

Slivka, Michal

**Rekonštrukcia cestnej siete na Slovensku : (Súčasný stav bádania a jeho perspektívy)**

*Archaeologia historica*. 1998, vol. 23, iss. [1], pp. 259-275

Stable URL (handle): <https://hdl.handle.net/11222.digilib/140293>

Access Date: 27. 11. 2024

Version: 20220831

Terms of use: Digital Library of the Faculty of Arts, Masaryk University provides access to digitized documents strictly for personal use, unless otherwise specified.

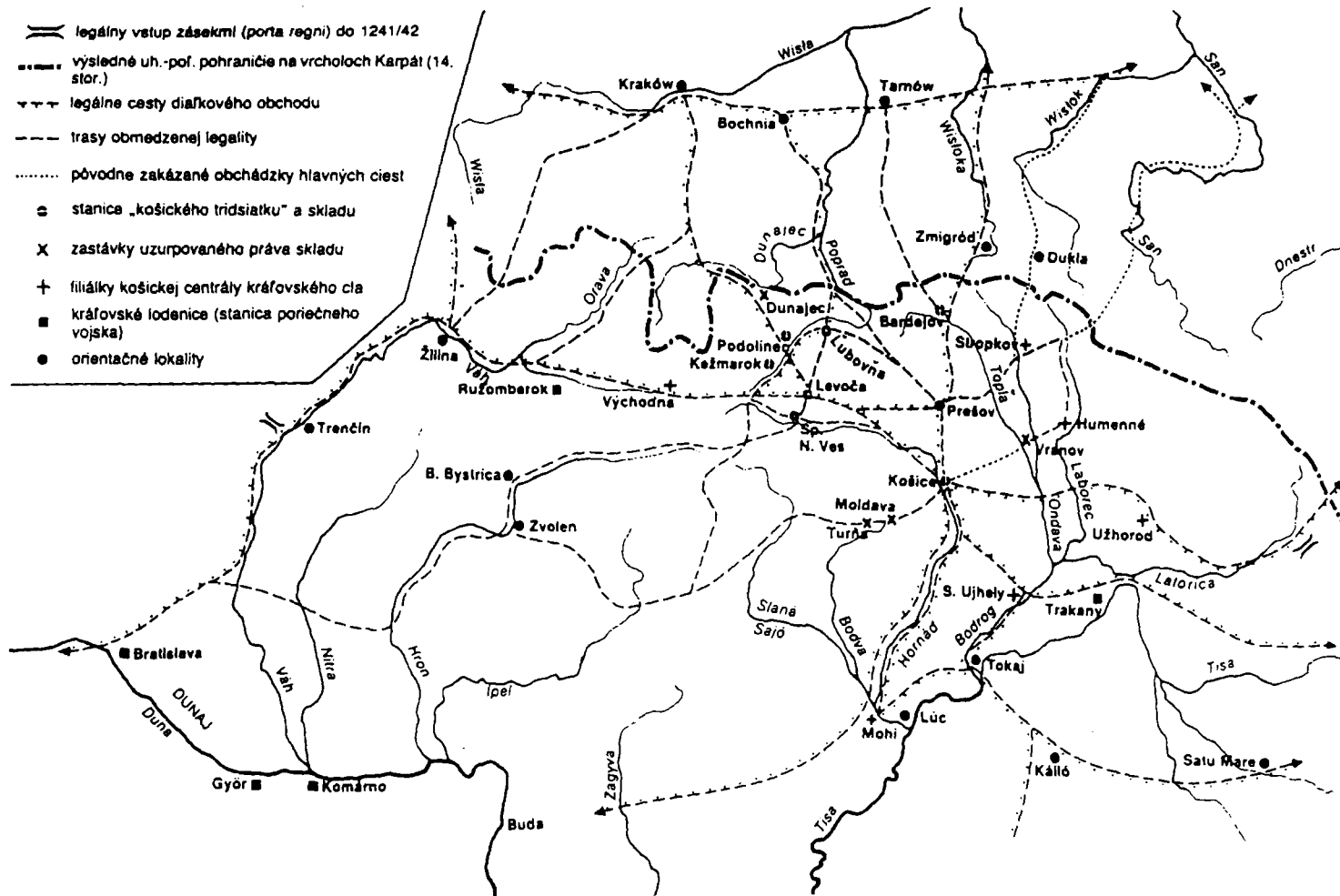
# Rekonštrukcia cestnej siete na Slovensku

(Súčasný stav bádania a jeho perspektívy)

MICHAL SLIVKA

Výskumy dopravnej siete v celej Európe – pokiaľ to doterajšia literatúra ukazuje (prehľad Denecke 1979, s. 471–483; Ohler 1993, s. 439–445 a i.) – sú jednoznačne úlohou interdisciplinárnej spolupráce. Zúčastňujú sa na ňom všetky disciplíny humanitných vied, už len z dôvodu, že človek (ako i všetky tvorstvá) sú v neustálom pohybe a každý pohyb v čase a priestore – sa deje po nejakej ceste. V metaforickom význame „cesta života“, či vlastná životná dráha označuje všeobecné správanie sa človeka idúceho po nejakej verejnej ceste, na ktorej sa stáva známym, a cestu, ktorú si zvolil, ukazuje na jeho cieľ a zámery. Rovnako sa chovali stredovekí panovníci, kupci, vojaci, pútnici, vaganti, či vagabundi až po žobrások a iné okrajové skupiny, ktorí cesty používali pre svoje vlastné životné zameralia a ciele. Už v myslení zakladateľov školy Annales vzťah histórie a geografie hral kľúčovú rolu. Tak to chápal Marc Bloch, podľa ktorého história nie je len priestorom „pre dobrodružstvá tela a je veľmi naivné pokúšať sa chápať ľudí bez toho, že by sme vedeli, ako sa správajú“ (Le Goff 1994, s. 59).

Všetci účastníci cestnej premávky – aby som použil dnešný termín – zanechali svoju stopu, ktorú pri rekonštrukcii treba hľadať, i keď ona je často neviditeľná alebo nepriama. Determinanda majú isté zákonitosti, ktorú musia byť stopované v historicko-genetickej podmienenosti. Doterajšie práce týkajúce sa tejto problematiky na Slovensku sú poznamenané jednak špecifickým prístupom využitia prameňov vlastnej bádateľskej profesie (hlavne u historikov, numizmatikov a jazykovedcov), z ktorých rekonštrukcie ciest zostávajú len v izaritmickej vyjadrení a častokrát nemajú priamu väzbu na situáciu v teréne. Na druhej strane bádatelia vo svojich prácach len parciálne rekonštruujú cestu (napr. dunajskú [či limitnú], tzv. českú a pod.), najčastejšie v regionálnom vymedzení (napr. oblasť Záhoria, Liptova, Zvolenskej župy alebo východného Slovenska). Sumarizačné spracovanie, aké pre české zeme priniesol ešte v roku 1938 historik František Roubík, nám zatiaľ chýba, keď ovšem neberiem v úvahu prácu Vladimíra Šmilauera „Vodopis starého Slovenska“ (1932). Toto hodnotné dielo dodnes zostáva cennou pomôckou pri rekonštrukcii cestnej siete na Slovensku. Prvý pokus zostavenia siete komunikačných spojov na Slovensku pochádza z pera prešovského rodáka Alberta Gárdonyiho (1908). Oprel sa predovšetkým o stredoveké mýtné stanice, na ktoré jednoducho premietol cesty z 18. a 19. storočia. Ďalšie práce maďarských historikov – archivárov Bélu Borcsiczkeho (1914) alebo Ambrusa Pleidella (1925) sa týkajú obchodnej politiky stredovekého Uhorska (tým aj Slovenska), hlavne so západnými krajinami (Pleidell 1925, s. 39n.). V posledných desaťročiach transkontinentálnej obchodnej výmene sa vo viacerých domácich i zahraničných príspevkoch, ale hlavne v monografickom spracovaní najväčšmi venoval historik O. R. Halaga (1966, 1967, 1968, 1969, 1970, 1973, 1975: 1978, 1987, 1991), ktorý trasy jednotlivých ciest i graficky vyznačil. Početné práce boli venované obchodu so soľou (O. Pauliny 1923/24, M. Kučera 1964, O. R. Halaga 1968b, A. Kubinyi 1988 a 1991), ale aj s inými tovarmi (prehľad lit. u D. Kosáry 1951, 79). Okrem suchozemských ciest využívali sa i riečne cesty (Halaga 1972 a 1975, s. 104n.) z ktorých prioritné postavenie mala dunajská tepna. Jej dôležitosť a významnosť už v predstredovekom období vari netreba zvyrazňovať. Súčasťou rímskeho limesu – „geografickej osi našej kultúry“ (ako ho charakterizoval španielsky filozof José Ortega y Gasset) – boli dobre zabezpečené pevné cesty. Význam (či už politic-



Obr. 1. Vodné a vozové trasy obchodu v stredných Karpatoch a Potisí (2. pol. 13.–15. stor.) – podľa O. R. Halagu.

