Item kdož by koně k prodaji neb na jarmark vedlí od každého koně</i>	3 denáry
<i>Item od sudu starého piva</i>	1 gr.
<i>Item od sudu barvy aneb křídý</i>	2 gr.
<i>Item od centnýře pepře</i>	2 gr.
<i>Item od funtu šafránu</i>	1 gr.
<i>Item od pytle hřebíčků a jiného koření a kmína po</i>	1 gr.
<i>Item od pláten vlaseckých aneb jiných z každého saku</i>	2 peníze
<i>Item od stěhujících vozů po</i>	4 gr.
<i>Item od volů, kteréž kdo by na prodej hnal z každého</i>	2 peníze
<i>Item od krav po</i>	2 penězích
<i>Item od vepře neb svině</i>	1 peníz
<i>Item od hřebce</i>	1 halíř
<i>Item od masa veze-li na prodej</i>	1 halíř
<i>Item od malvazu vlaského, mýdla a jiných věcí, které se z Vlachů vozí</i>	2 gr.
<i>Item z věcí, které též by vezeny byly</i>	2 gr.

*Aby bráno bylo, aby lidem křivda se nestala v témž městečku Černé Hoře okolo Černé Hory půl míli na všechny strany vzdáli od těch, kdo tady pojedou z věcí svrchu položených bráti a dáváno bejti má. Protož přikazujeme úředníkům obyvatelům marky Moravského, aby již panu Benešovi a dědicům jeho a budoucím v braní cla nebránili a braní svrchupsaného cla nepřekáželi. Těmuž na vědomí naši královskou pečeť jsme přivěsili k tomuto listu. Dán v Praze dvacátého měsíce března léta od narození Syna tisícého čtyřstého šedesátého pátého, království našeho léta sedmého.*



Úsek cesty v okolí Čiernej Hory na mape 1. vojenského mapovania z rokov 1764-1768





*Archeologické práce na Hradisku pri Svitávke*

Historicky staršou lokalitou oproti Čiernej Hore bol Bořitov. Bořitov predstavoval vďaka svojej polohe významnú lokalitu počas všetkých období praveku. Súčasnú osídlenie je na mieste doložené kontinuálne už od skorého slovanského obdobia, čiže z 2. polovice 6. storočia, kedy na Moravu prichádzajú prvé Slovanské kmene. Vo Veľkomoravskom období prebiehalo v obci intenzívne spracovanie kovov, bola tu železiarska vyhňa a kováčska dielňa. Po rozpade veľkomoravskej ríše obec nezaničila. Obyvatelia iba presunuli svoje domy z otvorených intenzívne obrábaných poľnohospodárskych polôh južným smerom

do členitejšieho terénu, kde vybudovali pohrebisko a kde postavili kostol sv. Juraja.

Cesta z Bořitova ďalej pokračovala okolo Chlumov a míňala Sebrance, ako dosvedčuje listina datovaná k roku 1043, pochádzajúca v skutočnosti až z 13. storočia, ktorou bílinský kastelán Eppo daroval břevnovskému benediktínskemu kláštoru obec Sebrance s okolím a prichádzala do Svitávky.

Nad obcou Svitávka sa vypína výrazná terénna vyvýšenina, na nej sa rozprestieralo opevnené hradisko, ktoré bolo osídlené od 11. storočia až do konca 13. storočia, kedy poklesol význam lokality ako úsobrnianskej

colnice. V tej istej polohe bol v 15. storočí postavený hrádok. Svitávka bola na moravskej strane oproti zemskej bráne na Trstenici, kde bola colnica, trhovisko a kostol sv. Jána Krstiteľa. Zbiehali sa tu diaľkové cesty od Brna (z Uhorska a Rakúska) a od Olomouca (zo Sliezska a Poľska), ktoré prechádzali Malou Hanou. Staršia podoba názvu trhovej obce je doložená ako Switawia (1201, falzum 1289) a in Switauis (1221), teda Svitava alebo Svitavy. Po založení mesta Svitavy sa pre odlišenie názvu zmenila na Svitávka – Switawia minor.

Z roku 1145 pochádza zmienka z rozprávania kronikára Vincencia o prepadnutí Jindřicha Zdíka znojenským kniežat'om Konrádom „pri východe zo zeme“ (in exitu terrae) v mieste úsobranskej colnice pred kostolom (ad teloneum Uzobren ante ecclesia). Všetky okolnosti príbehu: potok, kostol aj možnosti prevedenia biskupa „čiernou cestou“, ktorá tvorila tetivu k oblúku verejnej cesty cez březovský priesmyk do Litomyšle, svedčí o tom, že sa udalosť stala pri Svitávke. Knieža prišiel od Brna, biskup od Olomouca a stretli sa na križovatke 3 ciest pri zemskej bráne.

*„Léta po vtělení Páně 1145 vydal se pan Jindřich, biskup moravský, za příčinou pobožnosti na cestu do Říma s knížetem Otou. Tu přidružil se k němu blíž hranic té země kníže Konrád, prokazoval na oko mír a přátelství a pokorně ho prosil, aby se za něj u knížete Vladislava přimluvil, aby u něho došel milosti. U celnice Úsobrnské před kostelem sliboval biskupovi, klamaje ho lahodnými slovy, že rád učiní vše, co by podle jeho rady vedlo ke smíření, a odešel, jako by se vracel domů. Ale když nastala noc, zdvihl se s bohaprázdnými pomocníky svými, se zbraněmi a jinými nástroji válečnými jako proti nepříteli, a šel na biskupa, chtěje ho buď usmrtit, nebo zajmout.*



Nálezy mincí na Hradisku pri Svitávke





Úsek cesty mezi Sebranicemi a Svitávkou na mapě 1. vojenského mapování z roků 1764-1768

Když se přiblížili ke vsi, kde biskup cestou unavený byl pohroužen ve spánek, a překážel jim jen potok, jež bylo obtížné přebrodit, že nemohli dále, tu jeden z nich jako z vnuknutí božího, jal se na znamení zpívat válečnou píseň, aby biskup unikl nebezpečí. Když to uslyšel Mukař, mnich řádu šedivého, probudil biskupa a měl ho k tomu, aby hleděl rychle utéci. Jiní zbožní průvodcové mu oblékli kožich, kterým byl přikryt, dali mu na nohy škorně, pomohli mu přes plot u domu, poodešel dále a zde se ukryl ve křoví a ve sněhových závějích a hledal útěchu v modlitbě. Mezi tím vtrhli spiklenci do jeho ložnice, kde našli několik mnichů téhož řádu a jednoho z nich, jménem Lukáše, jež měli za biskupa, meči posekali. Když pak viděli, že se zmýlili, políčkovali jej a polomrtvého jej nechali na místě. Jiní obstoupili dvůr s hořícími

pochodněmi, všude biskupa hledali, a jezdili tak blízko kolem něho, že mu koně svými kopyty tepali po ruku a že na něj padaly jiskry z pochodní. Avšak nespátřili ho, neboť anděl boží chránil zbožného pastýře. Když útočníci poznali, že jim biskup unikl, jali se dvůr drancovat, pobrali peníze, které měl na cestu, oloupili jeho kapli, vzali koně jízdné i soumary, ano i koně služebnictva. Potom z rozkazu knížete zapálili všechna stavení, aby biskup, kdyby snad byl někde ukryt, v nich uhořel. Rozdělali veliký oheň uprostřed dvora a stojíce okolo knížete, připíjeli si z číší, které tam našli, jako po nějakém hrdinském činu. Když však viděli, že nedosáhli, čeho chtěli, s tváří smutnou odtud odešli.

Když bylo po nebezpečí, jistý sedlák, hledaje v noci své voly, kteří v tom zmatku utekli, přišel až k tomu místu, kde ležel biskup ukrytý v křoví.



*Freska sv. Krištofa, patróna pocestných, z doby okolo roku 1160  
(kostol sv. Juraja v Bořitove, Česko)*

*Biskup poznal, že je to jeden z jeho ľudí a potichu k němu promluvil, žádaje ho, aby zavolal svého otce Hvozdu a přijel s nějakým vozem nebo s koněm, aby ho odtud odvezli. Přišli oba se soumarem a litující pána svého posadili ho na něj, zabalili mu nohy senem, oblékli ho do selských šatů a odvezli ho, jak si přál, za nejtěžší zimy rozličnými oklikami a závějemi do Litomyšle. Tím způsobem unikl dobrotivý biskup pod ochranou boží z nebezpečí života.*

*Když kníže český Vladislav se dověděl, co se biskupovi přihodilo, litoval ho velice a poslal k němu pro útěchu posly s všelijakými potřebami. Sám pak mu jel s vojskem naproti a přivezl ho do Prahy.“*

Takto zaznamenal kronikár Vincencius príhodu o útoku kniežaťa Konráda na biskupa Jindřicha Zdíka. Súveký mních Hradištský (r. 1140 - 1145) uvádza vo svojej kronike ten istý príbeh takmer v rovnakom znení, avšak bez

pripomienky miesta, kde sa skutok odohral, ale hovorí len, že sa to stalo na rozhraní pozemkov „ad confinium istius terre“ a že na tom mal účasť tiež knieža Vratislav Brnenský.

Obdobná situácia, teda stretnutie na rozhraní 3 ciest, sa spomína v listine kráľa Přemysla Otakara I. pre obecný kláštor, vydanéj vo Svitávke v roku 1221, k napísaniu ktorej došlo niekoľko dní po zhromaždení na Schatzbergu začiatkom júna 1221, keď kráľova družina a sprievod olomouckého biskupa Róberta cestovali domov a pri zemskej bráne sa rozchádzali. Táto listina dokazuje, že ešte v roku 1221 existovala trojcestná križovatka ciest vo Svitávke, že sa jazdilo cez Letovice a Křetínským údolím do Prahy a preliačinou Malej Hanej do Olomouca, ešte existoval pôvodný systém dvoch zemských brán a jedinej cesty medzi nimi. Zmena nastala v dobe premien ciest na cesty pre kolesovú dopravu, rýchle osídľovanie bokov priesmyku



viedlo k rozmnoženiu a špecializácii ciest, ale tiež k opusteniu obranných zariadení, ktoré sa po odznení sporov medzi českými a moravskými Přemyslovcami stala zbytočnou. Termín „post quem“ zániku trojcestná križovatka ciest vo Svitávke je doložený listinou z r. 1250, v ktorej kráľ Václav I. potvrdil staršie výsady premonštrátskom kláštore v Hradisku pri Olomouci a stanovil nové práva kláštorných colníkov pri stíhaní colných delikventov až po určité body smerom k Brnu a k Jevíčku, nie už k Letoviciam, Křetínu a Prahe. Je to Jedle, zaniknutá obec pri Čiernej Hore, ktorá bola osídlená ešte v 15. storočí a potok Studená pri Jevíčku. Medzi rokmi 1221 a 1250 tak vzniká nová cesta z Prahy do Brna cez vtedy kolonizované Kunštátsko.

