

## Z MINULOSTI DOPRAVNÝCH SPOJOV NA SLOVENSKU

In the article the author explains the development of communications in the territory of Slovakia and the neighbouring regions, starting with the Bronze Age, up to the beginning of the 19th century. He does so, above all, on the basis of the economic relations of the Carpathian basin with the Elbe and the Rhine basins, the existence of which may be ascertained in antiquity. He deals chiefly with the so-called Czech route (Via Bohemica) linking Prague with Buda, which led through southern Slovakia and for more than 5 centuries (1250—1810) played the task of the highway between the Czech and the Hungarian empires. In the last paragraph the author informs the reader of the rise and development of postal communications in Hungary, the cradle of which was also in Slovakia.

Do rámca otázok, ktoré sa majú spracovať a podať v pripravovanom historickom atlase našej republiky, patria i staré cesty. Tento problém, priam tak dejepisný ako geografický je príliš rozsiahly, než aby ho bolo možné zachytiť v krátkom článku. Touto štúdiou chceme poukázať na jeho podstatu, obsah i rozsah a na nutnosť venovať mu väčšiu pozornosť.

### *1. Charakter stredovekých ciest a dopravy po nich*

Význam komunikácie sa v rozličných dejinných dobách menil. Keď sa štáty začali organizovať, diaľkové cesty, spájajúce zemepisné oblasti znepriatelených národov, stratili svoj význam, ba pokladali sa skôr za negatívne hodnoty. Stredoveký štát zriaďoval na hraniciach tzv. konfinium, aby tým napomáhal kohéziu svojich vnútorných častí a zložiek. V tomto štádiu vývoja hrajú významný zástoj skôr vnútorné spoje. Ak cesty tvorili prostriedok pre styk susediacich štátov, pomedzný hvozď, čiže konfinium, tento styk rušil, prekážal mu, alebo ho aspoň obmedzoval na minimum. Pravda, obmedzenie platilo predovšetkým pre civilné obyvateľstvo. Armáda, tvoriaca v stredoveku jadro štátnej moci, pohybovala sa voľne po cestách, ktoré vlastne slúžili na prvom mieste pre jej potreby.

Stredoveké cesty majú len veľmi málo spoločných znakov s dnešnými cestami. Keďže sa po nich dopravovalo prevažne ťažnými zvieratami alebo nosičmi-pešiakmi, boli úplne bez kamenného podkladu, ba aj bez akejkoľvek povrchovej úpravy, hoci aj len z materiálu nachádzajúceho sa na mieste. Pravidelne išlo len o vyšliapané stopy, neskoršie, pri doprave povozmi, aj o koľaje. Pomocou mostov, veľmi nákladných a konštruktívne ťažkých stavieb prekračovali sa vodné toky len tam, kde už nebolo iného prostriedku. Vo všeobecnosti sa mosty nahradzovali na potokoch a menších riekach brodmi, na veľtokoch lodnými prievozmi alebo plfami.

Na Morave sa spomínajú akési jednoduché stavebné zásahy na cestách už v listinách z 12. a 13. stor. Niektoré miesta na vodných tokoch sú označené menami „mostište“ alebo „hate“. Týmito pojmami sa rozumeli súvislé hrádze, zhotovené z prútených otiepok,

ktoré sa poukladali husto vedľa seba v jednej alebo i vo viacerých vrstvách do barín, prípadne do plytkých potokov so širokým korytom. Na ne sa nahádzala hlina, čím sa vytvorila súvislá cesta. Voda mohla otvormi vzniknutými medzi drevenými prútni voľne pretekať alebo i stáť. Pokiaľ boli otepieky neustále ponorené vo vode, mohli takéto primitívne mosty vydržať i mnoho rokov.