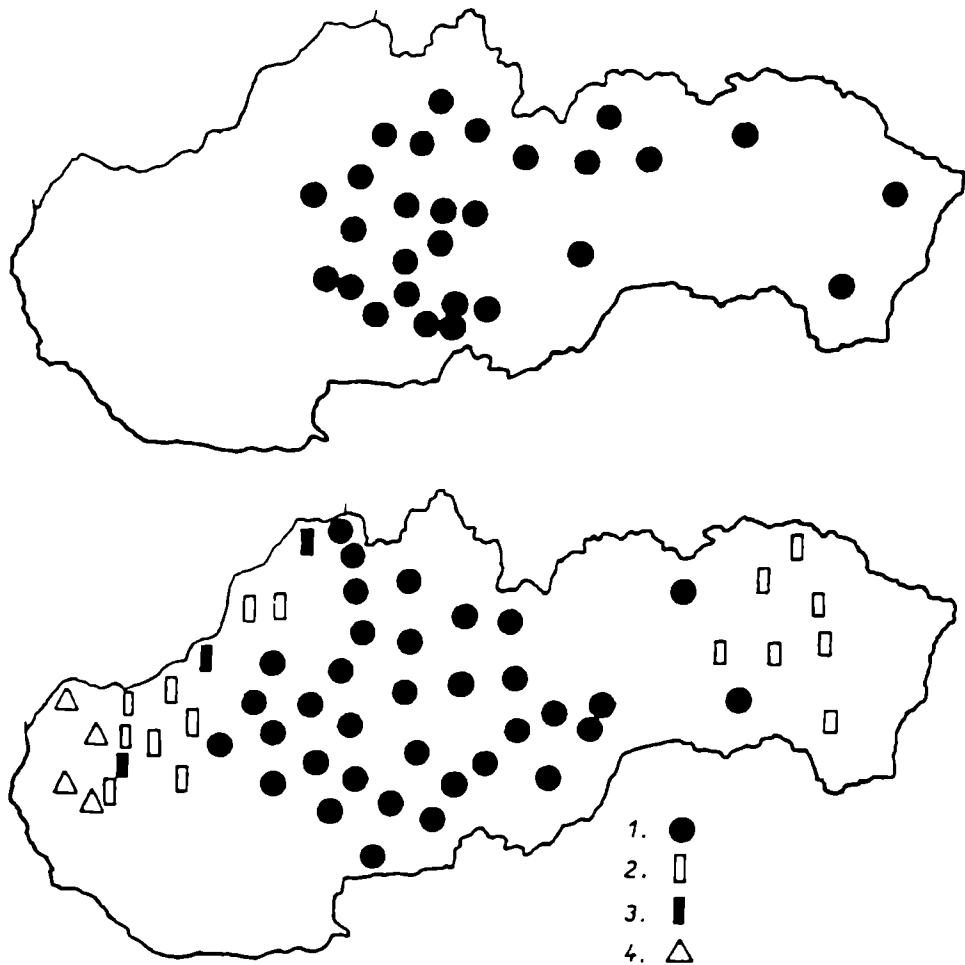
ko-vojenský alebo obchodný) ako i trasa sú dnes už dobre zmapované, a to aj v oblasti Panónie – v strednom Podunajsku (z najnovšej literatúry: „Der römische Limes in Deutschlands“, Stuttgart 1992, mapa na s. 16–17; L. Casson 1976, s. 128n.; Z. Visy 1988, obr. 15 – mapa; M. Junkelmann 1990; A. Mócsy–J. Fitz 1990, s. 331n. + mapa). S tou tepnou úzko súvisí i tzv. Jantárová cesta severojužného smeru, ktorá pri Viedni mala svoj dunajský prechod s napojením na limitnú cestu (konštrukcie M. Pichlerovej [1984] zostávajú diskutabilné; pozri hlavne Wielowiejski 1980, tam. lit.). Hlavná trasa cesty povodím Dunaja (pravobrežná strana) prechádzala od rakúskeho Hainburgu okrajovo cez naše území (Rusovce) smerom na Mošon do Györu, kde sa rozvetvovala do smerov Ostrihom, Budapešť a južne do Vespému. Tak ju na základe písomných prameňov rekonštruoval ešte roku 1929 maďarský historický geograf László Glaser (1929, mapa), a najnovšie Peter Csendes vo svojej dizertačnej práci aprobovanej v roku 1967 na viedenskej univerzite (Csendes 1969, s. 222n., tam lit.). Význam Dunaja, ako dopravnej tepny vo včasnom i vrcholnom stredoveku (aj z dôvodu lacnejšej prepravy) vyzdvihujú viacerí autori (Janšák 1964, s. 19).

Starú diaľkovú cestu od Konštantinopolu cez Belehrad, Ostrihom a naše územie, s pokračovaním cez Moravu do Prahy – známu pod menom Česká cesta (ako ju oficiálne pomenoval kráľ Karol Róbert dekrétom z r. 1336 – Domanovszky 1916, s. 12), opisali viacerí autori. Okrem staršej štúdie geografa J. Hromádku (1933), najväčšiu pozornosť jej venoval Š. Janšák. Jeho 850-stránková rukopisná práca „Česká cesta“ z roku 1965 bola odbornej verejnosti sprístupnená vo viacerých publikovaných štúdiách (Janšák 1960, 1961, 1963a, b, 1964a, b, 1967). Okrem klasickej a v prameňoch doloženej trasy od Šaštína cez Trnavu smerom na Nové Zámky a Ostrihom, zaoberal sa i trasou z Holíča na Bratislava, ktorej v poslednej dobe bola venovaná diplomová práca Vlada Petroviča (1991; pozri i Zemek 1972). Vo vrcholnom stredoveku Česká cesta bola frekventovaným obchodným spojmom so zahraničím ako svedčí i numizmatický materiál. Na základe neho trasu rekonštruovali viacerí odborníci (J. Pošvář 1964, J. Hlinka 1970, B. Novotný 1986). Isté korekcie identifikácie trasy uviedol český historický geograf I. Vávra (1968). Pozornosť archeológov, ale i jazykovedcov je sústredená na vzájomné prepojenie dvoch veľkomoravských stredísk: Nitrianska a Pomoravia. Výskumné postupy genetickej toponomastiky a archeológie vyzdvihujú význam Považia (okolie Piešťan) na trase tejto cesty (R. Krajčovič 1992; I. Bazovský 1992, s. 56). Cestnú sieť v oblasti stredného Slovenska načrtol vo svojej rigoróznjej práci Bohuš Klein (1976), z ktorej podstatná časť už bola publikovaná (Klein 1978, 1985). Krajinské cesty v Liptovskej kotline na základe písomných prameňov rekonštruoval (aj graficky) historik F. Uličný (1987, s. 123–126). Kabinetné (neterénne) spracovanie s využitím prameňov historickej a toponymickej povahy spresňuje terénne pozorovanie archeológa (V. Hanuliak 1996).

Cestné spojenia – diaľkové i krajinské – vo východnej časti Slovenska pregnantne priblížil už spomenutý historik O. R. Halaga a naposledy sumarizoval autor tohto príspevku (Slivka 1990).

V geografickej súvislosti vykazujú bohatú produkciu poľská historiografia (S. Weyman 1938, mapa, J. Nowakowa 1951, T. Lewicki 1956, s. 141n. a 1967, B. Wyrozumska 1977, s. 44n., hlavne T. Wasowic). Sledovanie historicko-geografického výskumu susedných, ale i vzdialenejších krajín, otvára možnosti veľkoplošného zozbierania cestných relikto, čo vedie k rekonštrukcii cestných ťahov alebo celých sietí historických období. Presvedčivo to ukazuje trasovanie jednotlivých križiackych výprav, do ktorých bola zapojená takmer celá kresťanská Európa. Ich politický a komerčný, prípadne inkulturačný význam je dnes už dostatočne známy (H. E. Mayer 1985, s. 13–40; Runciman 1989 a S. Menache 1990, s. 4n.).

Nepochybne najdôležitejším fenoménom, ktorý determinoval cestnú sieť, predstavoval obchod v najširšom slova zmysle. Práve na ňom možno pozorovať, ako sa širokopriestorové dopravné rozpätie v priebehu dejín menilo. Na túto premenu mali vplyv viaceré skutočnosti: štátno-politické (u nás výrazne v priebehu 10. stor. po zániku Veľkej Moravy),



Obr. 2. Slovo „pút“ v slovenských terénnych názvoch. Slovo „závoz“, „úvoz“ a „súvoz“ v slovenských terénnych názvoch (podľa M. Majtána 1996).

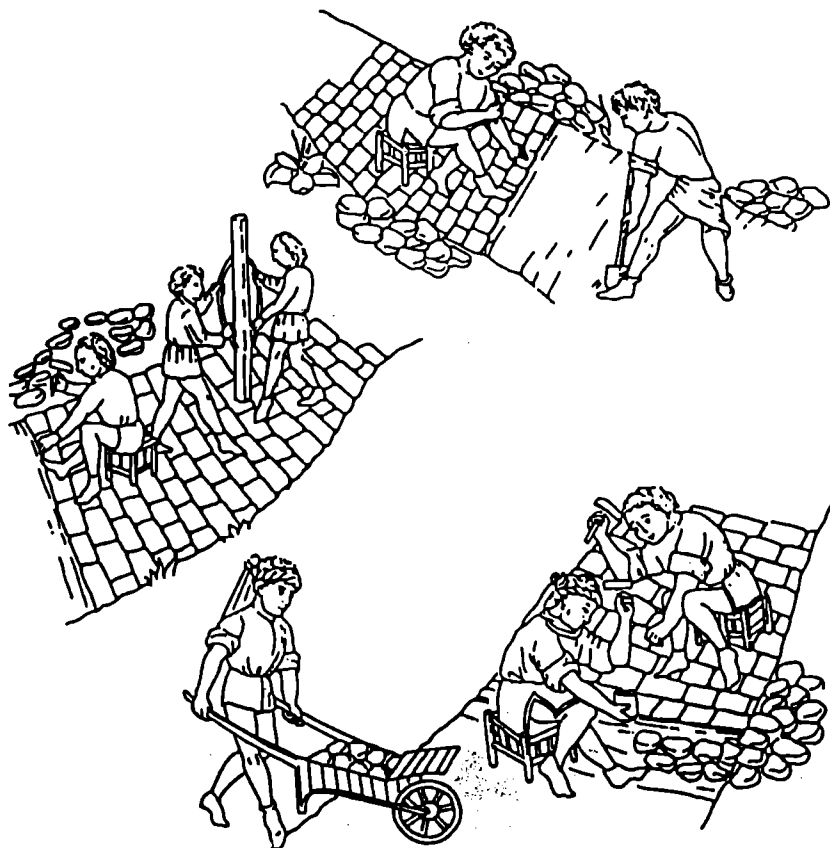
hospodárske napr. exploatácia surovín) a v konečnom dôsledku i sociálno-demografické.