V listine z r. 1609 sa odkazuje na privilégium na vyberanie cla udelené Svitávke kráľom Václavom I. a uvádzajú sa podmienky, za ktorých sa má clo vo Svitávke vyberať:

*„Kupec náš, biskupův anebo kteréhokoli pána svobodného a host mimo předřečena jsoucí, z vozu sukna drahého ať platí osm peněz, z vozu sukna šerého čtyry peníze, z vozu plátna čtyry peníze, z vozu lnu, vlny, konopí, pepře, soli, pšenice, rži, ječmene, ovsu a z železa čtyry peníze, z vozu medu, ze sudu vína z vozu chmele, z vozu viziny a velikých ryb osm peněz, hospodář sedlák s čeledí svou jedoucí osm peněz, z tuny medu dva peníze, z koně, vola, krávy, vepře dva peníze, ze kbelíka medu anebo z nesoucího na zádech jakéhokoli břemene, ze dvou ovec nebo kozy a z kteréhokoli živočicha jeden peníz, z tuny herinkův, z vozu dříví dva peníze. Kdo kradmo anebo ze vzpoury mýto pomíjejících postižen jsa, ať dvojnásobně platí. Půjde pak za ním mýtný z Svitávky k Brnu až k hoře, která slove Ujedle, k Jevíčku pak až k vodě, která se nazývá Studená. Hájiti pak budou napřed povědomí mýtní práva mýtního svitávského vůkol a vůkol přes míli bez všelijakého odporu.“*



*Dolná časť fresky sv. Krištofa, patróna počestných, z doby okolo roku 1160 (kostol sv. Juraja v Bořitove, Česko)*

Cesta išla zo Svitávky po ľavom brehu rieky Svitavy cez Zboněk a pod hradom Letovice prechádzala riekou. Priebeh cesty údolím křetínského potoka je doložený vymedzením Olešnického újezdu v tzv. zakladacej listine opatovického kláštora (k r. 1083, falzum z 11. storočia). Olešnický újezd bol vymedzený na západe riekou Svratkou, na východe Svitavou a na severe „bielymi kameňmi“ (niekoľko skupín vápencových skál severne od Olešnice) a lesnými pustatinami, ktorými ide cesta do Čiech, muselo to byť Křetínske údolie, počnúc od Letovic, lebo ináč by nemohla byť východnou hranicou rieka Svitava. Cesta sem prichádzala od zemskej brány vo Svitávke. Mladšia trasa potom viedla z Trpín, cez Olešnici, Kunštát do Čiernej Hory. Prvou lokalitou na pôde Českého kráľovstva bol zemepanský hrad Svojanov, ktorý bol strategickým bodom na ceste nepochybne už od najstarších dôb. Výškové pomery umožňovali ďaleké rozhľady do Moravy, ako k Letoviciam,

tak ku Kunštátu. Vďaka tomu si Svojanov udržal význam aj pri zmenách trasy v jeho okolí, ktoré nastali. Pod hradom vznikla rada osád: vlastné podhradie s pôvodne gotickým kostolom sv. Petra a Pavla a Starý Svojanov, taktiež s gotickým kostolom sv. Mikuláše. Svedectvo o približnom smere starej cesty na Moravu podáva tiež tzv. Poličský výbežok, územná expanzia z Čiech na úkor Moravy cez labsko-dunajské rozvodie, sa ďalej ťahá pozdĺž cesty a jej cieľom boli výšiny okolo Svojanova, pre svoj strategický význam

Na českej strane bola colnica, ako bolo vyššie spomínané v časti o vzniku novodobého pomenovania cesty Na Trstenici. Tu cesta vystupovala z bočného „hvozdu“ do osídlenej, či aspoň postupne osídľovanej oblasti. Cesta ďalej pokračovala na Prahu cez Litomyšl, Chrudín, Čáslav, Kutnou Horu, Kolín a Český Brod. Z Prahy potom kupci pokračovali diaľkovými cestami do obchodných centier v Nemecku, do ezna a Norimbergu.



*Boj sv. Juraja s drakom (gotická freska s obdobia okolo roku 1490, kostol sv. Juraja v Bořitove, Česko)*





*Praha, najdôležitejšie obchodné stredisko Českého kráľovstva, bolo cieľom Českej cesty, a zároveň východiskom do obchodných stredísk v Nemecku*



*Slovanská keramika z 9. storočia s typickou vlnovkou z hradiska pri Bořitove, Česko. Na rozdiel od dokonalej keltskej keramiky, takéto nádoby boli vyrábané často len ručne alebo na jednoduchom ručnom hrnčiarskom kruhu. Dvojkomorové pece na vypaľovanie keramiky Slovania nepoznali. Výzdoba keramiky je tvorená vlnovkami a vodorovnými ryhami. Napriek tomu, že tento typ keramického tovaru prekonal dlhý vývoj, zdobenie zostávalo po celý čas úplne rovnaké a slovanské nádoby z vlnovkou ľahko rozpoznajú aj amatérski archeológovia.*



# História dopravy na slovenskej časti Via Bohemica

V slovenskom úseku cesty sa na dopravu tovaru využívali suché cesty a cesty po vode z Dunaja cez Váh a jeho prítoky Malý Dunaj, Čierna Voda a Dudváh. Možnosti využitia prítokov Derne a Šárdy boli z hľadiska nízkej hĺbky koryta obmedzené len na ľahké člny. Slúžili najmä na dovoz a odvoz dopestovaných produktov, na lov sladkovodných rýb, prevoz

úlovkov, na kladenie nástrah, chov husí, kačíc, napájanie dobytky prepravovaného na trhy alebo aj voľne sa pasúceho. Slúžili na odvodnenie polí po záplavách Váhu a Dudváhu. Svedčia o tom aj samotné erby obcí z týchto regiónov. Profesie a činnosti a vykonávané remeslá boli často motívom obecných pečatí.

*Prievozníctvo a rybolov je zrejmý z obrazu pečatidiel obcí:*

*Tomášikovo – v pečatnom poli je zobrazený čln s veslami a hákom na zachytenie lode*

*Vozokany – v pečatnom poli je čln, v ktorom sedia dvaja veslujúci*

*Čierna Voda – v pečatnom poli je zobrazený medzi dvoma riekami čln a nad ním rak*

*Čierny Brod – v pečatnom poli je kolmo postavený rak a kolmo postavená ryba*

*Dolné Saliby – v pečatnom poli je vršec – špeciálne upravený prútený kôš na chytanie rýb.*

*Pol'nohospodársky charakter a ich príslušnosť k tomuto remeslu znázorňujú pečate obcí:*

*Veľká Mača – prvá pečať zobrazuje postavený lemeš a tri hviezdičky, druhá lemeš a čerieslo*

*Malá Mača – boli používané pečate ako vo Veľkej Mači pod spoločným názvom Mached*

*Gáň – v pečatnom poli je sedliak s pluhom, ktorý ťahajú dva voly a vyrastajúce tri klasy*

*Barakoň (v súčasnosti časť Gáňu) – v pečatnom poli je pluh, nad ktorým je umiestnený snop obilia*

*Kráľov Brod – v pečatnom poli sú vodorovne položené hrable a nad nimi kosák a čerieslo*

*Topoľnica – v pečatnom poli je lemeš a kvet so stonkou, neskôr lemeš, čerieslo a halúzka*

*Mostová – má zobrazené mlynské koleso, druhá pečať má vyobrazené dva levy, ktoré držia mlynské koleso.*

*Prievozníctvo symbolizujú erby:*

*Tomášikova – kde je zobrazený čln s veslami a hákom*

*Jahodná – v erbe je zobrazený čln, nad ktorým je veslo s hákom, hviezda a polmesiac.*

*Príslušnosť obce k službe pre kráľa, vojenskej či obrannej činnosti naznačujú pečate obcí:*

*Nebojsa – dva oproti sebe stojacie a šablou ozbrojené levy, držia uhorskú kráľovskú korunu*

*Kajal – šľachtický erb s prilbou, korunou a ramenom v zbroji a husárom na koni*

*Košúty – šľachtický erb s korunou nad štítom a v štíte ozbrojené obrnené rameno so šablou*

*Matúškovo – v pečatnom poli je obraz sídla zemepána – hradby ako mesto Sereď – Šintava.*

*Príslušnosť obcí ku kláštoru, cirkvi či hradnému panstvu je znázornené v pečatiach obcí:*

*Horné Saliby – v pečatnom poli je zobrazený kostol*

*Dolná Streda – erb zobrazuje biskupa a príslušnosť Ostrihomskému arcibiskupovi*

*Váhovce – pečať predstavuje sv. Vojtecha (Adalberta) patróna Ostrihomského arcibiskupstva*

Cesty, ktoré prechádzali krajom, boli prechodené už v staroveku, medzi močiarmi a po pahorkoch a naplaveninách. Viedli aj popri riekach. Je ich možné sledovať podľa obývaných sídlisk, obcí, miest a sústredených trhovísk či priechodov. Budovali sa na nich studne na napájanie koní, dobytky a hlavne obchodných karaván. V prípade obsadenia nepriateľom, alebo prírodnými záplavami boli vytvorené nové výhodné obchádzky a priechody. Veľa týchto trás je dokladovaných v záznamoch vojnových ťažení a konfliktov. Aj keď sa zachovalo len málo informácií, nájdené hroby a vykopané pohrebiská sú toho dôkazom. Sú obrazom konfliktov, obrazom spriaznených porozumení, vytváraním nových komunít a rodinných vzťahov.