Iný spôsob stavby, známy v stredoveku na Šumave, spočíval v tom, že v smere cesty sa na zem položili dva paralelne prebiehajúce tránce alebo aj neotesané stromy vo vzdialenosti asi 2,5 m od seba a priestor medzi nimi sa vyplnil kamením na výšku 30–40 cm. Tým vznikla vlastne vozovka, chránená postrannými trámami tak, aby sa kamene zo strán nevyvávali. Takýmito cestami sa prekračovali vlhké miesta v lesoch. Cez väčšie, ale plytké bariny viedli akési súvislé lávky, vyhotovené zo dvoch otesaných trámocv položených vedľa seba na priečne pražce. Postranné zábradlia, jedno alebo dve, slúžili za oporu pre nosičov. Autorom týchto stavieb na Šumave bol vraj nejaký pustovník žijúci v horách.<sup>1</sup> V skutočnosti sa s nimi stretávame už u Rimanov a starých Germánov.<sup>2</sup>

Starovek a stredovek si s primitívnymi dopravnými prostriedkami nerobil nárok na stavebne vybudované cesty. Vtedy armádam a obchodníkom, prechádzajúcim častejšie po cestách do neznámeho kraja záležalo predovšetkým na tom, aby sa vyšliapaná stopa nestratila, čo pri slabej frekvencii bolo vlastne veľkou požiadavkou. Vo vývoji komunikácií znamená už veľký pokrok, keď sa cestný priestor oddelil od susedného poľa živým plotom. Tento zásah bol potrebný už aj preto, lebo si plochu cesty privlastnil často susedný majiteľ. V starom germánskom práve sa nachádza zákaz orať a osievať cesty a ustanovuje sa povinnosť prípadne už zorané dať do pôvodného stavu. Pre doklad o oraní ciest netreba však chodiť do stredoveku. V Uhorsku ešte i štatút Jász — Kúnov z marca 1766 obsahuje takýto zákaz. Z neho vidieť, že na Kúnmí obývanom území, medzi Dunajom a Tisou, pojem verejnej cesty je ešte i v 18. stor. veľmi labilný.<sup>3</sup>

V stredoveku sa cestovalo takmer výlučne na koňoch. Tento dopravný prostriedok slúžil ženám ako aj mužom. Cestovanie na vozoch sa považovalo za prepych. Aj tovar sa nosil prevažne na koňoch. Doprava bola rýchlejšia a vzhľadom na stav ciest i pohodlnejšia.

Práve z toho dôvodu, že sa po pravekých a stredovekých cestách nezachovali stavebné pamiatky, ako napr. po rímskych dopravných spojoch, treba ich minulosť skúmať inými metódami. Pre zistenie najstarších ciest v teréne máme len jedno kritérium: výskyt predvekových osád v určitých oblastiach alebo predmetov z inventára predvekeého človeka (zbrane a šperky). Ak sú osady rozložené husto pozdĺž nejakej čiary (napr. na brehu rieky), prebiehajúcej územím vhodným pre styk za každého počasia, môžeme sa právom domnievať, že tade viedla cesta. To isté platí aj o prechodoch cez vodné toky, kde sa pri brodoch sústreďovali osady v priam nápadnom množstve. Ako príklad možno uviesť už od praveku existujúci brod cez Váh pri Seredi. Priam tak vydražujú praveké cesty aj predmety výmenného obchodu (jantár, obsidián, bronzové zbrane a šperky), uložené pozdĺž nich v tzv. depótoch, čiže intencionálnych hromadných úkrytoch pod zemou.