Kartografické znázornenie vývoja osídlenia Slovenska vo včasnom a vrcholnom stredoveku zhruba splýva s cestnou sieťou, i keď výraznú zmenu štruktúry cestnej siete možno pozorovať na prelome 12. a 13. storočia. S vytváraním nového mestského systému vytvorila sa hustejšia dopravná sieť, kde narastajúce mestá tvorili dopravné uzly. V tejto súvislosti popredný odborník z Geografického inštitútu v Göttingene Dietrich Denecke konštatoval, že vo včasnom stredoveku diaľkové cesty len okrajovo prechádzali sídliskovými oblasťami. A keď aj nimi prechádzali, tak samotných sídliskových jednotiek sa len dotýkali (Denecke 1993, s. 218). Životný a aktivizačný priestor vidieckeho človeka bol iný, ako u mestského. Uplatňovanie tradičných zvyklostí a hospodárskeho konzervativizmu sa prejavilo i v tradičnej komunikácii – fraternalnej (v zmysle paroly: dedina = jedna rodina – pozri W. Rösener 1985; A. J. Gurevič 1978; A. Murray 1978; S. Menache 1990, s. 9–11; H. W. Goetz 1993, hlavne konferenčné zborníky „Kommunikation“ 1992 a 1994). Táto izolovanosť sa prejavovala na ich obmedzenej účasti na importoch, na obmedzenej schop-

nosti inovácií a samé obyvateľstvo nejavilo záujem, aby sa diaľková doprava pritiahla do obce. A aj pútnici dávali prednosť tomu, aby mali čo najmenej kontaktov so sídliskami (pozri A. Borst 1973, s. 133n.; F. Seibt 1987, s. 336n). Oddelenie: sídliská a diaľkových ciest možno pozorovať až do neskorého stredoveku. Trhové miesta (prehľady Třeštík 1973; Kejř 1987; Koller 1995; Marsina 1978; Lalik 1977; Halaga 1981; Püspöki-Nagy 1989; Žemlička 1996) zohrali svoju rolu v mestotvornom procese (pre Slovensko Marsina 1973). Ich význam vo vnútrozemí často nepresahoval svoj lokálny rámec, a tak sa obmedzoval na kúpu a predaj obilia a živočíšnych produktov. Okolo roku 1200 sa v Uhorsku odhaduje až na 300 trhových miest, pre Poľsko asi 250 (Lalik 1977, s. 30) a pre Čechy a Moravu sa ráta s vyše 100 lokalitami (J. Žemlička 1997, s. 307). Mnohé z nich v priebehu vývoja (hlavne so vznikom miest) zanikli, čo sa odrazilo i v cestnom systéme (napr. Trhovište pri Michalovciach, Starý Tekov, Komjatice a iné). Účastníci obchodnej politiky (od kráľa až po zemepánov a cirkevné inštitúcie), či už v rámci úzkeho regiónu alebo v medzinárodnom styku dbali na istú reguláciu a predovšetkým na stabilizované zabezpečenie trhu (Žemlička 1997, s. 160–162). K tomu prináleží záruka bezpečnosti kupcov, ktorý svoj tovar dovážali z ďalekej cudziny. O vrchnostenskej regulácii máme cenné informácie už v zákonných ustanoveniach prvých uhorských kráľov, hlavne Ladislava a Kolomana, t.j. v rokoch 1077 a 1116 (L. Závodszky 1904, s. 157–159, 168–170, 178–192; tiež Š. Kazimír 1989, s. 121–122).

V dopravnom systéme – rovnako v cestnom ako i riečnom – zohrali tak svoju rolu mýtnice a na hraniciach colnice, ktoré prevozy tovarov kontrolovali a kupcov zaťažovali tarifnými poplatkami (Domanovszky 1916, s. 12–19; novšie spracovanie V. Horváth 1977, s. 83n). Dnes vďaka starším spracovaniam mýtnych staníc v okolí Nitry (G. Wenzel 1872) a iných regiónov (J. Bartl 1963, Štánsky 1971), i najnovšou nepublikovanou súbornou prácou „Mýtné stanice na Slovensku“ (A. Jamrichová 1997) môžeme tieto prístrebné zariadenia stopovať priamo v teréne. Na základe nich (hlavne ich významovosti) i rekonštruovať cestnú sieť. Archeologicky boli takéto zariadenia skúmané v Bratislave. (Klinčoková–Ferus 1982), Ružomberku (zatiaľ nepublikované), v šarišskej Brezovičke (Polla 1967) a mýtnica z 15. storočia v intraviláne Spišského Podhradia sa zachovala dodnes (Fiala–Vallašek 1973; pozri i M. Slivka 1990, s. 107–109). Mnohé z týchto zariadení, predovšetkým v odľahlých horských (hraničných) priesmykoch boli fortifikačne zabezpečené (pozri M. Plaček 1990); potvrdil to i náš niekoľkoročný terénny výskum v oblasti východného Slovenska (Slivka–Vallašek 1991). Historický a toponomastický výskum ukazuje, že pri ochrane uhorských hraníc (hlavne na západe a severe) špecifickú rolu zohrali osady prisťahovaných etnických menšín (Pečenehovia, Kumáni, Sikulovia, Rusi – Göckenjan 1972; Varsik 1984, s. 152–177; 216–221; Uličný 1993). Krajinské brány doložené miestnymi názvami typu Brána, Vrata (napr. šarišské alebo zemplínske Kapušany – od maď. názvu „kapu“ v zmysle brána – pozri F. Cuřín 1973) a v písomných prameňoch zásekmi (indagines), ktoré v hungarizovanej forme nesú názvy dedín Tulčik (maď. Tölgyszék v zmysle Dubový zásek), alebo Kysak (maď. Kewzeg v zmysle Kamenný zásek) boli pod stálou štátnou (kráľovskou) kontrolou. V spomenutom prípade bezpečnosť a kontrolu obchodu zaručovala maďarská strážna družina (pozri K. Tagányi 1921, K. Buczek 1957, Ratz 1966, Göckenjan 1972 i I. Herényi 1975, J. Lešny 1982, E. Kowalczyk 1984, J. Žemlička 1997, s. 167 [= „preseca – prieseka“] na s. 172. V týchto miestach sú písomnými prameňmi doložené mýtnice, ktoré obsluhovali kráľovi alebo županovi najvernejší ľudia. V zlatej bule kráľa Ondreja II. z roku 1222 je to priamo konkretizované, že „mýtnikmi nech sú poprední našej krajiny“ (CDS I. zv., s. 200–201). Práve tento kráľ medzi „popredných“ radil Kristových vojakov – „krížovníkov sv. kráľa“, t.j. johanitov alebo templárov (v Ostrihome), ktorým zveril mnohé tridsiatkové stanice (Domanovszky 1916, s. 21–23; ide o celoeurópsky zjav – R. Gilchrist 1995, 3. kap.) a ochranu štátnych hraníc (Göckenjan 1972, s. 109; Ratz 1966, s. 504; Slivka 1996, s. 314). Eklatantným príkladom na našom území je kráľovská mýtnica v Ňarhide pri Dvoroch nad Žitavou (Szöke 1957), ktorú strážili Kumáni a v roku 1268 ju kráľ spolu s dedinou daroval krížovníkom (Jamrichová 1997, s. 64).

S cestnou sieťou súvisia mnohé terénne a osadné názvy typu „Stráža“, ktorých výskyt na celom území Slovenska (podľa kartotéky v JÚ SAV v Bratislave), ale aj v susedných krajinách (Buczek 1957, Hraše 1885, F. Matějek 1970, G. Erszégi 1977) si vyžaduje osobitné spracovanie. Na východnom Slovensku, pokiaľ mi je z autopsie známe, ich výskyt je doložený v blízkosti zásekových brán, teda na komunikáciách nadregionálneho významu (Slivka 1990, s. 94n.). Súborné spracovanie týchto otázok bude v kompetencii archeológov, čo si vyžaduje aspoň terénny prieskum jednotlivých polôh (opevnených i neopevnených), dislokácia vo vzťahu ku stredovekým cestám. „Strážami“ sú označené dominantné vyvýšeniny alebo najvyššie položené miesta horských chrbátov s dobrou viditeľnosťou do širokého okolia. V prameňoch sú doložení dozorcovia, či priamo strážcovia ciest (Sedlák, Regesta I, č. 413). D. Denecke uvádza, že strážcovia sa regrutovali z radov pútnikov alebo prisťahovalcov usadených pri cestách (Denecke 1993, s. 212). Na týchto polohách možno predpokladať drevené signalizačné veže, aké máme výskumom doložené na ukrajinskom hradisku Vitičev z 10.–13. stor. (pozri R. Rolle 1988, s. 499–500, obr. 13 a 14). Doterajšie toponomastické výskumy u nás (hlavne R. Krajčovič, V. Uhlár a M. Majtán 1996, tam lit. s. 155–166, ale aj v susedných štátoch (Olivová-Nezbedová, L. a kol. 1995, s. 304) priniesli mnohé doklady (i keď častokrát rôznorodej povahy), ktoré spolu s prameňmi písomnými a archeologickými dávajú možnosť priamej terénnej identifikácie cestných reliktov a ich prístavných zariadení. Mnohé z nich napr. terénne názvy „Pút“ (v prenesenom význame cesta) alebo „Závoz, Úvoz“ (vo význame hlbkej poľnej alebo lesnej cesty – Majtán 1996, s. 60–61) bude treba doložiť historicko-archeologickými prameňmi.



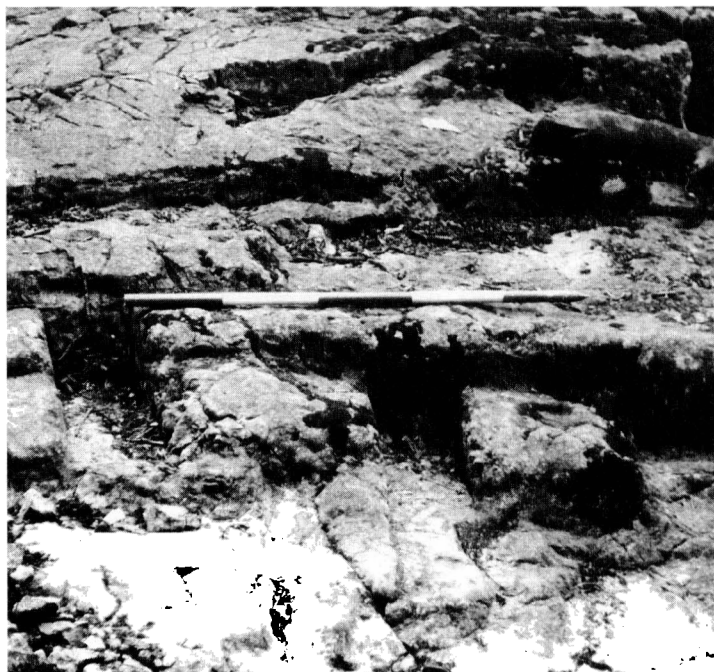
Obr. 3. Dláždzenie cesty (podľa kroniky Hainauta I. okolo 1448).

Jednak terénnym mapovaním reliktov v mikroregiónoch, hlavne tzv. úvozových ciest (morfologicko-typologickú klasifikáciu foriem úvozov prináša D. Denecke 1979, s. 444 a obr. 3; pozri R. Aurig 1989) s podoprením iných prameňov sledovaného územia (porovnaj A. Ruttkay 1981). Najnovšie odborné návody nám prinášajú českí kolegovia: pre českosaský hraničný úsek E. Černá–T. Velímsky (1993) a česko-bavorský úsek zasa autorská dvojica F. Kubů–P. Zavřel (1995).