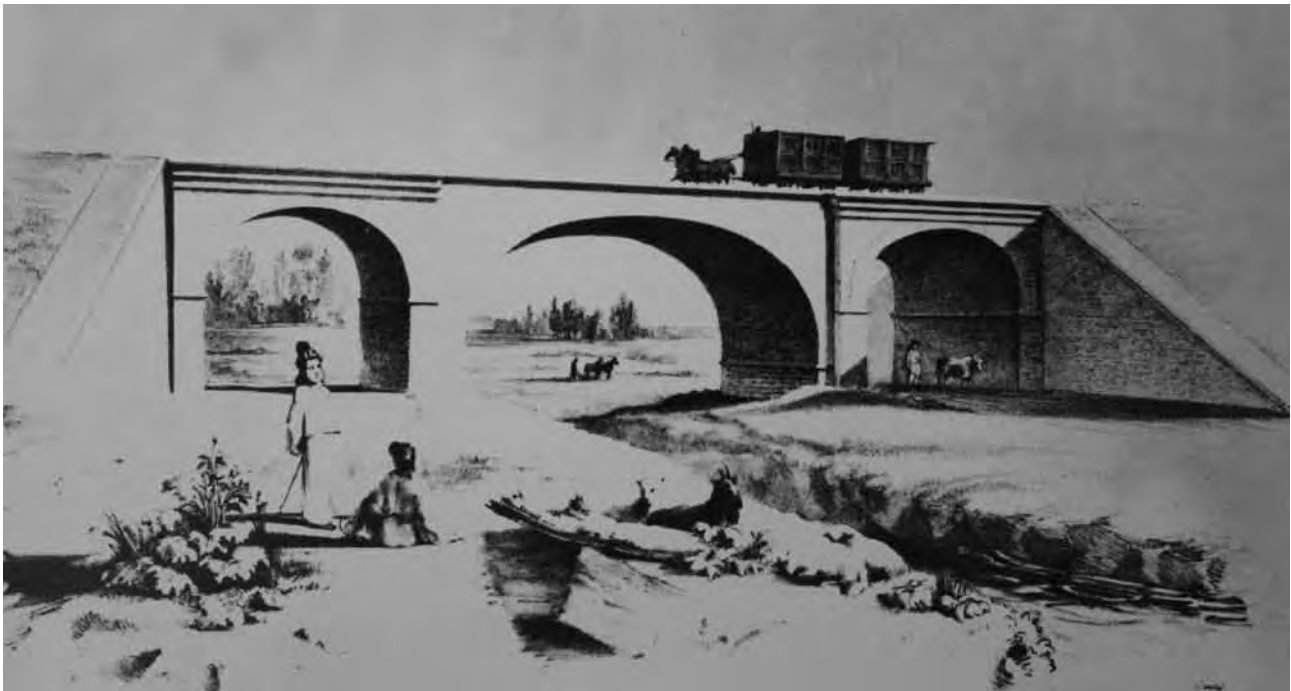
Vývoj od 8. storočia pred n. l. bol zhodný s vývojovými javmi celej Európy. Snáď prvé civilizačné prepojenie strednej Európy s vyspelým svetom, ktoré spomínajú antickí grécki a rímski pisatelia, začína v 3. až 1. storočí pred n. l.. Popisujú Keltov a ich expanziu

do oblasti Stredomoria, do Grécka, Talianska, ba až do Malej Ázie. V Karpatskej kotline sa Kelti usadili už okolo roku 400 pred n. l.. Na území Slovenska sú náleziská z Devína, Bratislavy, Malaciek, Stupavy, Myjavy, Pezinka, Recy, v Nebojsi, Hornom Jatove – Trnovci nad Váhom, Seredi, Gáni, Komárne, okolia Nitry, Česka, Moravy, Rakúska i Maďarska. Boli odkryté keltské oppidá, pece, nálezy mincí, spony, zbrane a rôzne nádoby. Na presun bolo treba cesty, sprvu vychodené, bezpečné, spevnené alebo zvlášť vybudované. Zväčša kopírovali pôvodné zaužívané smery.

Rímska légia sa na území terajšieho Slovenska po prvý raz spomína v roku 6. n. l., keď viedli vojnu s Marobudom. Západné krídlo viedli rímske légie na čele so Seutiom Saturninom. Druhé krídlo viedli Tibériove légie, ktoré vyrazili z Carnunta smerom na sever aby zaskočili Marobudove vojská od východu. Tibérius previedol svoje légie cez Dunaj a začal rýchlo postupovať na sever. Správa končí tým, že nakoniec bol uzatvorený mier. Boli objavené



Poštové linky v 16. storočí, niektoré úseky kopírovali aj trasu Českej cesty



*Most konskej železnice pri Hrnčiarovciach (Prvá konská železnica v Uhorsku z Bratislavy do Trnavy 1840-1872, 1993)*

zvyšky vojenských i civilných ciest a stavieb v Leányvári pri Komárne, Milanovciach, Cíferi – Páci, v Bratislave – Devíne, v Bratislave – Dúbravke a v Stupave.

Po porážke Marobuda a jeho nástupcu Katvalda presídlili Rimania jeho ľud na územie medzi rieky Marus (Morava) a Cusus (Váh). Za kráľa im ustanovili Vannia, (Kráľovstvo Vanniovo – regnum Vannianum).

V rokoch 92 a 97 podnikli Kvádi so Sarmatmi a Markomanmi lúpežné vpády do Panónie.

Vanniovi synovci Vangio a Sido viedli vojny s Kvádmi. Spory ukončili až roku 69 n. l.

Budovanie vojenských pevností a táborov si vyžadovalo prísun tovaru a rôznych zbraní. Okrem domácich produktov, hlavnú funkciu prepravy prevzal pohyb tovarov, vojska a surovín po Dunaji, Jantárovej ceste a Českej ceste. Boli to v tej dobe jediné priechodné miesta cez Alpy a Karpaty. Samotné potraviny potrebné pre obyvateľov, vojsko a obchodníkov zabezpečovalo úrodné územie a veľmi vyspelí remeselníci a poľnohospodári.

## POŠTA

Vývoj pošty na našom území začal už v staroveku v Grécku či Ríme. Postupne sa zabezpečovala prísna kontrola na prenos správ zo strany dvora. Susedstvo Rímskej ríše na Dunaji zasiahlo aj do udalostí na terajšom území Slovenska. Stalo sa záujmovou a strategickou oblasťou, z ktorej dobyvatelia posielali správy svojim panovníkom. Správy posielali vojenskými poslami. Cisár Augustus, ktorý vládol na prelome letopočtu (27. pred n. l. až 14. n. l.) založil na celom území ríše pravidelné poštové spoje. Bola to štátna pošta s rozvetvenou sieťou poštových staníc (statio posita), ktorá trvala až do zániku Západorímskej ríše. Vo väčšej miere kopírovala staré obchodné cesty.

V stredoveku bola Európa rozdrobená množstvom menších feudálnych štátnych útvarov. Doručovateľský a spravodajský systém tej doby zabezpečovali prevažne úradní poslovia, ale nezaštipiteľné miesto mali aj neúradné osoby, furmani, povozníci, kupci, pútnici a podobne.



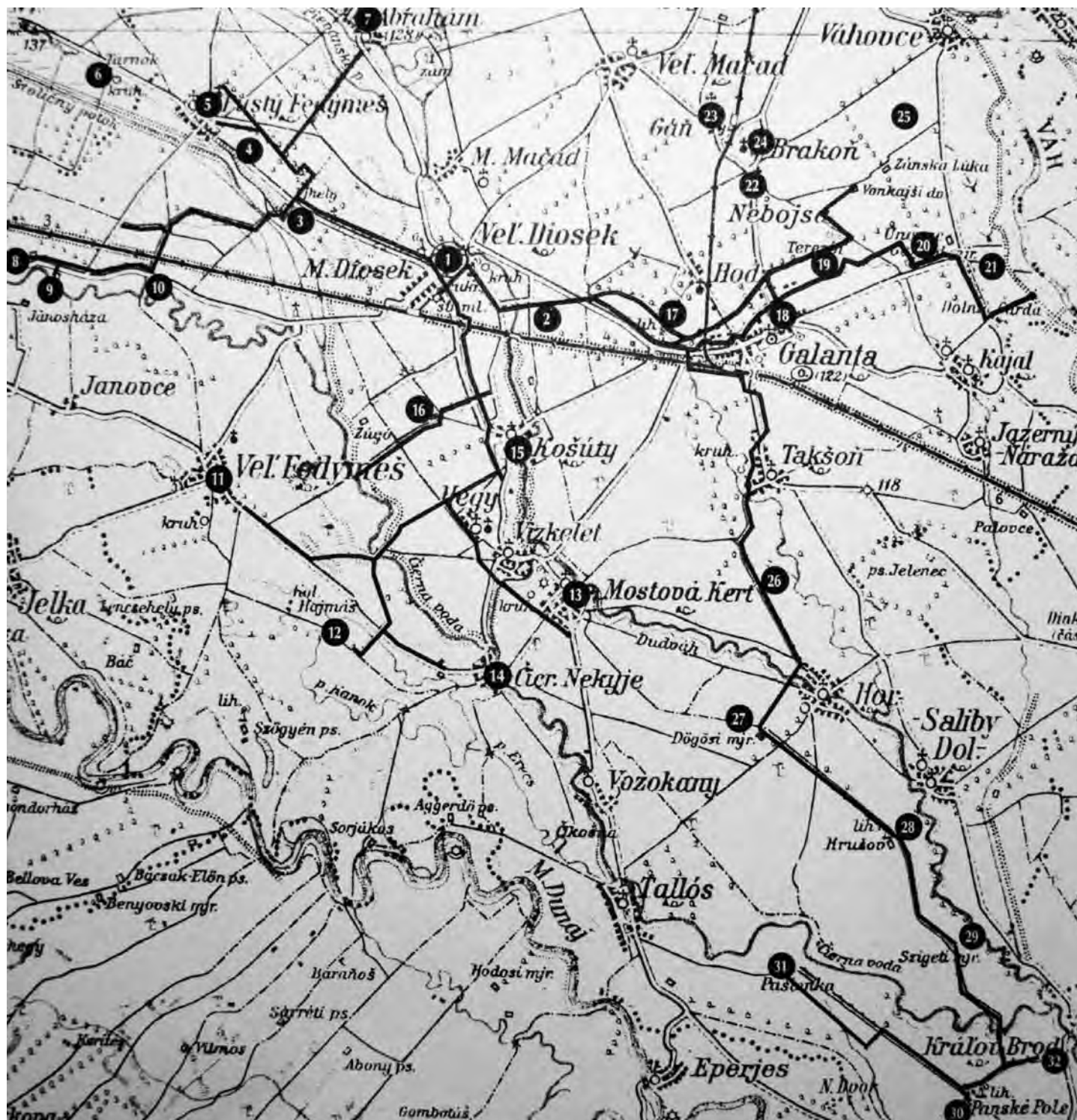
Dvor, teda panovník, zamestnával poslov, ktorí boli súčasťou dvora a požívali množstvo výhod. Panovník im vydal posolské dekréty, ktoré ich mali chrániť. Neskôr bola požiadavka aj na vzdelanosť. Postupne táto služba prešla na nižšie stavy, ale stále vykonávanie tejto profesie patrilo do vyššej hierarchii služobníctva.