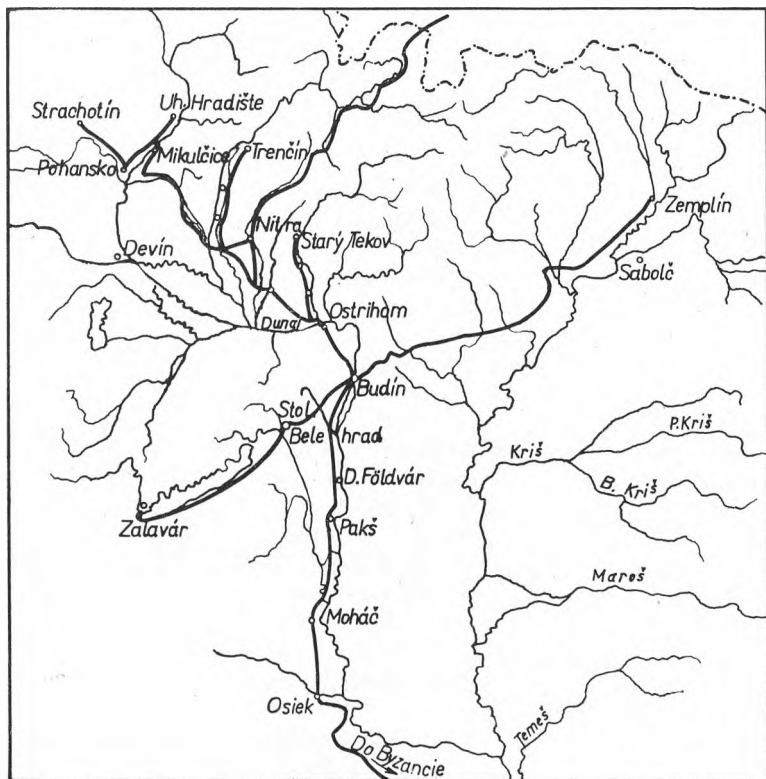
Neskoršie, keď sa vytvárali politické a hospodárske vzťahy určitých zemepisných oblastí.

<sup>1</sup> B. Dudík, *Dějiny Moravy VIII*, 33 n.

<sup>2</sup> K. Kretschner, *Historische Geographie von Mitteleuropa*, München und Berlin 1904, 162 n. „Bohlweg oder Moorbrücken“.

Aj Slovania v dobe veľkomoravskej poznali tento spôsob stavby ciest v močiaroch. Pozri o tom Csalog József, *Híd-és dorongutak Zalavár környékén*. A. Göcsei múzeum jubileumi emlékkönyve 1950–1960, Zalaegerszeg 1960, 137 n.

<sup>3</sup> Gárdonyi Albert, *Felsőmagyarország kereskedelmi útjai a középkorban*, Közgazdasági és közgazgatási szemle, 1908, 90, 192.



Mapa 1. Sieť hlavných ciest v dobe veľkomoravskej, t. j. spoje kmeňových sídiel a kniežacích hradov. Krúžkom označené miesta bez mena sú ďalšie veľkomoravské lokality.

z prirodzenosti vecí vyplývalo, že musela vzniknúť i cesta. Istotne sa nedopustíme chyby, keď predpokladáme existenciu trvalého dopravného spoja medzi dolným Pomoravím a dolným Považím už v prvých troch storočiach n. l. Vtedy totiž germánske kmene Markomanov a Kvádov zaujali na rozkaz Ríma obidve tieto oblasti, kým do tých čias sídlili len pri dolnom toku Moravy.<sup>4</sup> Je celkom prirodzené, že dopravný spoj, ktorý po štyri storočia konal Germánom dobré služby, prevzal i neskorší Samov štát, pravda, aj ríša Mojmirovcov. Na západnom konci tejto cesty, ktorá prekračovala Malé Karpaty priemyskom pri Smoleniciach, nachádzali sa veľkomoravské hrady Mikulčice, Pohansko a Uh. Hradište — Staré mesto, na východnom Šintava, Hlohovec a Svätoplukovo sídlo Nitra (mapa 1).

## 2. Cesty v stredovekých listinách

Z neskoršieho stredoveku máme už aj listinné doklady o existencii dopravných spojov. Je o nich zmienka pravidelne v súvislosti s metáciou veľkých pozemkových komplexov, ktoré panovník daroval feudálnym pánom alebo cirkvi. Cesta tu vystupuje ako objekt, na ktorý hranica nadväzuje. Len ad demonstrandum uvádzam, že z roku 1075 máme údaj

<sup>4</sup> Pozri Tacitus, *Annales*, kniha II, kap. 63.