Pri využívaní písomných prameňov pre rekonštrukcie cestnej siete treba mať na zreteli v akej súvislosti sa cesty spomínajú, i keď najčastejšie figurujú pri metáciách (na základe publikovaných listín kostru cestnej siete do roku 1323 spracovala v diplomovej práci A. Sedláková 1997). Z označenia (via, magna via – veľká cesta, parva via = malá cesta, ampla via = široká cesta, via publica = verejná cesta (tiež via libera), maxima via = najväčšia cesta, magna strata = krajinská cesta, via secura = bezpečná cesta, parva via = malá cesta alebo semita = cestička) môžeme stanoviť druh cesty, i keď pojem „magna via“ nemusí znamenať vždy diaľkovú cestu, používanú cudzími kupcami. Často môže vystihnúť len jej regionálny alebo krajinský rámec. Ojedinele sa v prameňoch uvádza i cestný povrch (zvršok), napr. via herbata alebo via graminosa = cesta zarastaná trávou, či skôr po trávniku (CDSI. I. zv., s. 126 a Sedlák, Regesta I., č. 62, s. 54) alebo k jej konkrétnemu používaniu, napr. v r. 1314 a 1321 cesta ne vyťahovanie alebo zväžanie dreva (pre územie Spiša – Sedlák, Regesta II, č. 676, s. 305 a Regesta I, č. 1167, s. 497: „ad viam antiquam lignorum“ v kontexte metácie), alebo „via: lapidosa“ avšak vystupujúce na vrch – monticulom lapideum (západne od Merovic pri Dudinciach, dol. k r. 1301 (Sedlák, Regesta I, č. 62, s. 53). V rovinatom prostredí sa v metácii Rusoviec z roku 1266 spomína „via magna lapidosa“ (H. Wagner 1955, č. 485), čo vzhľadom na význam komunikácie v pohraničnom pásme nevyklučuje kameňmi vykladanú vozovku.

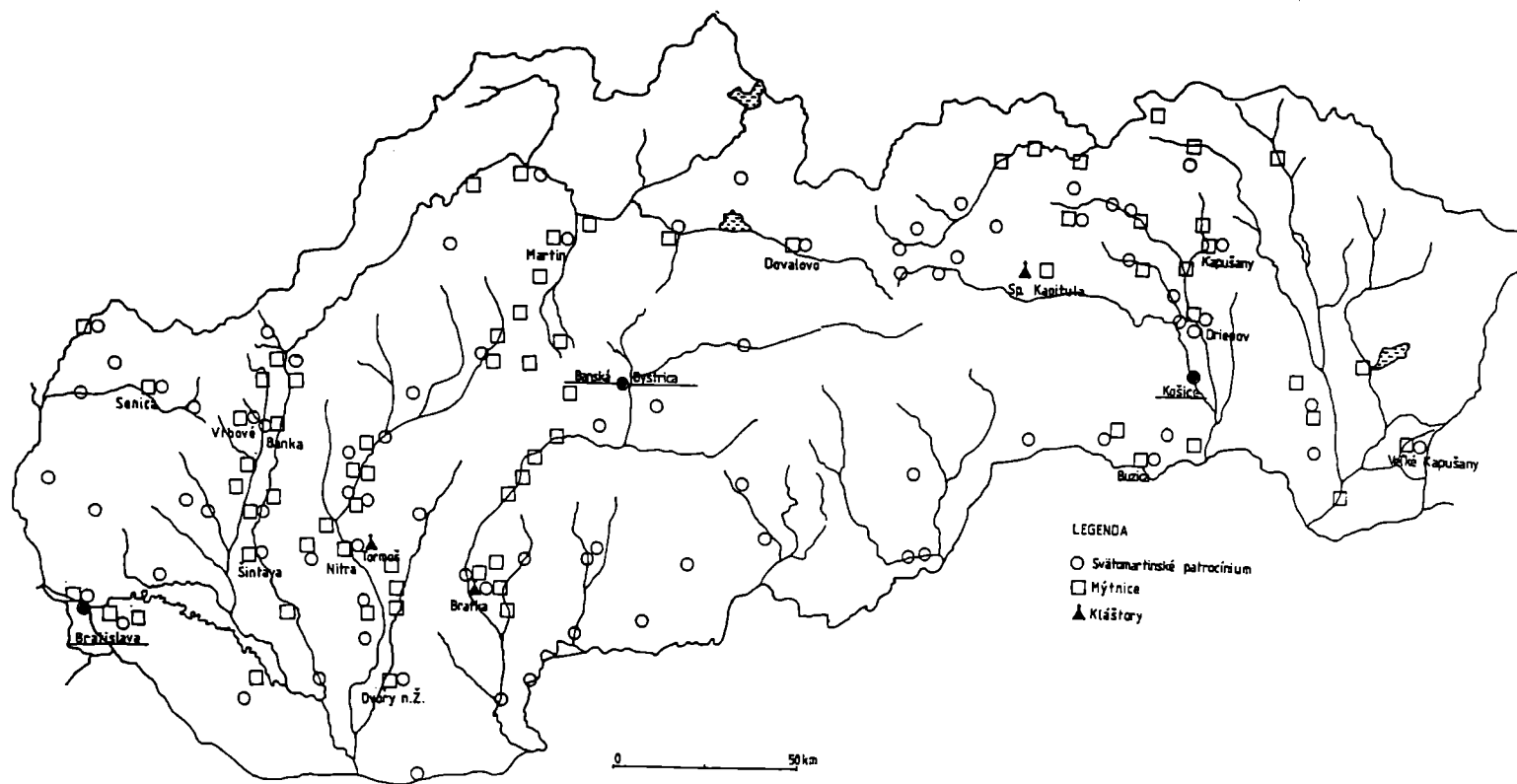
Historicko-geografická literatúra zaoberajúca sa stredovekou dopravou a cestovaním zhodne konštatuje, že väčšinou sa cestovalo peši, často s nošou na chrbte alebo na palici opretej o rameno (ikonografické doklady) alebo za použitia ťažných alebo jazdeckých zvierat (kone, mulice). A vo vrcholnom stredoveku s využitím dvojkolesových kár alebo vozov (V. Choc 1968, J. Petráň 1985, s. 812–826, Ohler 1993, s. 45n. a 151n; Fichtenau 1986; Denecke 1979, s. 456n. a 1993, s. 218n.; P. Csendes 1969, s. 50n.; k vozom L. Tarr 1978, s. 175n.). Tomu zodpovedala i povaha vozoviek. Pováčšine po celé sledované obdobie boli to úzke cesty s nespevneným povrchom bez odvodnenia (postranných priekop) a s vyjazdenými koľajami. Spevňovania povrchu vozoviek, príp. dláždenie sa obmedzovalo na prístupové cesty do kniežacích sídiel, hradov, biskupských sídiel a kláštorov, pri mýtniciach, brodoch a na miestach, kde sa konal trh. Tak uvádza Heinz Wolff, ktorý tento problém sledoval od antiky až po súčasnosť (Wolff 1987) a jeho závery podporujú i doterajšie archeologické zistenia (Praha, Nitra, Bratislava, Bardejov a iné). Cestné relikt v skalnom podloží možno dodnes vidieť na prístupových cestách do niektorých hradov, príp. kláštorov. Po severnej strane skalného chrbátu Turnianskeho hradu sa zachovali dva súběžné pásy (s rozchodom 120 cm) vo forme vydretých stôp po kolesách vozov a rovnako v horskom úseku od Letanovského mlyna na Kláštorisko (dnešný kartuziánsky chodník v Slovenskom raji) s rozchodom taktiež 120 cm. Na strmých (nebezpečných) úsekoch bola cesta zasekaná do vápencového podložia a po strane svahu zabezpečená bariérovým spôsobom. Tzv. koľajové cesty same osebe zabráňovali vychyľovaniu sa vozov do bokov. Zvyšky takýchto ciest možno dodnes vidieť v Alpách (pozri H. Molden 1986; M. Mitter 1988, s. 24). Prístupovú cestu na Muráňsky hrad vzhľadom na príkrosť skalného svahu zabezpečili proti zošmyknutiu koňa naprieč uložené drevné poľštáre na šírku cesty 3,5 m. Osadené boli do zasekaných lôžok širokých 18 cm, hlbokých 10–15 cm a vo vzájomných vzdialenostiach 30, 38–43 cm (Slivka 1990, s. 105, obr. 4 a 5). Mykenské procesijné vozy a rímske cestovné vozy mali rôzne rozpätie kolies v rozmedzí o 90 do 160 cm (Wolff 1987, s. 17); v stredoveku sa rozchod koľají pohyboval v rozmedzí 80, 90, ale i 110, 120 a 140 cm (Denecke 1979, s. 450–451).





Obr. 4. Hore: Hrad Turňa – prístupová cesta. Foto: M. Slivka. Dole: Hrad Muráň – detail prístupovej cesty so zasekanými lôžkami pre osadenie drevených trávov. Foto: M. Slivka.