Poštovú sieť v rakúskych krajinách a neskôr aj v celej rozsiahlej tzv. „rímskonemeckej ríši“ na základe poverenia cisára Maximiliána I. Habsburského (1493-1519) spravovali členovia starého obchodníckeho rodu Taxisovcov. Základy poštovej reformy v Uhorsku boli položené za vlády Ferdinanda I. Habsburského už po roku 1526. Na jeho pokyn dvorný poštmajster Anton Taxis zriadil pravidelnú prepravu osôb z Viedne do Budína v roku 1528 (po pravom brehu Dunaja) a z Viedne do Prahy v r. 1529. Prepravu osôb z Viedne do Bratislavy zriadil až v roku

1531. Tým boli prepojené staré obchodné cesty - Zadunajská, Jantárová a Česká cesta s Kráľovskou cestou Via Magna. Postupne, ako sa budovali jednotlivé obce a mestá, rozširoval sa trh a prenos správ, dobudovali sa nové poštové stanice a obslužné miesta. Vytvárali sa zberné miesta, do ktorých boli správy, listy doručované, smerované a dopravované. V župnom zriadení sa diferencovali bohatšie lokality, ktoré potrebovali aj väčší dosah komunikácie. Neskôr sa preprava spájala s vybudovanou železničnou dopravou. V 19. – 20. storočí funkciu prepravy pošty prevzala železničná a automobilová preprava. Pošta bola zväzovaná aj z menej dostupných miest a prepravovaná na veľkú vzdialenosť. Vytváral sa nový systém organizovania dopravy pošty, balíkov – tovaru a aj osôb. Monopol získali vyhradené spoločnosti, ktoré boli prepojené so štátnou mocou.



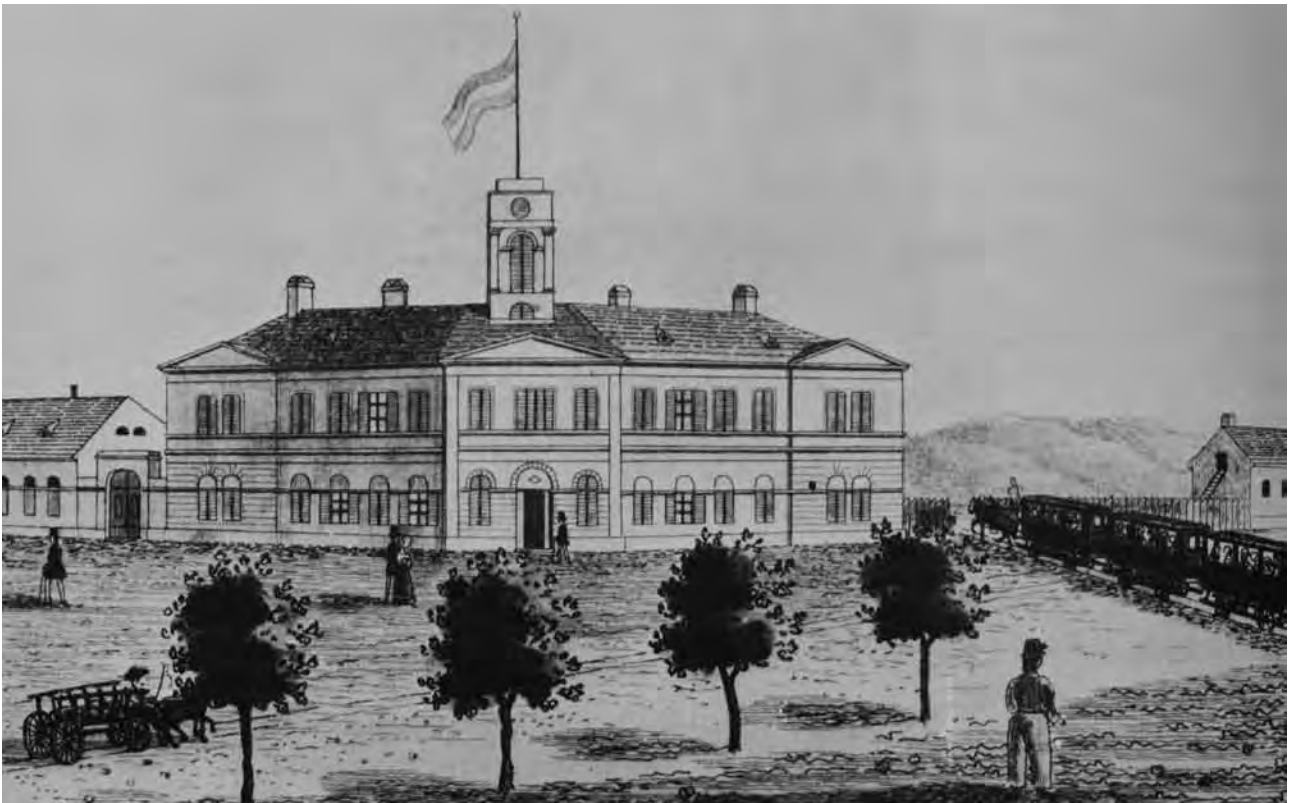
*Nádvorie stanice konskej železnice v Trnave (Prvá konská železnica v Uhorsku z Bratislavy do Trnavy 1840-1872, 1993)*



Mapa tratí poľnej úzkorozchodovej železničky cukrovaru Sládkovočovo (Barón Kuffner de Dioszegh a diószegský cukrovar, 2009)

Diószegský cukrovar bol prepojený a pospájaný dopravnou sieťou, ktorú miestni obyvatelia volali ponvágel. Spojovala jednotlivé hospodárske dvory a prevádzky nachádzajúce sa najmä na území obcí MAS Dudváh a MAS Stará Čierna voda, ako aj miestne polia patriace cukrovaru. Zvážali ňou doprešanú úrodu do cukrovaru alebo liehovaru, vyvážali na polia odpadovú surovinu ako hnojivo. Tiež prepravovala aj robotníkov za prácou na polia zo vzdialených miest v regióne. Niekedy sa ňou prepravovali aj deti zamestnancov cukrovaru do miestnej školy v Galante.





*Budova stanice prvej konskej železnice v Bratislave (Prvá konská železnica v Uhorsku z Bratislavy do Trnavy 1840-1872, 1993)*

## KONSKÁ ŽELEZNICA

Prvou bola konská železnica z Bratislavy do Trnavy (1.6.1846), neskôr predĺžená v roku 1846 až do Serede. Z Bratislavy do Svätého Jura bola odovzdaná 27.septembra v roku 1840. Na ďalšom úseku zastavili prácu pre nedostatok peňazí. Do 19.10.1845 vybudovali trať do Šenkvic (7,5 km), do 1.12.1845 po Báhoň (7,5 km), do 29.12.1845 po Cífer (4 km) a do 1.6.1846 po Trnavu (9 km). Dodatočne naplánovaný úsek Trnava – Sereď (15 km) dali do prevádzky 1.11.1846, končila pri drevenom moste pri Váhu a slúžila na nakládku tovaru. Sereď patrila panstvu Šintava, významnému obchodnému centru Považia. Bola známa trmi a tradičnými jarmokmi hovädzieho dobytku. Pri Váhu, ktorého brehy spájali pilotový most, boli prístaviská plti, ktoré zväžali z Oravy a Liptova drevo, dosky, drevený riad a produkty horských krajov (syr, bryndzu).

Sereď zásobovala drevom a soľou, privázanou po vode i vozmi, celé okolie až po Bratislavu. Na Váhu pracovalo niekoľko vodných mlynov. Do Kerestúru (Križovany nad Dudváhom) sa mohlo jazdiť už dva mesiace po dokončení trate po Trnavu. Bratislava sa tak stala prvou železničnou stanicou v Uhorsku.

## DROBNÁ PRIEMYSELNÁ KOLAJOVÁ DOPRAVA - PONVÁGLE

V rokoch najväčšieho rozmachu priemyslu a najmä poľnohospodárstva, nastala potreba prepravy veľkého množstva tovarov, výrobných surovín a odpadu. Najväčším a najprogressívnejším podnikateľským subjektom v regióne bol cukrovar v Sládkovičove (Diószeg). Majiteľmi boli významní viedenski podnikatelia Guttmanovci a moravská rodina Kuffnerovcov, tiež vynikajúci podnikatelia. Založili akciovú spoločnosť na výrobu cukru. Boli ini-

ciátormi výstavby miestnej cukrovarskej poľnej železnice. Ako ťažná sila boli v prvom rade použité ťažné zvieratá kone a voly, ktoré boli na hospodárstvach dostupné a relatívne lacné. Neskôr túto funkciu prevzali parné stroje. Sprvu bola vybudovaná v dĺžke 29 km. Bola to sieť pospájaná jednotlivými vetvami úzkorozchodnej železnice, na ktorej zabezpečoval prepravu malý parný rušeň, ktorý ľudovo volali „Anča, Irena a Oľga“. Ten ťahal len niekoľko vozňov. Železnica pospájala majere a miesta nakládky a vykládky s centrálnym prepojením na cukrovar v Sládkovičove. Trať Jelení majer – majer Únovce (súčasný územie obce Kajal) pri Váhu zabezpečovala prepravu na Štrkovec za Váhom. Trať Sziget majer v Horných Salibách, kde bol liehovar a rafinéria až po nakládku na železničnej stanici v Galante merala 15 km. Zo Szigeth majera v Horných Salibách pokračovala železnica v dĺžke 9,65 km na pasienky pri Tomášikove. Liehovar v Galante bol na trati Únovce – Diószeg, viedol pod železničnú trať Galanta – Sereď. Za ňou križoval trasu z nákladnej stanice Galanta, ktorá prechádzala popri rieke Šárd pod železničným mostom železničnej trate Galanta – Sládkovičovo. Zastavoval v liehovare a pokračoval do cukrovaru v Sládkovičove.

Neskôr bola zmodernizovaná, skladala sa z pevných koľajových zvrškov a z prenosných koľajísk, ktoré sa podľa potreby rozobrali a preložili na pole. Slúžili pri zbere úrody a na vývoz odpadu a tiež pri vývoze hnoja na pole. Celková dĺžka všetkých vetiev bola približne 50 km a s prepojením na riadnu železničnú trať mala ďalších 50 km. Spájala hospodárske dvory, majere, nakládky riadnej železnice a konečné stanice trate ponvágli. V areáli závodu boli vybudované mechanizačné dielne, ktoré v zimných mesiacoch vykonávali

opravy a inú strojársku výrobu pre cudzích zákazníkov. Je zaujímavé sledovať jej trasu. Aj v súčasnej dobe môžeme vidieť zvyšky koľají v areáli cukrovaru v Sládkovičove. Podľa mapy je možné jednotlivé stanice pomenovať: Stanica 1. Diosek, 2. Záhrada Mária, 3. Nový Dvor, 4. Poros majer, 5. Pusté Úľany, 6. Tárnok, 7. Abrahám, 8. Jelení majer, 9. Lúčný Dvor, 10. Jurajov Dvor, 11. Veľký Fedýmeš, 12. Hajmáš, 13. Mostová, 14. Čierna Voda, 15. Košúty, 16. Raoul (Čierny) majer, 17. liehovar Galanta, 18. Galanta, 19. Terezov majer, 20. Garažd majer, 21. Únovce, 22. Nebojsa, 23. Gáň, 24. Barakoň, 25. Bíbic majer, 26. Dolná Lúka, 27. Dögös majer, 28. liehovar Hrušov (v súčasnosti územie Obce Horné Saliby), 29. Szigeti majer, 30. liehovar Panské pole, 31. Pašienky, 32. Porboka majer.