o ceste (via civilis), ktorá viedla do hradu Bars (dnešný Starý Tekov), z roku 1135 o spoji (magna via) medzi hradom Bzovíkom a Zvolenom. K roku 1216 sa spomína „najväčšia cesta“ (maxima via), vedúca do Plaveckého Štvrtku, k roku 1244 veľká cesta (magna via) v Kysuckej doline, k rokom 1248, 1272, 1287 a 1296 tri rozličné spoje severného Slovenska s Poľskom, k rokom 1263 a 1278 spojenie Turca so Zvolenom, k roku 1352 verejná cesta (via publica), vedúca hore nitrianskou dolinou cez Prievidzu do Turca a k roku 1288 veľká cesta (magna via) z Bratislavou do Stupavy. Iste nie je vecou náhody, že pri dolnej Morave (v trojuholníku Břeclav – Jablonica – Uh. Hradište) a pri dolnej Nitre (v trojuholníku Nitra – Šaľa – Ostrihom) dá sa doložiť už od začiatku 13. stor. neobyčajne hustá sieť komunikácií, ktorú možno považovať za dedičstvo Veľkej Moravy.<sup>5</sup>

Príkladov o existencii stredovekých ciest bolo by možné uviesť veľké množstvo už aj na základe publikovaných listín a porovnaním v nich sa nachodiacich údajov dala by sa nakresliť aj mapa cestných spojov pre určité časové obdobie. Pravda, k jej úplnosti by bolo treba poznať aj archívny materiál, dosiaľ nespracovaný. Problém je tým ľákavejší, že v listinách sa už uvádza v každom jednotlivom prípade i kvalifikácia príslušnej cesty, z čoho sa dá posúdiť hospodárske prostredie príslušného kraja. Pri metáciach figurujú cesty v nasledujúcom odstupňovaní: via (cesta), via civilis (hradská, cesta vedúca do hradu), parva via (malá cesta), magna via (veľká cesta), ampla via (široká cesta), via publica (verejná cesta), maxima via (najväčšia cesta), via antiqua (stará cesta), via herbata (cesta zarastená trávou) a konečne via artissima et minuta (cesta zvlášť upravená a úzka).

### 3. Odborná literatúra o cestách

Historická literatúra chová sa voči cestám dosť macošsky. Všeobecné dejiny, opierajúce sa o listinný materiál, obsahujú len veľmi extenzívne údaje, pokiaľ ide o kvalitu ciest, ako aj o ich vedenie v teréne. V monografiách z histórie obchodu je síce veľmi často zmienka o cestách, ba niekedy sú im venované aj celé state. Vždy sa však pokladajú za akési vzdušné spoje medzi začiatočnou a konečnou stanicou, a nie za zemepisné objekty. Zemepisné hľadiská sa len zriedka uplatňujú, aj to iba v celkom skromnej miere.

Českí autori, starší i novší, dotýkajú sa siete slovenských ciest len veľmi opatrne a s rezervou, aj keď ide o politické a hospodárske styky českej ríše s bývalým Uhorskom, ktoré súviseli bezprostredne s cestami a mali aj na vývoj pomeru Čechov a Slovákov v minulosti veľký vplyv. Moravský historik B. Dudík pozná len dve cesty, ktoré vedú z Moravy do Uhorska. Jedna „prechádza cez hranicu pri Skalici a pokračuje ďalej do Bratislavy, druhá pri Bánove spojuje Moravu údolím Považia s Trenčinom“.<sup>6</sup> Priam tak neurčito hovorí o spojení Moravy s Uhorskom aj český historik Ferd. Tadra. Rozhranie medzi Moravou a Uhorskom tvorili podľa neho hory zarastené lesom, ktorým viedli cesty, a to hlavne „skalická do Prešpurka či Břetislavi a brodská z Uh. Brodu při řece Olšavě do Nitry“.<sup>7</sup>

Z novších historikov jediný Chaloupecký urobil vážny pokus zachytiť staré komunikácie aj na mape.<sup>8</sup> Cestná sieť ním zobrazená má však stopy omylov trojakého druhu. Autor totiž dospel k názoru, že stredné, severné a čiastočne i východné Slovensko nebolo

<sup>5</sup> Pozri o týchto cestách bližšie: V. Chaloupecký, *Staré Slovensko*, Bratislava 1923, 79, 82, 84, 87, 92, 105, 106, 109, 150, 243.

<sup>6</sup> B. Dudík, *Dějiny Moravy VIII*, 1882, 26.

<sup>7</sup> Ferd. Tadra, *Kulturní styky Čech s cizinou až do válek husitských*. Praha 1897, 20, 34.