Ranostredoveké cesty sledovali – pokiaľ to okolnosti dovoľovali – rovinatý terén (údolia riek). Okrem močaristých a bahnitých oblastí jedinou prekážkou im boli väčšie rieky. Prechádzali ich po brode, za pomoci kompy, alebo cez haťové priechody. Cestujúci boli tak často odkázaní na miestnu pomoc, a tak už v najstarších časoch vznikali na najdôležitejších priechodoch cez rieky malé osídlenia, ktoré sa orientovali na dopravu. Zostáva úlohou ďalšieho výskumu, aby sa orientoval na tie miesta (miestne názvy Brod, Brodské, Zbrody a pod.), ktoré súvisia aj s riečnym transportom (tzv. mokré mýtné miesta alebo prekladiská tovarov), a v prameňoch písomnej povahy sa často vyskytujú (Jamrichová 1997, s. 18–21). Do výskumnej úlohy treba započítať i mosty, pri ktorých sa najčastejšie vyberalo mýto (napr. na Váhu v Šali „tributum pontis“ dol. k r. 1252 – CDSI 2. zv., s. 277, Nárhid a i.). V blízkosti stali obslužné zariadenia (hospiciá i rehoľné domy, napr. Drance na Spiši s najstarším dochovaným mostom na Slovensku, krčmy apod. (pozri cennú štúdiu E. Maschke 1977, s. 287n., A. Rosset 1974, D. Josef 1984 (tu stredoveké mosty len ojedinelé). K pohostinným zariadeniam okrem staršej práce K. Ballaiho (1927) cenné príspevky priniesli historici V. Sedlák a J. Lukačka v zborníku „Dedinská krčma z obdobia feudalizmu a kapitalizmu na Slovensku.“ (Bratislava 1989). Zo zahraničnej literatúry predovšetkým zb. *Gastfreundschaft, Taverne und Gasthaus im Mittelalter* (Hg. H. C. Peyer). Wien 1983; G. Schreiber 1951 a Peyer 1987). K prícestným zariadeniam treba rovnako počítať i stredoveké kláštory, ktoré svoju rolu zohrávali predovšetkým na diaľkových cestách (W. Störmer 1966; H. C. Peyer 1987, s. 110–132; Ohler 1993, s. 113n.; M. Slivka 1996). Povinnosť prijímať chudobných a zvlášť počestných zakotvil už Benedikt z Nursie do reguly – kapitoly 53: „všetci prichádzajúci hostia nech sa prijímajú ako Kristus, lebo „prišiel som ako cudzinec, a prijali ste ma“ (Mat. 25, 35 – pozri A. de Vogüé 1964; Ohler 1989). Nielenže poskytovali prístrešie panovníckej družine, poslom, pútnikom, mníchom z iných kláštorov s náležitou obsluhou (kúpeľ, potravu, opravu výstroja a pod.), ale rovnako boli zainteresovaní na údržbe a výstavbe ciest a mostov. Mníšsko-pustovnícky element, ktorý sa často zdržiaval v okrajových lesných pásmach (výrazne český Vintř, alebo jeho súčasníci Benedikt a Svorad) zohral aj politicko-diplomatickú úlohu, akýchsi „regulovčikov“ v zalesnených hvozdoch (pozri B. Krzemieńska 1979, s. 38–39). Podobnú úlohu malo ostrovné mníšstvo. R. Gilchristová (1995, s. 164) ich v tejto súvislosti označila ako „udržovateľov svetla“, ktorí námorníkom asistovali a pomáhali na ich cestách. V konečnom dôsledku kláštory z podielov trhových výnosov i mýtnych poplatkov darovaných kráľom boli vydržiavané. Diaľkové cesty, po ktorých prechádzali kupecké karavány z cudziny, boli tak zabezpečené po každej stránke, a na tom mal záujem každý panovník tej-ktorej krajiny. Sústava colníc v krajinských branách a komunikačných uzloch slúžili za zmenárne, v ktorých zahraniční kupci zamieňali svoje mince za mince domáce. Len tak si možno vysvetliť pestrosť druhov obiehajúcich peňazí, ako o tom informujú nálezy mincí zahraničného pôvodu (I. Gedai 1969; B. Onak 1968, J. Trenčanová 1973; A. Fiala 1989; J. Hlinka 1974; Kraszková 1974; J. Štěpková 1968 a i.); opačne zasa – uhorských mincí v zahraničí (J. Hásková 1989). Rovnako to platí o nálezoch kupeckých plomb (J. Hunka 1995). Numizmatické bádanie musí sledovať geografické rozloženie lokalít s nálezmi mincí, a to či už ojedinelých, ale hlavne hromadných vo vzťahu k cestnému systému. Hromadné nálezy mincí (súbory obiehajúce v príslušnej dobe) a poklady (zhromaždené mince vo funkcii tezaurácie – rozlíšenie E. Nohejlovej-Prátovej 1975, s. 100) nemusia vždy predstavovať stratený depozit alebo stratu, nakoľko v symbolickej kategórii mohli predstavovať hrobovú výbavu alebo obeť, teda v oboch prípadoch mali votívny charakter, (pozri Tabaczyński 1987, s. 89–95). Trhová výmena tovarov bola úzko zviazaná s náboženskými slávnosťami a vyznačovala sa istou periodicitou, (Kazimír 1989, s. 118–119). Nemenej dôležitý zostáva fakt, že na obchod rovnako bola zainteresovaná i cirkev, čo je ďalším okruhom otázok v stanovenom bádateľskom programe (J. Le Goff 1996). Komplexné súvislosti zamerané na ľudské vzťahy k užšiemu i širšiemu prostrediu vysvetlia mnohé otázky vzájomnej komunikácie, postojov, správania sa, a v neposlednom rade vo výmene kultúrnych hodnôt. Týka sa to rov-



Obr. 5. Svätomartinské patroncium na Slovensku vo vzťahu k mýtniciam a kláštrom. Autor M. Slivka.

nako vidieka, mestských aglomerácií, kniežacích sídiel i cirkevných inštitúcií. Niektoré sme už spomenuli, iné problémy nadhadzujeme pre budúce výskumné zamerania. V prvom rade pre sledovanie trás jednotlivých ciest, hlavne na rázcestiach a križovatkách sa dodnes zachovali kamenné alebo drevené kríže, kapličky, alebo len ojedinele rastúce stromy, v bútlavinách ktorých je osadená figúra svätca alebo obraz. Nás zaiste bude zaujímať osadenie na križovatkách ciest (pôvodne potlačenie pohanského modloslužobného kultu), alebo na miestach zaniknutých sakrálnych stavieb, mostov, na horských priechodoch alebo ich úpätiach a pod., a vo funkcii priestorového znaku (Krasuski 1986). Projekt terénneho zmapovania na území Slovenska rozbieha sa na katedre religionistiky FF UK v Bratislave po vzore poľskej etnologickej vedy (T. Seweryn 1958, 1983; A. Kutrzeb-Pojnarowa 1987). Retrospektívna metóda otvára tak okruh otázok spojených s priestorovou mobilitou stredovekého človeka a priestorovým horizontom, ktorý sa časom menil (napr. účasťou na vojnovnej výprave – Zapašnik 1988). Denné výkony peších alebo na koni, či v záprahu sú už dnes v literatúre známe (Dennecke 1993, s. 217; Ohler 1993, s. 141). Závislosť výkonov (obzvlášť efektívnych) v km/hod. determinuje krajinné prostredie, stavba ciest, ročné obdobie, použitý dopravný prostriedok i organizácia výmeny koní (hlavne u poslov). Rovnako sa to týka i riečnej dopravy, kde cestovná rýchlosť bola oveľa väčšia (40–75 km za deň), samozrejme v smere prúdu vody a jej dostatku (Petráň 1985, s. 820; pozri prácu D. Ellmers 1972).

Stredoveký človek nasrže presiaknutý religiozitou dbal na dodržiavanie úzu v ne-deľu a vo sviatky necestovať. Odlišný spôsob správania k cestovnému priestoru mali nekresťania (Židia, muslimovia a i.) a nomádske kočovné obyvateľstvo. Svojím pasienkovým hospodárením bolo nútené prekonávať veľké vzdialenosti. Ináč sa tiež správali kupci (pozri H. P. Bruchhäuser 1989), hlavne v medzinárodnom obchode (Die Hanse, 2 zv. 1989). Karavána kupcov často so sebou viezla i svojho kňaza a kult domáceho svätca. Väzba kultu a obchodu má ešte predkresťanský pôvod. Dôležitá však bola posvätnosť religiózneho konania (výročný deň patronácie kostola), ktorá zaručovala aj bezpečnosť obchodu (Laum 1924, s. 94n.). Kupecké dvory (skladišťa tovarov – pozri Halaga 1991) boli napojené na sakrálny objekt, alebo stali v blízkosti neho (napr. Pražský Týn [L. Smetánka 1978], u nás Brezovička [Polla 1967]; pozri P. Johansen 1963, Nagel 1971).

V 13. storočí pri lokovaní miest sa výrazne uplatnil kupecký patrón sv. Mikuláš (napr. Levoča, Prešov, Lipt. Sv. Mikuláš, Stará Ľubovňa, Trhovište a iné). Bol patrónom všade, kde sa ohrozoval život a majetok putujúceho človeka, teda hlavne kupcov (K. Blaschke 1967; B. A. Uspienski 1985). Na strategicky a dopravne dôležitých miestach možno stopovať tzv. rytierske patrocínia: sv. Michala (strážne miesta – Slivka 1990, s. 96n., J. Hudák 1984, celouhorské spracovanie A. Mezö 1996), sv. Juraja (vo vzťahu k opevneným sídlam – Slivka 1986, s. 368–371, obr. 4) a sv. Martina, i keď funkčne i časovo značne diferencovaného (Slivka 1990, s. 97). Väzba svätomartinského patrocínia na prúdcenné zariadenia (hlavne mýtnice) je jednoznačná. Rovnako i kult sv. Žofie (Brezovička, Ružomberok, Sučany) a sv. Ducha, ako symbolu božej lásky a pomoci (Slivka 1990). Podrobný rozbor patrocínií s využitím iných príbuzných disciplín (napr. pri sledovaní patróna cestujúcich sv. Krištofa na nástenných maľbách exteriérov kostolov – pozri Benker 1975, s. 141n; H. Molden 1986, s. 26n.) osvetlí súvislosti s dopravou a priestorom. Dodnes však v tejto oblasti sa nerozvinul výskum, ako ho navodil pred 30. rokmi M. Štěpánek (1968).

Širokopriestorové dopravné rozpätie umožňovalo medziľudskú komunikáciu, kontakty s „iným“ svetom, čím sa vzájomne ovplyvňovali. Tu sa naskytá široký okruh „humanisticko-ekologických otázok“ (aj na tému samostatnej konferencie), aby som použil formuláciu D. Denneckeho (1993, s. 208), súvisiacich so vzťahmi človeka pohybujúceho sa predovšetkým v iných hospodársko-kultúrnych zónach, v inom životnom prostredí (pozri cennú štúdiu V. Hubinger 1991). Každá cesta vedie do neznáma, a tak sa ona stáva špecifickým priestorom zážitkov. Ich prekonanie je rizikovým predsavzatím. Nie náhodou v nemčine majú ten istý jazykový koreň slová Weg (= cesta) a Wagnis (= riziko, odvážny čin).