Priemyselná železnica sa postupne stávala nákladnou a v priebehu rokov 1944 až 1946 zanikla. V cukrovare Sládkovičove bola vybudovaná aj lanová dráha, ktorá sa však v praxi príliš neudomácnila.

Prvá parná loď na Dunaji priplávala z Viedne do Bratislavy v roku 1818. Nebola to však prvá, ktorá preplávala Dunajom. Dunaj bol riečnou cestou už v staroveku a plavilo sa po ňom veľké množstvo člnov, plti a lodí. Po jeho prítokoch Morave, Váhu a Hrone bol dostupný až do najvzdialenejších miest vo vnútrozemí. Zabezpečovali to vzájomné prepojenia prítokov rieky Nitra, Malý Dunaj, Dudváh a Čierna Voda. Splavné boli aj Trnávka, Derňa, Šárd a Parná. Tvorili riečnu dopravu dovážaných a vyvážaných tovarov. Boli zásobárňou rýb, korytnáčiek a vodných živočíchov. Vo vhodných príležitostiach aj napájadlom divej zvery a poľovních úlovkov.





*Kostené šidlá zo slovanského hradiska pri Bořitove, Česko (9. stor. n. l.). Na Slovensku, Morave a v Čechách sa vtedy nosili predovšetkým krátke široké kabátce košľovitého tvaru. Nosili sa aj pančuchy a suknice. Opasky nosili muži aj ženy a nosili na nich rôzne vrecúška, ocielku, či zbrane. Topánky boli nízke črievce, ktoré sa k nohe uväzovali. Pomenovanie krpce a črievce isto poznáte. Ich výroba nebola až taká obtiažna, nakoľko sa zhotovovali z jedného súvislého kusu kože. Vzrastom to bola nízka obuv, ktorá sa upevňovala remienkami. Na ich výrobu sa používali rôzne druhy šidiel.*

## História dopravy na českej časti Via Bohemica

Cesty dosahovali v priebehu stáročí rôzne zmeny, menili sa ich trasy, presvetľovali sa priechody lesmi, skvalitňovala sa úprava ciest a ich údržba. Po prusko-saskej vojne, keď sa ukázalo, ako dôležité sú kvalitné cesty pre presuny vojsk, sa v roku 1752 začalo s dôkladnou opravou cesty z Brna cez Čiernu Horu do Letovic. Cesta sa potom označovala ako „cisárska“, vo vojenských kruhoch potom „operačná čiernohorská cesta“. Pri vtedajších úpravách bol priechod cesty, kde to bolo možné, cielený a stará cesta bola zrušená. O trase starej cesty zostali svedectvá na mnohých miestach v podobe krížov a Božích múk, ktoré sa takto ocitli v poliach mimo cesty. Čoskoro po dokončení novej cesty sa ukázala jej dôležitosť v novo vypuknutej sedemročnej vojne, kedy po nej tiahli oddiely z Rakúska a Južnej Moravy na posilnenie cisárskych vojsk vo východných

Čechách a prechádzali tadiaľ vozy s proviantom a výzbrojou, opačným smerom potom prúdili ranení a chorí.

### POŠTA

Od r. 1527 bola v Čechách zavedená štátna pošta. Dovtedy zaist'ovali všetku dopravu správ jednak furmani a príležitostní poslovia (obchodníci, tovariši, mnísi a ďalší pcestní), jednak pravidelní peší poslovia a poslovia na koňoch, ktorí si vedľa zemepanských úradov, pozemkových vrchností a mestských správ platili napr. aj cechy, kláštory alebo veľké kupecké domy. Pre štátnu poštu bolo charakteristické pravidelné striedanie koní a pevne stanovené stanice. Prvá poštová trať na našom území viedla z Prahy do Viedne. Poštové spojenie najprv slúžilo výhradne pre potreby panovníka k zaisteniu písomného styku dvora s úradmi.



Pohľadnica poslaná na začiatku 20. stor. z Čiernej Hory do Uhorska, rub



*Pohľadnica poslaná na začiatku 20. stor. z Čiernej Hory do Uhorska, líc*

Pravidelné poštové spojenie bolo na Morave zavedené v rokoch 1608-1610. Bol zavedený systém pravidelného prepriahania koní v poštových staniach, vzdialených navzájom asi 15 km. Tento systém umožňoval tak väčšiu rýchlosť dopravy listových zásielok, tak aj v osobnej a nákladnej doprave, či už pre štátne alebo súkromné účely.

Cez Moravu viedli dve hlavné poštové trate z Viedne jednak do Prahy, jednak cez Brno a Olomouc do Vratislavi. Od 2. polovice 18. storočia, kedy poštová doprava prešla zo súkromných rúk na štát, došlo k jej účelnejšej reorganizácii.

Osobná pošta chodila z Prahy do Brna cez Čiernu Horu hneď po roku 1720, spočiatku nepravidelne, od roku 1750 potom pravidelne. Okrem osobnej pošty tadiaľ chodila aj rýchla pošta cestovná – cestovní kuriéri, ktorí rýchlo uháňali okolo, aby doručili expresné listy. Kone boli prepriahané na Pernej, kde bývalo pohostinstvo, ďalšie poštovné stanice boli na Lipůvke a na Vaculke. V Čiernej Hore zastavovali

cestujúci na občerstvenie či nocľah v Panskom dome. Príjazd pošty do Čiernej Hory býval vždy udalosťou. „Poštovní paholci“ vo svojich červených kabátoch s modrými goliermi boli zďaleka viditeľní, denne tu trúbka s melódiou „Jede, jede poštovský panáček...“ ohlasovala príjazd pošty a prilákala húfy zvedavcov okukujúcich pánov z Rakúska, z Talianska, z Čiech či Nemecka, ktorí vystupovali z kočiarov s úľavou, že sa im podarilo bez úhony prejsť čiernohorskými lesmi, ktoré boli opradené hroznými povestami.

## ZÁJAZDOVÉ HOSTINCE

Slúžili predovšetkým na odpočinok ľudí a ťažných zvierat na cestách. Poskytovali hosťom nielen stravu, nápoje a nocľah, ale aj obrok, pijatiku a ustajnenie koní. Okrem kuchyne mávali veľkú miestnosť s výčapom, často sa jej hovorievalo furmanka, pretože jej najčastejšími návštevníkmi boli furmani; vedľa nej bola menšia miestnosť, aby významnejší hostia mohli stolovať oddelene. Za pohostinstvom





Záhlavie obchodnej faktury zo začiatku 20. stor.

bol dvor so stajňami pre kone, pri zájazdových hostincoch boli často aj kováčstve dielne – kováčne alebo dielne na opravu kôl. Najstaršie správy o zájazdových hostincoch pochádzajú z 13. – 14. storočia. S rozvojom dopravy pribúdali aj hostince. V roku 1785 bol zriadený hostinec pri hodonínskej ceste pri Kloboukoch pri Brne; vtedy tam bol rozparcelovaný tamojší dvor, pozemky boli rozdelené kolonistom a z budov dvora bol zriadený hostinec s názvom Na Čertovici.

Zájazdové hostince boli budované vrchnosťami, často sú uvádzané alebo výmenách šľachtických majetkov. V latinských zápisoch sa uvádzali ako taberna, caupa, caupona či diversorium, v češtine a aj v slovenčine sa používal názov hospoda, hostinec alebo krčma.

Množstvo hostincov stálo na Trstenickej ceste. Ešte pred 30. ročnou vojnou stál nad Řečkoviciami pri hornej vetve Trstenickej cesty hostinec Veselka. Počas švédskeho obliehania Brna bol zbúraný, ale brnianski jezuiti ho čoskoro znovu obnovili. Po rekonštrukcii „cisárskej“

cesty za prvej republiky sa však ocitol pod vysokým násypom a bol zrušený.

Starý hostinec stával v Milonicach pri Čiernej Hore. Keď bola v polovici 18. storočia postavená tereziánska „cisárska cesta“, ocitol sa hostinec mimo jej trasu, vrchnosť ho zrušila a pri ceste postavila Nový hostinec.

V lesoch neďaleko Čiernej Hory stál tiež hostinec Závist. Je zakreslený na Müllerovej mape Moravy z roku 1720 pod názvom Mausfall - Myšia pasca. Miesto, kde stál, sa nazývalo Na brlohoch a v jej okolí boli kupci často prepadávaní. Povešť hovorí, že hostinský na Závisti bol s lúpežníkmi dokonca dohodnutý a poskytoval im úkryt.

V katastri Bořitova za Čiernou Horou býval hostinec s názvom Perná, s kováčstvom, dvorom a stajňami. V dobe rozkvetu furmanskej dopravy bol vyhľadávaný. Zájazdové hostince mávali aj príjemné názvy, na Boskovicku napr. bol hostinec s názvom Pohodlí, stál na križovatke diaľkovej cesty s miestnymi komunikáciami, ktorá išla z Lysíc do Skalice. Nemecky sa



Záhlavie obchodnej faktury zo začiatku 20. stor.

nazývali Zum breiten Bach - U širokého potoka. Oproti hostincu stávalo kováčstvo. Hostinec bol obľúbený v dobách nielen furmanskej slávy, ale aj neskôr a udržal si svoju slávu až do znárodnenia.

Bližšie k Čechám stál hostinec s názvom podľa majiteľa Vaculka, známejší bol však pod názvom Zlatá studňa. Názov vznikol podľa širokej kameňom vymurovanej studne, ktorá tu bola vyhlbená v polovici 18. storočia, keď sa budovala preprahacia stanica c. k. pošty. Reštaurácia s pôvodným názvom tu funguje dodnes.