<sup>8</sup> V. Chaloupecký, *Staré Slovensko*, príloha č. 3.

až do začiatku 13. stor. vôbec obývané. V dôsledku toho nemalo vraj komunikácie. Druhým prameňom Chaloupeckého chýb je mylná interpretácia. S územím Slovenska dáva do spojitosti určité historické udalosti, ktoré sa tam neodohrali a tomu prispôsobuje aj sieť svojich ciest. A konečne, pokiaľ ide o južné kraje, autor neberie do úvahy zemepisný charakter územia na ľavom brehu Malého Dunaja, z čoho mu rezultujú cesty, ktoré ešte ani začiatkom 16. stor. neexistovali.

Chaloupeckým sa inšpiroval aj dnes žijúci historik Frant. Graus, ktorý prevzal od neho tzv. olomouckú cestu. Na svojej mapke komunikácií naznačil priame spojenie Olomouca s Bratislavou a na tento spoj položil úplne neznámu lokalitu Štitáry, ktorá by zhruba odpovedala dnešnému Holíčiu alebo Šaštínu. Graus pozná len dve cesty z Moravy do Uhorska: „přes Trnavu, Ostřihom do Budína, přes Vajnory a Bratislavu“.<sup>9</sup>

Dvaja súčasní českí historici Josef Macůrek a Miloš Rejnuš povýšili priesmyky Lysá a Vlára na hlavné spoje s Moravou, hoci o existencii dopravy na čiare Púchov — Lysá niet do starších dôb, ba ani z 18. a 19. stor. nijakých listinných dokladov. Zrejme tu premietli prítomnosť do minulosti. Naopak, zase notoricky známu Českú cestu, vedúcu z Ostrihomu cez Trnavu do Senice a Holíča degradovali na „vedlejší“ spoj, hoci prevažná väčšina hospodársko-politických stykov, ktorých sa týka ich štúdia, sa na nej alebo v súvislosti s ňou odohrala. Okrem toho stvorili ešte jednu vedľajšiu cestu z Moravy na Slovensko, ktorá je však iba vzdušnou čiarou. Viedla vraj z „Veselí či Strážnice na Myjavu a Trnavu“.<sup>10</sup> (V skutočnosti z Veselí cez Vrbovce a Sobotište do Senice a odtiaľ do Trnavy.)

Z pera maďarských autorov je veľa štúdií o cestách v Uhorsku i na Slovensku. Všetky však majú jednu spoločnú črtu, zaoberajú sa prevažne ich obchodnopolitickým významom, kým zemepisno-dopravná stránka ustupuje celkom do pozadia. Zase sa stretáme so vzdušnými linkami, pri ktorých je udaný len začiatkový a konečný bod. Časove, aj pokiaľ ide o spracovanú materiu, prvenstvo má Albert Gárdonyi, ktorý zostavil sieť komunikačných spojov na celom Slovensku podľa mýtnych staníc.<sup>11</sup> Pokiaľ ide o juhozápadnú časť, opieral sa o Mateja Béla. Hlavnými dopravnými centrami tejto oblasti boli podľa neho Trnava a Nitra, z ktorých vychádzali tieto spoje: Trnava — Trenčín, vedúca ďalej cez Žilinu do Sliezska; Trnava — Ružomberok, hore údolím Nitry; Trnava — Nitra; Trnava — Nové Mesto nad Váhom jednak po pravom brehu Váhu cez Vrbové a Čachtice, jednak po ľavom cez Ratnovce a Piešťany; Nitra — Topolčany; Nitra — Nové Zámky; Nitra — Ostrihom — Budín. Na východe strediskom dopravy boli Košice s hlavným spojom sever — juh.

Ako vidieť, Gárdonyi jednoducho premietol cesty z 18. a 19. stor. do stredoveku. Pri tejto operácii mu boli oporou mýtna stanice. O ich veku sa však nezmieňuje a nehovorí ani o tom, či stáli pri cestách diaľkového alebo len lokálneho významu. Každý feudálny pán mal totiž na svojom území vlastný režim mýtnych staníc a poplatkov, bez ohľadu na suseda, ba skôr ešte s úmyslom škodíť mu. Tento faktor, ktorý pôsobil rušivo na súvislosť diaľkových spojov, vedúcich príslušným územím, Gárdonyi vôbec neberie do úvahy.