Pripomína nám to staré príslovie, ktoré hovorí, že cestovanie zbavuje človeka predsudkov. Personálna migrácia rôznorodých sociálnych cestovných skupín (panovníci, vojači, kupci, pútnici, mníši, diplomatickí poslovia, študenti, remeselní tovariši, ale aj invalidi a rôzne okrajové skupiny – z bohatej literatúry odkazujeme na Waddel 1960, s. 363–396; G. Jaritz–A. Müller [Hrsg.] 1988; Ohler 1993, tam lit., H. Zaremska 1993) odlišne vnímali prostredie a zážitky a zozbierané skúsenosti z ciest sa odrazili v ich rozprávaniach, básňach alebo v cestopisných denníkoch (Z. Tichá 1984). Väčšina z nich zostala v úplnej anonymite a jedine itineráre (v Uhorsku kráľovské – pozri Engel 1984; Sroka 1995, tam lit.), príp. obchádzky vizitátorov (Érszegi 1980, vyúčtovanie posolstiev (napr. kráľa Ladislava Pohrobka do Ríma v r. 1453 – Petrán 1985, s. 822) poskytujú informácie o predstavách vnímania cesty a okolia. K tomu je potrebné využiť všetku stredovekú korešpondenciu (charakteristiku podáva S. Menache 1990, s. 15–18).

Jedno je isté, že cestovať po dnešnej krajine v stredovekých stopách je nemožné, lebo krajina a okolie sa zásadne zmenili. Ale na cestu poznania ciest v stredovekých stopách sa treba vydať. Naše bádateľské propozície nech aspoň čiastočne poslúžia k orientácii a zavŕšeniu cieľa. I napriek platnosti axiómy Chr. Morgensterna, že „nikto nemôže byť vedľa niekoho spoločníkom putovania“ na životnej dráhe, zvládnutie načrtnutej úlohy vyžaduje spoločnú interdisciplinárnu spoluprácu.

### Tabuľka cestovnej rýchlosti podľa Dietricha Deneckého

km/deň 12 hod.	dopravný prostriedok	ročné obdobie	obdobie/epocha
23	náklad s povozom	–	stredovek
28–30	náklad s povozom	leto	stredovek
46	poštový posol (bez striedania koňa)	zima	16. stor.
53	poštový posol (bez striedania koňa)	leto	16. stor.
56	špeciálny posol s koňom	december	1192
56–60	špeciálny posol s koňom	leto	stredovek
91 (až 106)	jazdecký cválajúci posol (s výmenou koňa)	zima	16. stor.

km/hod.	dopravný prostriedok	obdobie/epocha
6	kôň v klusaní	–
8	poštový voz	17. stor.
8	kôň v rýchlom kluse	–
11	posol na koni	–
12,5	posol na koni	doba rímska
15	jazdec štafetovej služby	stredovek
18	cválajúci kôň	–

### Literatúra

- AURIG, R., 1989: Altstrassenreste als archäologische Denkmäler. In: Ausgrabungen und Funde 34, H. 1, s. 1–5.
- BALLAI, K., 1927: A magyar korcsmák és fogadók a 1.–18. században. Budapest.
- BARTL, J., 1963: Mýta na Malom Dunaji vo vzťahu k Bratislave a bratislavskému mýtu. In: Zborník SNM – História 3, s. 51–66.
- BAZOVSKÝ, L., 1992: Osídlenie Záhoria v dobe veľkomoravskej. Diplomová práca. Bratislava.
- BENKER, G., 1975: Christophorus. Patron der Schifter, Huhrlaute und Krafftaher. Legende, Verehrung, Symbol. München.
- BLASCHKE, K., 1967: Nikolaipatroszinium und städtische Frühgeschichte. In: Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte-Kan. Abt. 53, s. 273–337.
- BORCSICZKY, B., 1914: A politikai változások befolyása Magyarországon kereskedelmi útjaira a XIV. és XV. században. Budapest.
- BORST, A., 1973: Lebensformen im Mittelalter. Frankfurt/M.–Berlin.
- BRÜCHHÄUSER, H.-P., 1989: Kaufmannsbildung im Mittelalter. Determinanten des Curriculums deutscher Kaufleute im Spiegel der Formalisierung von Qualifizierungsprozessen. Köln–Wien.
- BUCZEK, K., 1957: Stróże. Studium z ustroju społecznego Polski wczesnofeudalnej. In: Roczniki dziejów społecznych i gospodarczych t. 19, s. 11–41.

- CASSON, L., 1976: *Reisen in der Alten Welt* (angl. preklad). München.
- CDSI = *Codex diplomaticus et epistolaris Slovaciae*. I. zv. (ed. R. Marsina). Bratislava 1971.
- CSENDES, P., 1969: *Die Strassen Niederösterreichs im Früh- und Hochmittelalter*. Diss. Wien 33. Wien.
- CUŘÍN, F., 1973: Pomístní a tratová jména Brána, Branka, Vrata apod. In: *Sborník Pedagogické fakulty UK v Praze – Filologické studie IV*, s. 105–111.
- ČERNÁ, E.–VELÍMSKÝ, T., 1993: Česko-saské kontakty a problematika středověkých cest přes Krušné hory a Děčínské stěny. In: *Čechy a Sasko v proměnách dějin*. Slavogermanica II. Acta Universitatis Purkynianae – Philosophica et Historica I, 359–372.
- DENECKE, D., 1979: Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege. In: *Geschichtswissenschaft und Archäologie. Untersuchungen zu Siedlungs-Wirtschafts und Kirchengeschichte*. Sigmaringen, s. 433–483.
- 1986: *Strasse und Weg im Mittelalter als Lebensraum*. In: *Mensch und Umwelt im Mittelalter*. Stuttgart, s. 207–223.
- DIE HANSE, 1989: *Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos*. Ausstellungskatalog 1–2. Hamburg.
- DOMANOVSKY, S., 1916: *A harmizadvám eredete*. Budapest.
- ELLMERS, D., 1972: *Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa*. Neumünster.
- ENGEL, P., 1984: Hunyadi János kormányzó itineráriuma (1446–1452). In: *Századok* 118, s. 974–997.
- ERSZÉGI, G., 1977: Die Entstehung der Wart. In: *Die Obere Wart*. Oberwart, s. 117–163.
- 1980: Zu Alltagsleben und Sachkultur ungarischer Benediktinerklöster des Spätmittelalters. In: *Klösterliche Sachkultur des Spätmittelalters*. Wien, s. 195–215.
- FIALA, A., 1989: Byzantské mince na Slovensku (6.–12. storočie). In: *Slovenská numizmatika X*, s. 57–64.
- FIALA, A.–VALLAŠEK, A., 1973: Neznáma budova mýtnej stanice v Spišskom Podhradí. In: *Vlastivedný časopis* 22, s. 40–41.
- FICHTENAU, H., 1986: *Reisen und Reisende im Mittelalter*. In: *Beiträge zur Mediävistik 3* (Stuttgart), s. 1–79.
- GÁRDONYI, A., 1908: Felső-Magyarország kerestelmi utjai a középkorban. In: *Közgazdasági Szemle* 32, s. 90–96 a 192–205.
- GEDAI, I., 1969: Fremde Münzen in Karpatenbecken aus dem 11.–13. Jahrhundert. In: *Acta Archaeologica Acad. Sc. Hung.* 21, s. 107–111.
- GILCHRIST, R., 1995: *Contemplation and action. The Other Monasticism*. London–New York.
- GLASER, L., 1929: A Dunától középkori uthálózata. In: *Századok*, 63, s. 138–167.
- GÖCKENJAN, H., 1972: *Hilfsvölker und Grenzwächter im mittelalterlichen Ungarn*. Wiesbaden.
- GOETZ, H. W., 1993: Zur Mentalität bäuerlichen Schichten im frühen Mittelalter. In: *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 80, s. 5–174.
- GUREVIČ, A. J., 1978: *Kategorie středověké kultury*. Praha.
- HALAGA, O., 1966: Spojenie slovenských miest s Poľskom a Rusou do 16. storočia. In: *Historické štúdie* 11, s. 139–167.
- 1967: Kaufleute und Handelsgüter der Hanse im Karpatengebiet. In: *Hansische Geschichtsblätter* 85, 59–84.
- 1968a: O stykoch krajov Slovenska s juhoslovanskými v stredoveku. In: *Československo a Juhošlávia*. Bratislava, s. 64–67.
- 1968b: Poľská a uhorská soľ na Slovensku v stredoveku. In: *Studia i dziejów górnictwa i hutnictwa t. XII*, s. 28–75.
- 1969: Slovensko-ruské styky pred národným obrozením. In: *Historica Carpatica* 1, s. 67–92; II. časť v 2. roč. 1970, s. 5–27.
- HALAGA, O. R., 1972: Riečna doprava v Karpatskej oblasti za feudalizmu. In: *Slovenský národopis* 20, s. 557–571.
- 1973: Počiatky diaľkového obchodu cez stredné Karpaty a košického práva skladu. In: *Historica Carpatica* 4, s. 3–28.
- 1975: Košice – Balt. Výroba a obchod v styku východoslovenských miest s Pruskom (1275–1526). Košice.
- 1981: Význam nadregionálnych trhov v ekonomike Slovenska. In: *Historické štúdie* 25, s. 151–174.
- 1987: Podiel Slovenska na európskom obchode v stredoveku. In: *Zborník prednášok „K dejinám obchodu na Slovensku“*. Bratislava, s. 31–40.
- 1991: Colnice a dôvernici v ríšskom monopole Košíc. In: *Historický časopis* 39, s. 3–11.
- HANULIAK, V., 1996: *Via magna na strednom Slovensku v období časného a vrcholného stredoveku*. In: *Archaeologia historica* 21, s. 443–449.
- HÁSKOVÁ, J., 1989: K obchodným stykům Čech s Uhrami v období raného feudalismu (Nálezy uherských mincí v Čechách). In: *Slovenská numizmatika* 10, s. 213–221.
- HERÉNYI, J., 1975: „Die Wart“ im Spiegel der mittelalterlichen Rechtsgeschichte. In: *Zeitschrift des historischen Vereines für Steiermark (Graz)* T. 66, s. 111–139.
- HLINKA, J., 1974: *Nálezy českých a uhorských mincí na Slovensku*. In: *Slovenská numizmatika* 3, s. 11–72.