Starý kláštorňý hostinec býval v mýtnej stanici na Trstenickej ceste pri Svitávke. Neskoršia tereziánska cesta Svitávku míňala a hostinec stratil svoj význam. Hradištský kláštor ho predal a namiesto neho postavil nový hostinec pri štátnej ceste nazývaný U labutě. Názov hostinca na Kunštátsku pri Bohúňove – Veselka – prešlo na celú osadu. Dnes stojí hostinec aj dedinka mimo dopravných trás, ale v určitom období išla jedna trasa Trstenickej cesty cez Ústup a Trstín.

K zájazdovým hostincom sa viazalo množstvo povesti, predovšetkým lúpežníckych.

„V jedné hospodě, a že jich bylo – Závist, Myši díra, Labuť, Hukovna, Na černé příčce – tak v jedné takové hospodě se sešli tři pocestní a svěřují se navzájem: „Ničeho se nebojím, protože nic nemám.“ „Já mám peníze, ale taky se ničeho nebojím.“ A třetí přidává: „Já mám peněz jen málo, ale bojím se.“

V tom se před nimi objevil chlap ve špičatém klobouku, s vousisky, že mu tvář vidět nebylo, a že ať si sním zahrají v kostky. A že se jim zpočátku dařilo, nechali se vtáhnout do hry. Nad ránem už ani poslední z nich, neměl u sebe ani krejcar. Chlap zmizel, ani se nestačili ohlédnout. Sotva se však vzpamatovali z d'ábelské hry, byli nakonec vděční, že si zachovali aspoň životy. Z doslechu věděli, že takové setkání každý nepřežil.

V jiné hospodě, kde se skrývali loupežníci a ukrývali zde i nakradené poklady – hromady plných měšců, zlaté a stříbrné kalichy, prsteny, často ještě i s useknutými prsty, bylo propadliště; vlastně dvě – jedno uprostřed šenkovny, druhé v pokoji pro hosty pod postelí. V noci, když kupčik byl v nejlepším a ve snu se již blížil k domovu, rup, a postel i s nešťastníkem se zřítily do sklepa právě do prostřed mezi partu



mordýřů. Velitel těch loupežníků, podle toho jeho špičatého klobouku zvaný Špičák, byl pravý hrdlořez. Říkával: „Člověk je pro mně jenom stín.“

Někdy však, ještě před spaním, kupce či formana jen omámili. Když jej pak okradli, poté co se propadl i s postelí do sklepa, nechali jej žít. Chudák druhý den nevěděl, zda to nebyl jen zlý sen, a jen ztracený měšec a cennosti mu napovídaly, že to mohla být skutečnost... Ale aspoň život si zachoval. A té hospodě se už navždy vyhýbal.“

To, že tieto lúpežnícke historky neboli celkom vymyslené, dokazuje napríklad zápis z Boskovickej mestskej knihy o výsluchu Tomáša Breila, ktorý bol mučený podľa práva meča, z roku 1519:

„Vyznal Breil, že také Vopičku voblúpili u Černé Hory, vzali jemu kramářství. To jest učinil Švehla Knapp z Radostína, Vozobule, Zory a on, Breil v tom měl spolek. Vyznal Breil, že měl tovaryše z Bíteše, říkají mu Škrivan, vzali kramářství za Černú Horú, 12 loket kmentu, 10 grošů bílých.

Vyznal Breil, že kupovali falešné kostky u žida Fejtlova syna z Prostějova.

Vyznal Breil, že pořezali měšce, kdež mohli, a to všickni spolu, spolek mívali a dělili se těmi penězi.“

Tomáš Breil zobral na seba a svojich kumpánov ešte aj ďalšie zločiny a bol spolu s nimi v Boskovicich popravený.

Trhy v mestách a v mestečkách na Českej ceste na Morave podľa Kalendára hospodárskeho na rok 1854:



Na Českú cestu nadviazala v 19. storočí aj železnica Brno - Svitavy (dobová pohľadnica z konca 19. storočia)





*Obchodníci odpočívajúci v krčme (Dis ouventurlich buch bewiset wye von einer frouwen genant Melusina, 1474)\**

## VÝROČNÉ TRHY NA MORAVE

### BLANSKO

1. v pondelok po Jánovi Krstiteľovi,
2. v pondelok pred Martinom, trh na vlnu:
1. v pondelok po Nanebovstúpení Pána,
2. v pondelok po Matúšovi. Týždenný trh každý utorok.

### BOSKOVICE

1. v pondelok po Nedeli Deviatnika, 2. v pondelok po Vojtechovi, 3. v pondelok pred Václavom, 4. v pondelok po Kataríne. Veľké týždenné trhy vo štvrtok pred veľkonočnými sviatkami, Turícami a vianočnými sviatkami. Konské trhy vo štvrtok pred každým výročným trhom. Týždenný trh každý štvrtok.

### BRNO

1. v pondelok pred Popolcovou stredou,
2. tretí pondelok po dni Svätého Ducha,
3. pondelok pred Narodením Panny Márie,
4. v pondelok pred počatím Panny Márie. Predaj tovaru trvá 14 dní, vrátane nedele a sviatkov. Tri dni pred začiatkom každého výročného trhu, teda vo štvrtok, v piatok a v sobotu je povolené vykladanie tovaru a predaj z voza. Trh na vlnu: prvý utorok v júli. Konské trhy: v pondelok po každom výročnom trhu. Trh s dobytkom: tri dni pred každým výročným trhom pred mestom, teda vo štvrtok, v piatok a v sobotu v týždni pred výročným trhom. Týždenný trh každú stredu a piatok.

### BŘEZOVÁ

1. v pondelok pred Obrátením Pavla, 2. v stredu po Nájdení Kríža, 3. v pondelok po Margite, 4. v pondelok po Pozdvihnutí Kríža, 5. v pondelok pred Luciou. Veľké týždňové: 1. pred Kvetnou nedeľou, 2. v sobotu pred Narodením Pána. Trh na vlnu a kone v utorok pred každým výročným trhom.

### ČERNÁ HORA

1. na Jozefa, 2. v utorok pred Fabiánom a Sebastiánom, 3. na Vavrinca, 4. v utorok pred Havlom. Týždenný trh každý utorok.

### HODONÍN

1. prvý pondelok pôstu, 2. v pondelok po Krížovej nedeli, 3. v utorok v týždni sv. Vavrinca, 4. v pondelok pred Šimonom a Judom. Konské trhy a trhy s dobytkom: 1. prvý pondelok pôstu, 2. v pondelok po Šimonovi a Judovi. Trh na vlnu: 1. v utorok po Božom tele, 2. v utorok pred Vianocami. Týždenný trh v stredu.

## KLOBOUKY

1. v pondelok po sv. Trojici, 2. v pondelok po Václavovi, 3. druhý pondelok pôstu, 4. v pondelok po Václavovi. Konské trhy a trhy s dobytkom po každom výročnom trhu. Týždenný trh každý štvrtok.

## LETOVICE

1. v pondelok po Prvej pôstnej nedeli, 2. po Petrovi a Pavlovi, 3. v pondelok po Egídiovi, 4. v pondelok po Martinovi. Veľké týždenné trhy: 1. v stredu pred Veľkou nocou, 2. v stredu pred Duchom svätým, 3. v stredu pred Vianocami. Konské trhy: 1. v pondelok po druhej pôstnej nedeli, 2. v pondelok pred Petrom a Pavlom, 3. v pondelok pred Egídiom, 4. v pondelok po Martinovi. Trhy na priadzu: deň pred každým výročným trhom. Trhy na vlnu: 1. v utorok pred nájdením Kríža, 2. v utorok po povýšení Kríža. Týždenný trh každú stredu.

## MĚNÍN

1. v utorok po Margite, 2. v utorok po Františkovi Serafinskom, 3. druhý utorok po Mikulášovi. Týždenný trh každú stredu.

## SVITÁVKA

1. v pondelok po Novom roku, 2. v pondelok po Jurajovi, 3. v pondelok po Vavrincovi, 4. v pondelok po Havlovi. Trh s dobytkom v utorok po každom výročnom trhu.

## SVITAVY

1. v pondelok po Hromniciach, 2. v pondelok po navštívení P. Márie, 3. v pondelok pred Egídiom, 4. v pondelok po Martinovi. Veľké týždenné trhy: 1. v pondelok po Jurajovi, 2. v pondelok po Havlovi. Trh na ľan a priadzu každý pondelok. Trh na vlnu: 1. vo štvrtok po Nájdení Kríža a dva nasledujúce štvrtky, 2. vo štvrtok po Egídiom a zase tri nasledujúce štvrtky. Konské trhy: 1. vo štvrtok pred Hromnicami, 2. vo štvrtok po strede pôstu, 3. vo štvrtok pred Letnicami, 4. vo štvrtok pred navštívením P. Márie, 5. vo štvrtok pred Egídiom, 6. vo štvrtok pred Martinom. Ak pripadnú tieto trhy na sviatok, uskutočňujú sa deň predtým. Týždenný trh každý pondelok a v piatok.



*Zámok v mestečku Čierna Hora, Česko*



*Keltský železný prsteň z oppida Staré Hradisko pri Protivanove, Česko. Prvými historicky doloženými obyvateľmi nášho územia boli Kelti (Galovia), ktorí k nám prenikli cez dunajské brody z územia terajšieho Maďarska a Rakúska v 5. stor. p.n.l. Základom keltského remesla bolo hutníctvo. Surový kov, získaný v redukčných peciach nielen zušľacht'ovali, ale aj zvárali a niektoré nástroje aj kalili, aby dosiahli potrebnú pružnosť. Dokázali tvrdiť ostria sekier a mečov. Šperky vyrábali z bronzu, železa, striebra a zlata. Ako novú surovinu používali sklo a sklovitú pastu, z ktorej vyrábali korále.*



## Via Bohemica v 21. storočí a jej vplyv na rozvoj regiónov

Tak ako sa formoval a vyvíjal ekonomický a hospodársky život v našich regiónoch v minulosti, tak tento proces prebieha aj v súčasnosti. Obce, dediny a mestá či mestečká sa stále vyvíjajú. Cestné siete sa v mnohých prípadoch zahusťujú, kopírujú staré, vychodené a zvykové komunikácie. Cesty stále spájajú ľudí obchodujúcich, ale i ľudí, ktorí chcú spoznávať nové kraje, zvyky miestnych a pamiatky.

Na slovenskom úseku Českej cesty odporúčame navštíviť v Tomášikove barokovo-klasicistický kaštieľ a park z roku 1760, v Košútoch zrenovovaný kaštieľ Abrahámffyovcov. V Gáni je zrekonštruovaná zemianska kúria zo začiatku 17. storočia.

Najstaršie románske kostoly môžete navštíviť v Čiernom Brode, v Gáni a v Malej Mači. Drevené zvonice sa nachádzajú v Malej Mači a Čiernom Brode.