<sup>9</sup> František Graus, *Český obchod sukнем v 14. a na počátku 15. století*, Praha 1950. Ako do medzištátnej siete dopravných spojov sa dostali u Grausa Vajnory, ťažko pochopiť. Je to obec vzdialená 10 km na SV od stredu mesta Bratislavy a v minulosti nebola nikdy spojená s niektorou diaľkovou komunikáciou. Až do roku 1920 viedla do nej cez rozľahlé bariny iba veľmi zlá poľná cesta.

<sup>10</sup> Josef Macůrek — Miloš Rejnuš, *České země a Slovensko ve století před Bílou horou*. Z dějin vztahů v oblasti zemědělství, řemesla, obchodu a vzájemné obrany. Praha 1958, 65.

<sup>11</sup> Gárdonyi Albert, l. c.

Maďarských štúdií obchodnopolitického charakteru, v ktorých je zmienka o cestách domácich, i za hranice vedúcich, bolo už v prvých dvoch decéniách tohto storočia niekoľko. Belo Borcsiczky sa snažil dať obchodným údajom akúsi zemepisnú náplň a preniesť ich aj na mapu. Obmedzil sa však pritom časove len na dve storočia, štrnásť a pätnásť.<sup>12</sup> Cestám na Slovensku venoval Borcsiczky osobitný paragraf. Zo štrnástich hlavných ciest, označených týmto menom na jeho mape celého Uhorska, šesť spadá do oblasti juhozápadného Slovenska (pozri mapu 2).<sup>13</sup>

Borcsiczky je veľmi štedrý, pokiaľ ide o spojenie Uhorska s európskym západom. Z jednej dopravnej čiary urobil priam tri, ktoré sa zemepisne úplne kryjú, iba že majú rozličné mená. Naproti tomu cestu z Bratislavy do Holiča cez Malacky a Šaštín vôbec nepozná a priam tak o komunikáciách cez priesmyky Bielych Karpát nič nehovorí.

Na základe archeologických nálezov, štúdií uvedených autorov a informácií čerpaných z listinného materiálu možno úvahu o starých cestách na Slovensku rezumovať takto. Takzvaná jantárová cesta prechádzala cez Slovensko dvoma smermi, od východu na západ a od severu na juh. O prvej píše anglický archeológ Gordon Child<sup>14</sup> a vedie po nej dopravu sedmohradskej meďi do Čiech, a naopak, dopravu českého cínu na Balkán, ba až do Anatólie. Táto vetva jantárovej cesty je doložená nálezmi na troch prechodoch cez veľké rieky: cez Nítru pri Dvoroch nad Žitavou a bývalým Nyárhídom, cez Váh pri Seredi a cez Moravu pri Hodoníne. Mohyly a osady zo strednej doby bronzovej, objavené autorom tejto štúdie r. 1956 v malokarpatskom priesmyku pri Smoleniciach, dokazujú, že tam prekračovala horské pásmo. Tento spoj prevzali i doby historické, najmä ríša germánskych Kvádov, Samov slovanský štát, Veľká Morava i Maďari.

Druhý smer jantárovej cesty, oproti predošlému kolmý, preukázaný jednoznačne aj archeologickými nálezmi, vstupoval na územie Slovenska pri dnešnom Komárne (Leányvár, rímska Celemantia) a pokračoval podľa rieky Nítry do Prievidze. Na čiare Nedožery — Rudno prekročil pásmo Žiaru, pozdĺž Turca a Váhu išiel do Komjatnej, kde cez nízky hrebeň Choča prešiel do údolia Oravy a podľa jej toku ďalej na sever k Visle. O tomto spoji sa zmieňuje i Ptolemaios a vyznačuje ho stanicami (pravdepodobne colnými) Celemantia, Singoné, Arsicua, Parienna a Setovia, z ktorých prvé štyri všetci interpretí tohto gréckeho geografa lokalizujú na Slovensko do údolia Nítry.