- 1989: Nálezy sliezskych mincí na Slovensku. In: Zborník SNM – História 29, s. 249–279.
- 1970: Česká cesta na území Slovenska vo svetle nálezov mincí. In: Zborník SNM – História 10, s. 193–215.
- HORVATH, V.–MAINUŠ, F.–JANÁK, J., 1977: Historie celnictví v ČSSR. Praha.
- HRAŠE, J., 1885: Zemské stezky, strážnice a brány v Čechách. Nové Město nad Metují.
- HROMÁDKA, J., 1933: Česká cesta na Slovensku a Žižkovo ťažení do Uher r. 1423. In: Bratislava 7, s. 416–450.
- HUBINGER, V., 1991: Svět za ohradou. In: Český lid 78, s. 1–8.
- HUDÁK, J., 1984: Patrocíniá na Slovensku. Bratislava.
- HUNKA, J., 1995: Obchodný život v stredovekých slovenských mestách v konfrontácii s numizmatickými a archeologickými nálezmi. In: Archaeologia historica 20, s. 585–588.
- CHOC, P., 1965: Vývoj cest a dopravy v Čechách do 13. storočia. In: Sborník Čsl. společnosti zeměpisné sv. 78, s. 16–133.
- JAMRICHOVÁ, A., 1997: Mýtné stanice na Slovensku v stredoveku. Diplomová práca. Trnava.
- JANŠÁK, Š., 1960: Konfinium na Záhorí a stará cesta nim vedúca z Bratislavy do Prahy. In: Geografický časopis 12, s. 86–96.
- 1961: Česká cesta – najstarší spoj Slovenska s českými krajinami. In: Vlastivedný časopis 10, s. 83–87.
- 1963a: Nový smer Českej cesty od začiatku XV. storočia. In: Zprávy oblastního muzea jihovýchodní Moravy v Gottwaldově č. 3, s. 84–87.
- 1963b: Biela Hora v Malých Karpatoch. In: Geografický časopis 15, s. 186–196.
- 1964a: Z minulosti dopravných spojov na Slovensku. In: Geografický časopis 16, s. 13–31.
- 1964b: Cesta českých stráží. In: Geografický časopis 16, s. 326–339.
- 1967: Prechod českej cesty cez údolie Nitry pri Dvoroch nad Žitavou. In: Geografický časopis 19, s. 130–138.
- JARITZ, G.–MÜLLER, A., 1988: Migration in der Feudalgessellschaft. (Studie zur hist. Sozialwissenschaft 8.) Frankfurt–New York.
- JOHANSEN, P., 1963: Die Kaufmannskirche. In: Wisby-Symposiet för historiska Vetenskap, s. 85–129.
- JOSEF, D., 1984: Naše mosty historické a současné. Praha.
- JUNKEIMANN, M., 1990: Die Reiter Roms. Teil I: Reise, Jagd, Triumph und Circusrennen. Mainz.
- KAZIMÍR, Š., 1987: Tovarovo-peňažné vzťahy v období denárovej meny (11.–začiatok 14. storočia). In: Slovenská numizmatika 10, s. 117–124.
- KEJŘ, J., 1987: Trhy a trhové vsi v Čechách a na Moravě. In: Právněhistorické studie 28, s. 9–44.
- KLEIN, B., 1976: Rekonštrukcia cestnej siete Zvolenskej župy v období Arpádovcov. Rig. práca. Trenčín (Rkp. uložený v Ústr. knižnici UK Bratislava pod č. Rig.–1833).
- 1978: Zásady určovania stredovekých ciest v geografickom prostredí. In: Vlastivedný zborník Považia 13, s. 19–39.
- 1985: Príspevok k historicko-geografickej lokalizácii cestnej siete Zvolenského komitátu. In: Vlastivedný zborník Považia 15, s. 87–132.
- KLINČOKOVÁ, K.–FERUS, V., 1982: Stavebno-historický vývoj Vodnej veže v Bratislave. In: Pamiatky a príroda Bratislavy (zb.) 7, s. 109–132.
- KOLLER, H., 1995: Die Raffelstetler Zollordnung und die mährischen Zentren. In: Burg – Burgstadt – Stadt. Zur Genese mittelalterlicher nichtagrarischer Zentren in Ostmitteleuropa. Berlin, 283–295.
- KOMMUNIKATION, 1992: Kommunikation und Alltag in Spätmittelalter und früher Neuzeit. (konf. zb.). Wien.
- 1994: Kommunikation zwischen Orient und Okzident Alltag und Sachkultur. (konf. zb.). Wien.
- KOSÁRY, D., 1951: Bevezetés a magyar történelem forrásaiba és irodalmába. Budapest.
- KOWALCZYK, E., 1984: Zasielki. Uwagi do artykułu Jana Leśnego. In: Kwartalnik HKM 32, nr. 3, s. 389–394.
- KRAJČOVIČ, R., 1992: Veľkomoravská cesta z Nitry na Moravu. In: Slavia 61, s. 453–459.
- KRASKOVSKÁ, L., 1974: České stredoveké razby v nálezoch mincí na Slovensku. In: Numizmatiký sborník 13, s. 131–135.
- KRASUSKI, W., 1986: Krzyże i kapliczki przydrożne jako znaki podziału przestrzeni. In: Polska sztuka ludowa 40, nr. 3–4, s. 225–232.
- KRZEMIENSKA, B., 1979: Boj knížete Břetislava I. o upevnění českého státu (1039–1041). Praha.
- KUBINYI, A., 1988: Königliches Salzmonopol und die Städte des Königreichs Ungarn im Mittelalter. In: Stadt und Salz (Linz/Donau), s. 213–232.
- 1991: Die königlich-ungarischen Salzordnungen des Mittelalters. In: Das Salz in der Rechts- und Handelsgeschichte Berenkamp, s. 261–270.
- KUBŮ, F.–ZAVŘEL, P., 1995: Prachatický systém Zlaté stezky. In: Zlatá stezka 2, s. 74–98.
- KUČERA, M., 1964: Vývoj solného monopolu na Slovensku v staršom stredoveku. In: Zborník FF UK – Historica 15, s. 71–86.
- KUTRZEBA-POJNAROWA, A., 1987: Na początku były kapliczki. Kapliczki, krzyże i figury przydrożne w zaoi sprzed przesłopol wieku. In: Polska sztuka ludowa 41, s. 23–34.

- LALIK, B., 1977: Targ. In: Słownik Starożytności Słowiańskich. VI. zv. Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk, s. 25–32.
- LAUM, B., 1924: Heiliges Geld. Eine historische Untersuchung über den sakralen Ursprung des Geldes. Tübingen.
- Le GOFF, J., 1994: Stredoveké mentality a dejiny imaginárna. In: Text – revue pre humanitné vedy č. 2, s. 59–67.
- 1995: Sakiewka i życie. Gospodarka i religia w średniowieczu. Gdańsk.
- LEŚNY, J., 1982: Zasięki. In: Słownik Starożytności Słowiańskich. t. VII, cz. 1, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk, s. 76–82.
- LEWICKI, T., 1956: Zróżdła arabskie do dziejów Słowiańszczyzny I. Wrocław–Kraków.
- 1967: Uwagi o niektórych wczesnośredniowiecznych węgierskich drogach handlowych. In: Slavia Antiqua 14, s. 15–29.
- LOTZ, H. (red.), 1889: Deutsche Postgeschichte. Berlin.
- MAJTÁN, M., 1996: Z lexiky slovenskej toponymie. Bratislava.
- MARSINA, R., 1973: K vývoju miest na Slovensku do začiatku 15. storočia. In: Historický časopis 21, s. 33–367.
- 1978: Mesto a trh na Slovensku do konca 13. storočia. In: Historický časopis 28, s. 77–93.
- MASCHKE, E., 1977: Die Brücke im Mittelalter. In: Historische Zeitschrift 224, s. 265–292.
- MATĚJEK, F., 1970: Stráž jako pomístní jméno na Moravě. In: Onomastické práce (Praha) sv. 3, s. 160–167.
- MAYER, H. E., 1985: Geschichte der Kreuzzüge. 6. Aufl. München.
- MENACHE, S., 1990: The Vox Dei: Communications in the Middle Ages. New York.
- MEZŐ, A., 1996: A templomcím a magyar helységnevekben (11–15. század). Budapest.
- MITTLER, M., 1988: Pässe–Brücken–Pilgerpfade. Historische Verkehrswege der Schweiz. Zürich und München.
- MÓCSY, A.–FITZ, T., 1990: Pannonia régészeti kézikönyve. Budapest.
- MOLDEN, H., 1986: Arlberg Pass, Hospiz und Bruderschaft. Wien–München.
- MURRAY, A., 1978: Reason and Society in the Middle Ages. Oxford.
- NAGEL, G., 1971: Das mittelalterliche Kaufhaus und seine Stellung in der Stadt. Berlin.
- NOHEJLOVÁ-PRÁTOVÁ, E., 1975: Základy numismatiky. Praha.
- NOVOTNÝ, B., 1986: Staré obchodné cesty v Čechách a na Moravě ve světle nálezů mincí z 10. až 13. století a jejich vztahy k archeologickým a písemným pramenům. In: Denárová měna na Moravě. Brno, s. 52–85.
- NOWAKOWA, J., 1951: Rozmieszczenie komór celných i przebieg dróg handlowych na Śląsku do końca XIV wieku. Wrocław.
- OHLER, N., 1989: Klosterliche Gastfreundschaft im Mittelalter. In: Geschichtsblätter Kreis Bergstrasse 22, s. 37–62.
- 1993: Reisen im Mittelalter. 3. vyd. München–Zürich.
- OLIVOVÁ-NEZBEDOVÁ, L. a kol., 1995: Pomístní jména v Čechách, o čem vypovídají jména polí, luk, lesů, hor, vod a cest. Praha.
- ONAK, B., 1967–68: Polnische und deutsche Funde ungarischer Münzen vorn XI. bis XIII. Jahrhundert. In: Numismatikai Közlöny 66–67, s. 29–36.
- PAULINYI, O., 1923/24: A sóregalé kialakulása Magyarországon. In: Századok 57–58, s. 627–647.
- PETRAŇ, J. a kol., 1985: Dějiny hmotné kultury I/2. Praha.
- PETROVIĆ, V., 1991: Cestná sieť na Záhorí. Diplomová práca. Bratislava.
- PEYER, H. C., 1987: Von der Gastfreundschaft zum Gasthaus. Studium zur Gastlichkeit im Mittelalter. (MHG Schriften 31). Hannover.
- PICHLEROVÁ, M., 1984: Jantárová a limitná cesta v Bratislavskej bráne. In: Zborník prác Ludmile Krasovskej (k životnému jubileu). SNM Bratislava, s. 92–106.
- PLAČEK, M., 1990: Fortifikace ke kontrole a zajištění středověkých komunikací. In: Arch. historica 15, s. 203–215.
- PLEIDELL, A., 1925: A nyugatra irányulo magyar kerskedelem a középkorban. Budapest.
- POLLA, B., 1967: Výsledky historicko-archeologického výskumu v Brezovičke. In: Sborník Národního musea v Praze. Rada A. Historie 21, s. 291–297.
- POŠVÁŘ, J., 1964: Obchodné cesty v českých zemích, na Slovensku, ve Slezsku a v Polsku do 14. století. In: Slezský sborník 62, s. 54–63.
- PÚSPÖKI-NAGY, P., 1989: Piacok és vásárok kezdetei Magyarországon (1000–1301). 1. Bratislava.
- RATZ, A., 1966: Valbach – Kapuvár – Bobuth. Landestor und Gyepűsystem der Rabnitzlinie. In: Wissenschaftliche Arbeiten aus dem Burgenland (Eisenstadt) Heft 35, s. 446–514.
- ROLLE, R., 1988: Archäologische Bemerkungen zum Warägerhandel. In: Bericht der Römisch-Germanischen Kommission Bd. 69, s. 472–529.
- RÖSENER, W., 1985: Bauern im Mittelalter. München.
- ROSSET, A., 1974: Drogi i mosty w średniowieczu i w czasach odrodzenia. Warszawa.
- ROUBÍK, F., 1938: Silnice v Čechách a jejich vývoj. Praha.