V Matúškove je zreštaurovaný Dom ľudového bývania a dobová expozícia. Vo Veľkej Mači je vybudované múzeum, zamerané na vývoj osídlenia obce a okolia od strednej doby kamennej. Má aj národopisný charakter. Bolo vybudované v roku 1996.

Termálne kúpaliská, ako jedny z najviac rozšírených rekreačných zariadení na tomto území, sa nachádzajú v Horných Salibách. Región Podunajska je významný aj zachovanými unikátnymi vodnými mlynmi. Vodné kolové mlyny sa nachádzajú



*Zvonica, Malá Mača*



*Rímskokatolícky kostol Svätej Rodiny, Gán*



*Areál termálneho kúpaliska v Horných Salibách, termálny vrt urobený v 50-ich rokoch 20. storočia*

v obciach Tomášikovo a Jahodná. Na základe písomností vieme, že pri Jelke bolo 7 lodných mlynov. Mlyn, ktorý existuje dodnes, pôvodne patril Jozefovi Némethovi. Povolenie na prestavbu na kolový mlyn dostal v roku 1899. Na úseku Malé-

ho Dunaja pri Tomášikove začiatkom 20. storočia stálo 11 kolových mlynov.

Existujúci kolový mlyn postavil Ján Maticza, starý otec posledného majiteľa. Budova mlyna sa zachovala dodnes v pôvodnom stave, bez



*Rímskokatolícky kostol Narodenia Panny Márie, Čierny Brod*





*Barokovo-klasicistický kaštieľ, Tomášikovo*

rušivých zásahov do konštrukcie a s uceleným mlynským zariadením. Posledná modernizácia sa uskutočnila v roku 1940 a mlelo sa v ňom do roku 1960. Parný mlyn je v Dolných Salibách a v Dolnej Strede. Umelý mlyn a. s. Karola Kajosa a spol. v Dolných Salibách bol založený v roku 1920 Lajosom Pónyom. Bol postavený uprostred dediny a riaditeľom bol Sándor Kajos, po ktorom je aj pomenovaný. V mlyne pracovalo 10 zamestnancov. Majiteľom mlyna v Dolnej Strede bol Pavel Linke a pracovalo v ňom 7 ľudí.



*Rímskokatolícky kostol sv. Margity, Malá Mača*

Podunajská nížina, krajina s teplým podnebím a poľnohospodárskou tradíciou, je zaujímavá množstvom gastronomických akcií a ponúk. Návštevníci môžu ochutnať originálne pečivo, koláče a ďalšie produkty z miestnych pekární a cukrární. Návštevníkmi sú vyhľadávané tiež súťaže a prehliadky pečiva, či ovocia.

Na českom úseku Českej cesty sú návštevníci pozvaní do Bořitova, ktorým ich prevedie archeologická náučná cesta. Kostol sv. Juraja s románskou maľbou stojí tiež



*Zvonica, Čierny Brod*



*Kaštieľ Ábrahámffyovcov, Košúty*





*Lodné mlyny na Váhu pri Seredi v rokoch pred 2. svetovou vojnou. Dejiny mlynárstva sú v oblasti obrábania pôdy a pestovania obilnín organicky späté s vývojom roľníckej civilizácie. Vodné mlyny z hľadiska hydrografických daností a umiestnenia mlynice môžeme deliť na mlyny pozemné, potočné a riečne. Pozemné vodné mlyny stáli zväčša pri menších vodných tokoch a mali stabilne postavenú budovu. Z typovriečnych mlynov boli v našej oblasti mimoriadne rozšírené mlyny lodné a kolové. Zariadenie lodných mlynov bolo umiestnené na 2 pevne spojených člnoch. Na jednom bola mlynica, na druhom koniec hriadeľa mohutného vodného kolesa. Plávali v prúde rieky, s brehom boli spojené trámami a lanami. Na základe štatistických údajov z roku 1875 vieme, že na Váhu bolo 204 plávajúcich mlynov.*



*Vodný kolový mlyn, Tomášikovo*



*Vodný kolový mlyn, Jahodná*



*Dom ľudového bývania a dobová expozícia,  
Matúškovo*



*Zemianska kúria, Gáň*

za prehliadku. V tesnej blízkosti Bořitova sa ponúka možnosť prechádzky na Veľký a Malý Chlum. Zaujímavosťou sa tak môžu zoznámiť nielen s geologickým vývojom krajiny, či s unikátnymi paleontologickými lokalitami, ale môžu sa tiež rozhliaďnuť po malebnej krajine Boskovickej brázdy z miestnej rozhľadne. Ďalším historicky významným miestom je Čierna Hora. Návštevník určite neprehliadne čiernohorský zámok, ktorý je využívaný na sociálne služby, avšak nie je verejnosti prístupný. Turistami je o to viac vyhľadávaný miestny pivovar s múzeom, ktorý potvrdzuje stáročnú tradíciu pivovarníctva v regióne. Nad križovatkou dávnych obchodných ciest stálo tiež svitavské hradisko s colnicou, ktoré sa však

nezachovalo. Povodie Svitavy, ktoré sa v jednom úseku prekrýva s Českou cestou, sa v 19. storočí stalo jedným z najvhodnejších pre textilné továrne – napríklad v Letoviciach, Svitávke, Brněnci. A práve vo Svitávke môžu záujemcovia obdivovať secesnú architektúru Low-Beerovej vily, ktorú postavili majitelia tunajšej továrne.

Pre návštevníkov je otvorený tiež letovický zámok, ktorého história sa začala písať v 14. storočí v dobe, kedy pre používanie obchodnej cesty bola nutná tiež vojenská ochrana. Aj dnes sa návštevníci pri svojich cestách môžu občerstviť v reštauráciách, ktoré pokračujú v tradícii bývalých pocestných pohostinstiev – Formanka v Lipůvce a motorest Zlatá studňa v Sebranicich.



V Boskovicích, na rozhraní Boskovickej brázdy a Dražanskej vrchoviny, sa turisti stretávajú s architektonickými pamiatkami –hradom, zámkom, židovskou štvrťou. Taktiež ďalšie miesta a obce pripomínajú históriu Českej cesty - Velké Opatovice, Mestečko Trnávka, Jevíčko, Lysice.

Významné sú tiež cesty využívané v praveku – napríklad Moravským krasom s unikátnymi pravekými nálezmi v miestnom svetoznámom jaskynnóm komplexe. Moravský kras je pozoruhodný taktiež tisícročnou tradíciou spracovania železnej rudy, s ktorou záujemcov zoznamuje Cesta železa. Súčasťou najstaršieho osídlenia a dokladom tradície priemyselného podnikania v novoveku je mesto Rájec - Jestřebí so zámkom postaveným v štýle rokokového klasicizmu. K pozoruhodným mestám tiež patrí mesto Blansko s kostolom sv. Martina a renesančným zámkom. Nemožno vynechať ani blanenskú tradíciu výroby železa a umeleckej liatiny.



*Pútnický kostol Mena Panny Marie v Křtinách*



*Zámok v Rájci nad Svitavou*





*Románský kostol sv. Juraja v Bořitove*



*Gotický kostolík sv. Kataríny v Svaté Kateřině*



*Kamenné sekeromlaty nájdené na trase Českej cesty v Bořitove, Česko, 5. tis. p.n.l. Sekeromlaty vykazujú znaky dokonalého opracovania. Ich použitie bolo rôzne. Na úpravu pôdy, na sekanie dreva, prípadne použitie v boji. V novoveku sa považovali za hromové kamene, verilo sa, že otvor v ňom úplne prevrtaný pre nasadenie poriska je vyrazený úderom blesku a kameň tým získaval magickú moc. Eudia ich najčastejšie nachádzali na poliach po búrkach, alebo na jar. Odnášali ich domov a dávali pod strechu do štítu domu na ochranu pred bleskami (hromami).*

## Záver

Súčasťou krajiny je nielen jej po tisícročia vytváraný reliéf a prírodný charakter, ale tiež história, ktorá v krajine odráža ľudské pôsobenie. Krajina Podunajska, podobne ako Boskovická brázda, či povodie Svitavy v sebe nesie odraz ľudských kultúr od praveku až po súčasnosť. Mnohé miesta, prostredníctvom prírodných a tiež architektonických, technických a kultúrnych zaujímavosti, odkrývajú stopy minulosti.

Miesta spojené s históriou a tradíciami sú súčasťou kultúrneho dedičstva. Uvedené dedičstvo však nemožno prezentovať len ako súbor jednotlivých pamiatok. Rovnako dôležité je aj poukázať na súvislosti stavieb, ľudských výtvorov, výrobných technológií a prírodných podmienok pre rozvoj ľudskej kultúry. Uvedená publikácia si všíma nielen osídlenia, ale tiež chodníky, či dopravné cesty. A práve krajina je širokým kontextom, ktorý ukazuje súvislosť geologických a prírodných útvarov s tisícročným pôsobením človeka.

Uvedená publikácia predstavuje prostredie jednej z najvýznamnejších historických ciest na území Českej a Slovenskej republiky – Českej cesty. Cesty, ktorá prekračovala hranice správnych a štátnych celkov. Mnohé úseky tejto

dopravnej spojnice sú ako na slovenskej, tak aj na českej strane využívané dodnes.

Pokiaľ pátrame po územiach pradávnej Českej cesty, nájdeme v rôznych historických obdobiach množstvo sídelných celkov. Historické pamiatky tak môžu prinášať cenné poznatky nielen odborníkom, ale aj žiakom a študentom a hlavne aj turistom. Mnohé pamiatky sú zároveň často prezentované prostredníctvom vzdelávacích, zážitkových a zábavných programov.

Publikácia predstavuje najvýznamnejšie časové medzníky a stručný historický vývoj Českej cesty. Zameriava sa najmä na dve oblasti historických ciest: na slovenskej strane na Podunajsko a na strane českej na oblasť Boskovicekej brázdy od Brna k Jevíčku a na povodie Svitavy od Rájca – Jestřebí pod Svitavy.

Publikácia na jednej strane hľadá údaje a doklady ľudskej kultúry v minulosti, súčasne ale zároveň pátra po dokladoch Českej cesty v súčasnosti. Prijmite túto knihu ako pozvanie do regiónov MAS Stará Čierna voda a MAS Dudváh na Slovensku a Boskovicka a Blanenska v Českej republike.