Tieto dva smery si zachovali svoj dopravný význam aj v stredoveku a k nim sa pridružili mnohé iné, súvisiace s rozvojom baníctva a mestského obchodu. Aká bola ich sieť na rozhraní 14. a 15. stor., vidieť z priloženej mapy 2, vyhotovenej na základe údajov Borcsiczkého.

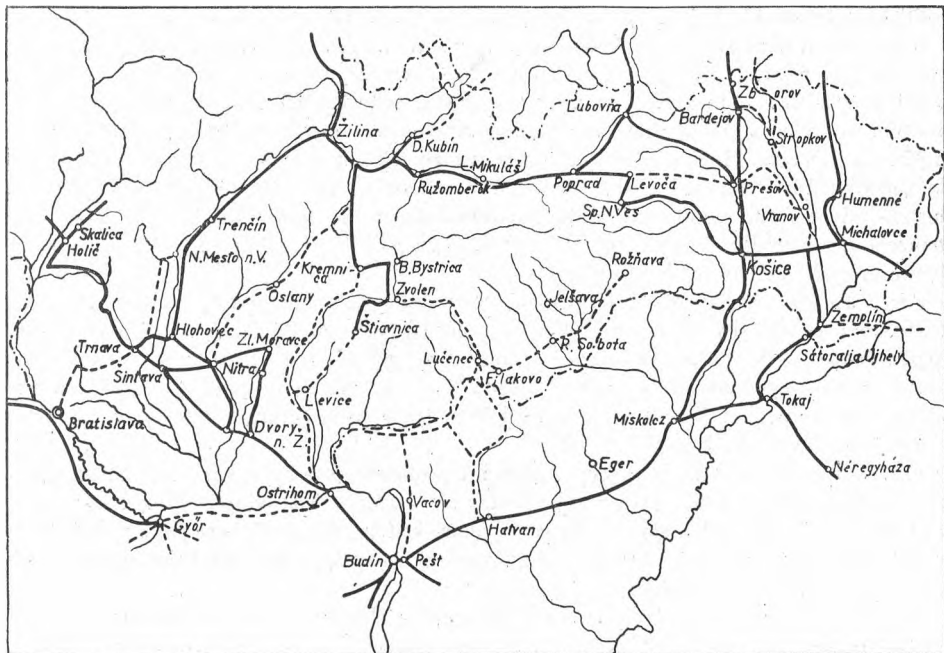
#### 4. Česká cesta

S dedičstvom po jantárovej ceste, spájajúcej Balkán so strednou Európou, stretáme sa ešte na rozhraní 10. a 11. stor. Arabský kupec Ibrahim Ibn Jakub, ktorý navštívil Prahu v rokoch 968—970, zachoval nám zprávu, podľa ktorej sa byzantské mince rozšírili do Čiech a do Poľska. Mohamedáni, Židia a Turci prinášali vraj byzantský tovar až do

<sup>12</sup> Borcsiczky Béla, *A politikai változások befolyása Magyarországon kereskedelmi útjaira a XIV. és XV. században*, Budapest 1914.

<sup>13</sup> 1. Hodonín — Holič — Senica — Trnava — Ostrihom — Budín; 2. Skalica — Senica — Trnava — Ostrihom — Budín; 3. Bratislava — Šintava — Nitra; 4. Komárno — Nitra; 5. Šintava — Nové Mesto nad Váhom — Žilina — Jablunkov; 6. Trnava — Hlohovec — Nitra — Vrábce — Zlaté Moravce.

<sup>14</sup> Gordon Child, *The Prehistory of European Society*, London 1958, 162, mapka str. 165.



Mapa 2. Sieť obchodných ciest na Slovensku v 14. a 15. stor. podľa B. Borcsiszského. Plné čiary značia hlavné spoje, čiarkované línie vedľajšie.