- RUNCIMAN, S., 1989: Geschichte der Kreuzzüge (angl. preklad). München.
- RUTTKAY, A., 1981: Zaniknutý hrad na Michalovom vrchu medzi Klížskym Hradištom a Kolačnom, okr. Topoľčany. In: Arch. historica 6, s. 407–427.
- SEDLÁK, V., 1980, 1987: Regesta diplomatica nec non epistolaria Slovaciae. I–II. Bratislava.
- SEDLÁKOVÁ, A., 1997: Diaľkové cesty na Slovensku v stredoveku. Diplomová práca. Trnava.
- SEIBT, F., 1987: Glanz und Elend des Mittelalters. Eine endliche Geschichte. Berlin.
- SEWERYN, T., 1958: Kapliczki i krzyże przydrożne w Polsce. Warszawa.
- 1983: Kapliczki, krzyże i figury przydrożne na terenie diecezji tarnowskiej. Tarnów.
- SCHREIBER, G., 1951: Mittelalterliche Alpenpässe und ihre Hospitalkultur. Miscelanea Giovanni Galbiato 3 (= Font. Ambrosiani 27). Milano.
- SLIVKA, M., 1986: Príspevok k problematike vzťahu stredovekých sakrálnych objektov a feudálnych sídiel na Slovensku. In: Archaeologia historica 11, s. 359–376.
- 1990: Stredoveká cestná sieť na východnom Slovensku a jej determinanty. In: Slovenská numizmatika XI, s. 83–112.
- 1996: Vzájomné väzby stredovekých kláštorov vo východnej časti Karpát (poľsko-slovensko-ukrajinské). In: Początki w średniowieczu. (konf. zb.). Rzeszów, s. 309–326.
- SLIVKA, M.–VALLAŠEK, A., 1991: Hrady a hrádky na východnom Slovensku. Košice.
- S. Z. (= SMETÁNKA), 1978: Diskuse o problematice sídlišť typu „Týn“. In: Archeologické rozhledy 30, s. 210–212.
- SROKA, S., 1995: I. Ulászló itineráriuma (1440–1444). In: Történeti tanulmányok IV (Debrecen), s. 21–47.
- STÖRMER, W., 1966: Fernstrasse und Kloster zur Verkehrs- und Herrschaftstruktur des westlichen Altbayern im frühen Mittelalter. In: Zeitschrift für bayerisch Landesgeschichte 29, s. 299–343.
- SZÖKE, B., 1957: Brod na rieke Nitre pri Nových Zámkoch. In: Študijné zvesti AÚ SAV – Janšákov zborník (Nitra), s. 108–112.
- ŠMILAUER, V., 1932: Vodopis starého Slovenska. Praha–Bratislava.
- ŠTÁNSKY, P., 1971: Mýtné pomery v Turci vo svetle archívnych prameňov. In: Kmetianum – vl. zborník II, s. 150–172.
- ŠTĚPÁNEK, M., 1968: Patrocina a středověké cesty. In: Čsl. časopis historický 16, s. 551–584.
- ŠTĚPKOVÁ, J., 1968: Islámské mince v nálezech ze Slovenska. In: Numismatický sborník 10, s. 278–282.
- TABACZYNSKI, S., 1987: Archeologia średniowieczna. Problemy. Źródła. Cele badawcze. Wrocław.
- TAGÁNYI, K., 1921: Alte Grenzschutz-Vorrichtungen und Grenz-Ödland: gypű und gypűelve. In: Ungarische Jahrbücher (Berlin und Leipzig) Bd. I, s. 105–121.
- TARR, L., 1978: Karren, Kutsche, Karosse. Berlin.
- TICHÁ, Z., 1984: Jak staří Čechové poznávali svět. Praha.
- TRENČANOVÁ, J., 1973: Obchodné cesty na východnom Slovensku v zrkadle nálezov mincí. Diplomová práca. Prešov.
- TŘEŠTÍK, D., 1973: „Trh Moravanů“ – ústřední trh Staré Moravy. In: Čs. časopis historický 21, s. 869–894.
- ULIČNÝ, F., 1987: Dejiny osídlenia Liptova do konca 19. storočia (3. časť). In: Liptov – vl. zborník 9, s. 61–143.
- 1993: Podiel Rusov, Rusínov na doosídľovaní Slovenska v stredoveku. In: Slavica Slovaca 28, s. 21–29.
- USPIENSKIJ, B. A., 1985: Kult św. Mikołaja. Lublin.
- VARSIK, B., 1984: Z osídlenia západného a stredného Slovenska v stredoveku. Bratislava.
- VÁVRA, I., 1968: Uherská cesta. In: Historická geografie I, 43–61.
- VISY, Z., 1988: Der pannonsische Limes in Ungarn. Stuttgart.
- VOGÜE, A. de, 1964: „Honoré tous les hommes“. Le sens de l'hospitalité bénédictine. In: Revue d'ascétique et de mystique 40, s. 129–138.
- WADDEL, H., 1960: Średniowiecze wagańtów (preklad). Warszawa.
- WIELOWIEJSKI, J., 1960: Główny szlak bursztynowy w czasach cesarstwa rzymskiego. Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk.
- WAGNER, H., 1955: Urkundenbuch des Burgenlandes und der angrenzenden Gebiete der Komitate Wieselburg, Ödenburg und Eisenburg. I. Graz–Köln.
- WAŚOWICZ, T., 1967: Sandomierska sieć drożna w wiekach średnich. In: Studia Sandomierskie, s. 111–132.
- WENZEL, G., 1872: Nyitra vármegyének. XV. századbeli vámhelyei. Pest.
- WEYMAN, S., 1938: CIA i drogi handlowe w Polsce Piastowskiej. Poznań.
- WOLF, H., 1987: Das Pflaster in Geschichte und Gegenwart. München.
- WYROZUMSKA, B., 1977: Drogi w ziemi Krakowskiej do końca XVI wieku. Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk.
- ZAPAŚNIK, S., 1988: Przestrzeń w średniowiecznym obrazie świata. In: Kultura i społeczeństwo 32, nr. 2, s. 19–28.
- ZAREMSKA, H., 1993: Banicji w średniowiecznej Europie. Warszawa.
- ZÁVODSZKY, L., 1904: A szent István, szent László és Kálmán korabeli törvények é zsinati határozatok forrásai. Budapest.

ZEMEK, M., 1972: Moravsko-uherská hranice v 10.–13. století. Brno.

ŽEMLIČKA, J., 1996: Entstehung und Entfaltung der Marktorganisation in Böhmen und Mähren. In: Hausbau und Raumstruktur früher Städte in Ostmitteleuropa. PA–Supplementum 6, Praha, s. 17–27.  
– 1997: Čechy v době knížecí (1034–1198). Praha.

## Zusammenfassung

### Rekonstruktion des Wegenetzes in der Slowakei

(Der gegenwärtige Stand der Forschung und seine Perspektiven)

Mit der Erforschung des europäischen Verkehrsnetzes beschäftigen sich alle Fachbereiche der Geisteswissenschaften. Die größte Aufmerksamkeit wurde von den Historikern, Geographen, Numismatikern, Philologen und Archäologen dem böhmischen Weg und dem Donauweg gewidmet. Der wichtigste Faktor für jeden Weg war der Handel und alle Veränderungen waren im Verlauf der Geschichte von ihm abhängig. Die wichtigste Zeitperiode war das 12. und 13. Jahrhundert. In dieser Zeit entstanden die meisten Städte, die für den Verlauf der Wege bestimmend waren. Auf den Fernwegen waren wichtige Punkte die Mauthäuser und Zollhäuser. Ihre Aufgaben waren breiter als heute, besonders von der Seite der Sicherheit für die ausländischen Kaufleute.

Zu den Fernwegen gehörten auch Stifthäuser. Sie dienten nicht nur für die Übernachtung und Erholung, sondern sie kümmerten sich auch um die Wege, um den Zustand der Furten und der Brücken.

Für die weitere Forschung schlägt der Verfasser die Kartierung der Kommunikationsrelikten in den kleineren Gebieten vor. Wichtiges Kennzeichen für die alten Wege sind auch die Kapellen, Kreuze, Patrozinien (z. B. St. Michael, Martin, Christoph, Sofie u. a.) und Münzfunde.

Mit den alten Wegen sind auch weitere Fragen verbunden, wie z. B. die Beziehungen zwischen verschiedenen Völkern, neue wirtschaftliche und kulturelle Erkenntnisse usw.

### Abbildungen:

1. Handelswege auf dem Wasser und Festland in den Mittelkarpaten und auf dem Gebiet des Tisa-Flusses in der 2. Hälfte des 13.–15. Jh. Nach Halaga.
2. Das Wort „Wallfahrt“ und „Hohlweg“ in den slowakischen topographischen Namen. Nach M. Majtán 1996.
3. Pflasterung eines Weges. Nach Chronik Hainauts I., um 1448.
4. Oben: Burg Turňa – ein Teil des Zugangsweges. Unten: Burg Muráň – ein Detail des Zugangsweges mit eingehauen Lagern für Holzbalken.
5. St. Martin-Patrozinium in der Slowakei in der Beziehung zu den Mauthäusern und Klöstern.