## Použitá literatúra

1. Archeologická expozícia, Oblastné Nitrianske múzeum v Nitre, Sprievodca po expozícii, Nitra, 1981
2. Bér, Andor, Dr.: Z histórie pošty na Slovensku, Filatelistické sešity, príloha Filatelie 23/1979
3. Bílek Jiří: HÁDANKY naší minulosti, KNIŽNÍ KLUB, Tlačiarne BB Banská Bystrica 2002
4. Bolina, P.: Kde byl přepaden biskup Jindřich Zdík roku 1145. Časopis Matice moravské 122, 2003, s. 343–374
5. Čizmář, M.: Laténské sídliště v Bořitově. Pravěk – Supplementum 10, 2003
6. Dangl, Vojtech: Slovensko vo víre stavovských povstaní, Bratislava, 1986
7. Danterová Izabela PhDr. a kol. :STUDIA GALANTHENSIA 5, Vlastivedné múzeum Galanta, 1992
8. Dekan Ján a Povolík Jozef: VEĽKÁ MORAVA, TATRAN Bratislava, 1979
9. Doležel, J.: K městskému zřízení na středověkém Brněnsku do r. 1411. In: Brno a jeho region. Mediaevalia archeologica 2, Praha–Brno, 2000
10. Dvořák Pavel: MORAVIANSKA VENUŠA, Vyd. RAK, 2006
11. Hahne Hans, Dr.: Monographien zur Welt geschichte, Das vorgeschichtliche Europa, 1910
12. Hencz, Lajos, Dr.: A posta, táviró és távbeszélő története, Budapest, 1931
13. Henney, Vilmos, Dr.: A Magyar posta története, Budapest, 1926
14. Hosák, L.: Dějiny Boskovska I-III. Boskovice 1933-1936
15. Chromeková, Danterová, Ištók : ŠINTAVA Pohľad do histórie obce a na jej súčasnosť, Šintava, 1998
16. Chropovskij B.: SLAVJANE, Istorickéskoe, političeskoe, kulturnoe razvitie i značenie, ORBIS Praga, 1988
17. Janšák Štefan: BRÁNY DO DÁVNOVEKU, vyd. TATRAN, Bratislava, 1966
18. Kamody, Miklós: A Rákóczi-szabadságharc postája (Válogatott iratok), Vaja, 1981
19. Kenig Tomáš: Galantský región v praveku, Vlastivedné múzeum Galanta, 2003
20. Koffinna Gustaf: Die deut sche vorgeschichte, Leipzig, 1936
21. Kolektív autorov obč. združ. VODNÝ HRAD SEREĎ, 2006: ŠINTAVSKÝ HRAD vykopaný – zakopaný
22. Kolektív autorov Ponitranské múzeum Nitra: SKVOSTY DÁVNOVEKÉHO SLOVENSKA, Nitra, 2000
23. Kubišta František, Doc. Dr.: DĚJINY UMĚNÍ PRAVĚKU A ATAROVEKU, SPN Praha, 1969
24. Kučera Matúš: SLOVENSKO V DOBÁCH STREDOVEKÝCH, MLADÉ LETÁ, Bratislava, 1985
25. Květ, R.: Staré stezky, Brno, 2002.
26. L. Pukkai: PO STOPÁCH HISTÓRIE NA ÚZEMÍ MIESTNEJ AKČNEJ SKUPINY DUDVÁH, 2012
27. Lórant Talamon: Kufnerovský hospodársky komplex -Dopravné systémy, mesto Sládkovičovo, 2012
28. Marsina Richard, Prof.PhDr.: PRAMENE K DEJINÁM SLOVENSKA A SLOVÁKOV, Bratislava, 1998
29. Marta Herucová: Prvá konská železnica v Uhorsku, JM PRES Bratislava, Bratislava, 1993

30. Mlyny a ďalšie kultúrne zdroje v regiónoch, Mikroregión Termál, 2012
31. Mrva V.: Poštové linky Františka II. Rákocziho, Detva, 1996
32. Múcska Vincent, Mgr., PhDr.: Kronika anonymného notára kráľa Bela, Gesta Hungarorum, RAK, 2000
33. Novák Peter: SPRIEVODCA ARCHEOLOGICKOU EXPOZÍCIOU, Západoslovenské múzeum Trnava
34. Nováková Veronika PhDr., Végh Andrej a kol. autorov: GALANTA 1237 – 2007, Mesto Galanta, 1987
35. Nováková Veronika: Pečate miest a obcí v regióne Galanty a Šale, Štátny okresný archív Šaľa, 1995
36. Obert, Tekel', Varga, Bartalský: Monografia Česko-slovenských poštových známok, diel XV., Bratislava, 1994.
37. Oliva, M.: Civilizace moravského paleolitu a mezolitu, Brno: Moravské zemské muzeum, 2005.
38. Pálka J.: Pošta Františka II. Rákocziho, Trnava, 2010
39. Pavel Dvořák: STOPY DÁVNEJ MINULOSTI 1, 2, 3, 4, 5, vyd. RAK, 2002 - 2005
40. Pieta Karol, Alexander Ruttkay, Matej Ruttkay: BOJNÁ, Nitra 2006
41. Plško, Š., J.: Pošta Františka II. Rákocziho, Detva, 1996.
42. Podborský, V. (ed.): Pravěké dějiny Moravy. Vlastivěda moravská. Země a lid. Nová řada. Sv. 3, Brno: Muzejní a vlastivědná společnost, 1993.
43. Procházka, R.: Svitávka Hradisko v 11.– 15. století. Castellologica bohemia 4, 1994, s. 231–236.
44. Psota, F.: Doprava, in: Dějiny techniky v Československu do konce 18. století, Praha, 1974.
45. Richard Marsina, Univ., Prof., PhDr., Dr.Sc.: Legendy stredovekého Slovenska, RAK, 1997
46. Ruttkay T. Alexander, Veliká Dagmar: vydal DAVEL pre mesto Nitra, 1993
47. Salač, V.: O rychlosti dopravy v době laténské a jejích hospodářských, politických a kulturních dopadech na společnost. Archeologické rozhledy 65, 2013, s. 89–132.
48. Semotanová, E.: Územní vývoj a proměny krajiny. In: PÁNEK, J. – TŮMA, O. a kol.: Dějin Českých zemí, Praha 2008, s. 33, 36, 38-39.
49. Sopko Július PhDr. CSc.: Kronika uhorských kráľov zvaná Dubnická, RAK, 2004
50. Spěvák, J.: Jan Lucemburský a jeho doba. Praha, 1994.
51. Stanislav Ján, Profesor: SLOVENSKÝ JUH v STREDOVEKU I., NLC Bratislava, 1999
52. Šimončič Jozef a Watzka Jozef, kolektív autorov: DEJINY TRNAVY, OBZOR Bratislava, 1989
53. Šmida Karol, ŠAĽA, KAPITOLY Z HISTÓRIE MESTA, mesto Šaľa, 1993
54. Štrof, A.: Pravěké osídlení Lysické sníženiny a Malé Hané na základě nálezů hmotné kultury rukopis diplomové práce, Ústav archeologie a muzeologie, FF UJEP (dnes FFMU) Brno, 1979
55. Tibensk Ján, Dr. a kolektív autorov: SLOVENSKO DEJINY 1, Obzor, Bratislava, 1978
56. Vávra, I.: Trstenická Stezka. Historická geografie 6, 1971, s. 77-132.
57. Vermouzek, R.: Měninská cesta. Jižní Morava 10, 1974, s. 143-149.
58. Vrabcová Eva, Petrovič Rastislav a kol.: SEREĎ dejiny mesta, Mesto Sered', 2002
59. ZBORNÍK SLOVENSKÉHO NÁRODNÉHO MÚZEA, ARCHEOLÓGIA, 1993

## Použité fotografie a archívne materiály

V publikácii boli použité fotografie z nasledujúcich archívnych materiálov (v texte označené \*):

Archiv města Brna, fond V3 - Hofferiana - veduta Hodonína

Archiv města Brna, fond A1/1 sbírka 2/SDR mandátů a listů - 6.1. 1336, Vyšehrad

Dis ouventurlich buch bewiset wye von einer frouwen genant Melusina, Bayerische Staatsbibliothek, Munchen, 1474/75, Basel

Ulrich von Richental Chronik des Konstanzer Konzils Praha, Národní knihovna České republiky, XVI.A.17, Bl. 1r–280v

1<sup>st</sup> Military Survey, Section No. xy, Austrian State Archive/Military Archive, Vienna /02-06/

2<sup>nd</sup> Military Survey, Section No. xy, Austrian State Archive/Military Archive, Vienna /02-06/

Archív Vlastivedného múzea v Galante

Archív Miestnej akčnej skupiny Stará Čierna voda

Archív Miestnej akčnej skupiny Dudváh

Autori ďalších fotografií: Ing. Vladimír Mrva, Mgr. Petr Vítámvás, Ing. Jozef Jančo, Ing. Gabriela Psotová, Ing. Judita Tóthová, Ing. Ľudovít Kovács



... quibus expedit uniuscuius memorie commendati  
... mie et alijs euanis Regnis et p'dictu nr  
... is tributoy fere hacten. a off'modo disueta  
... a restaurand' eadem. sp'at' du' p'dem. un  
... circa p'missa habendo. studiosus dicitur  
... p' eode m'atoribz tam nr. q' Bohemie  
... p'mendis. exagnda duxim' atq' ordinanda  
... v'ano. H. H. abind' sua i' Adasva



... te in villis archiepi Strigoniensi sta  
... castro velle velle et i porta cum  
... nullo fieri velle religio velle  
... e. q' nre civibz symonensibz, re  
... Bohemie q' alioy Regnoy in vely m  
... f'ano. H. H. abind' sua i' Adasva



presenciam significam quibus expectant  
regis. a Bohemie et alijs euanijs Regnis et predictis  
indubitas exactiones tributorum fere habent a offmodo dis  
nium ad reformandum et restaurandum eadem spaliu du idem  
us tractatu spalem circa pmissa habendo studiosius diu  
et consilio eorunde p eorunde mercatoribus tam nri q Boh  
is amodis fieri expmendis exigenda duxim atq ordi  
tuagesima de rebus mercatoribus. It abind pue i  
dra. It de quolibz curru dyncas dco mediu tributū  
uolibz equo ut bone thene curum omnes dnan vj  
ficiati ouibus capris et porcis simly m dnan vj  
dncibus manonialibz tantū. Itca a curitate tymanie  
Itca. Itca i Semprej. Itca in villis archiepi Strigoni  
Itca in villa scti Jacobi q castro vetis Vrde et i porta  
Itca locis tributorum supradictis nullas fieri debeat religacio  
Itca in vniuersis de Regno Bohemie q nris ciuibz tymanie  
Itca mercatores tam nri et Bohemie q aliorum Regnorū  
Itca amodo Princeps pacifice secuta. Itca omni impedimento  
Itca