Prahy, idúc po Dunaji alebo vedľa neho.<sup>15</sup> Nedopustíme sa chyby, keď povieme, že aj slovanskí vierozvestovia Cyril a Metod prišli na Veľkú Moravu po ceste, vedúcej po pravom brehu Dunaja, z Balkánu až po Ostrihom. Z itinerárov prvej a tretej krížovej výpravy (r. 1096, 1189) sa dozvedáme, že hlavný prúd armád, zhromaždených v západnej Európe išiel z Viedne k Ostrihomu a odtiaľ cez dnešný Dunaföldvár, Paks, Moháč, Osiek k Petrovaradinu a Belehradu (mapa 1). Tento spoj si zachoval svoje prvenstvo aj po celý čas tureckého panstva na Dunaji, ako nám o tom podáva zprávu anglický cestovateľ Eduard Brown, ktorý v rokoch 1669 — 1670 navštívil aj Trenčín a po uvedenej ceste išiel potom z Budína na Balkán.<sup>16</sup>

Spoj Konštantinopol — Belehrad — Ostrihom mal svoje pokračovanie ďalej na západ, k moravskej hranici, Brnu a Prahe, pod menom Česká cesta, ktorý oficiálne takto pomenoval kráľ Karol Róbert dekrétom z roku 1336. Na území Slovenska je priebeh tejto cesty presne určený colnými stanicami vymenovanými v listine. Idúc od západu na východ, je to Holič, Šaštín, Senica, Jablonica, Biksád (dnes Buková), Biňovce, Farkašín (Vlčkovce), Šintava, Nyárhíd (zaniknutá obec 2 km na sever od Nových Zámkov), Dvory nad Žitavou a Ostrihom. V predĺžení za Dunajom boli to ešte Piliš Čaba a Budín.<sup>17</sup> Obchodno-

<sup>15</sup> Hans Reutter, *Geschichte der Strassen in das Wiener Becken*, Jahrb. f. Landeskunde von Niederöst. VIII, 1909, 207.

<sup>16</sup> Szamota István, *Régi utazások Magyarországon és Balkán félszigeten 1054—1717*, Budapest 1891.

<sup>17</sup> Jaromír Čelakovský, *Sbirka pramenů práva městského království českého, Privilegia měst pražských*, Praha 1886, 44. Pozri aj mapu 3.

politický význam Českej cesty sa datuje už do 11. a 12. stor. Z tej doby sú doklady o veľmi čulom obchode medzi Viedňou a Vratislavou. Tovar sa dopravoval pozdĺž rieky Moravy cez Bzenec, Hodonín a Břeclav. Podľa viacerých maďarských autorov poľskí kupci z Vratislavi, ale i Rusi z východu chodili tade na trhy aj do Ostrihomu a do Budína, odbočiac v Hodoníne zo smeru sever — juh na Českú cestu, vstupujúcu pri Holíči do Uhorska. Skutočný rozkvet dopravy po tejto komunikácii možno však položiť do začiatku 13. stor., keď česká kráľovná Konštancia, manželka Přemysla Otakara I., dostala od otca ako veno celú Trnavskú oblasť medzi Malými Karpatmi a Váhom, od manžela zase ako dar dolné Pomoravie od Břeclavi po Uh. Hradište. Spoj Trnava — Hodonín sa stal osou tohto domínia.

Počas 13. stor. sa doprava po Českej ceste úplne normalizovala, napriek vojnovým konfliktom — tatarský vpád r. 1241 a spory medzi českými Přemyslovcami a uhorskými Arpádovcami — ktoré sa odohrávali takmer napospol na nej alebo v súvislosti s ňou. Colné stanice, vymenované v listine Karola Róberta, existovali podľa svedectva brnenských kupcov už za Bélu IV. (1235 — 1270), takže privilégium z roku 1336 zachytilo vlastne stav trvajúci už jedno storočie.<sup>18</sup>

Právo núteného skladu vo Viedni, ktorému podliehali všetky tovary, prichádzajúce zo západu do Uhorska alebo idúce z neho von, malo v zápätí sústredenie obchodnej dopravy na Českú cestu. Už v 13. stor., pravda, i potom, keď ju Karol Róbert povýšil na hlavný medzistátny spoj, chodili po nej do Prahy kupci aj zo Spiša, z banských miest, zo Sedmohradská, ba aj zo Zadunajska.

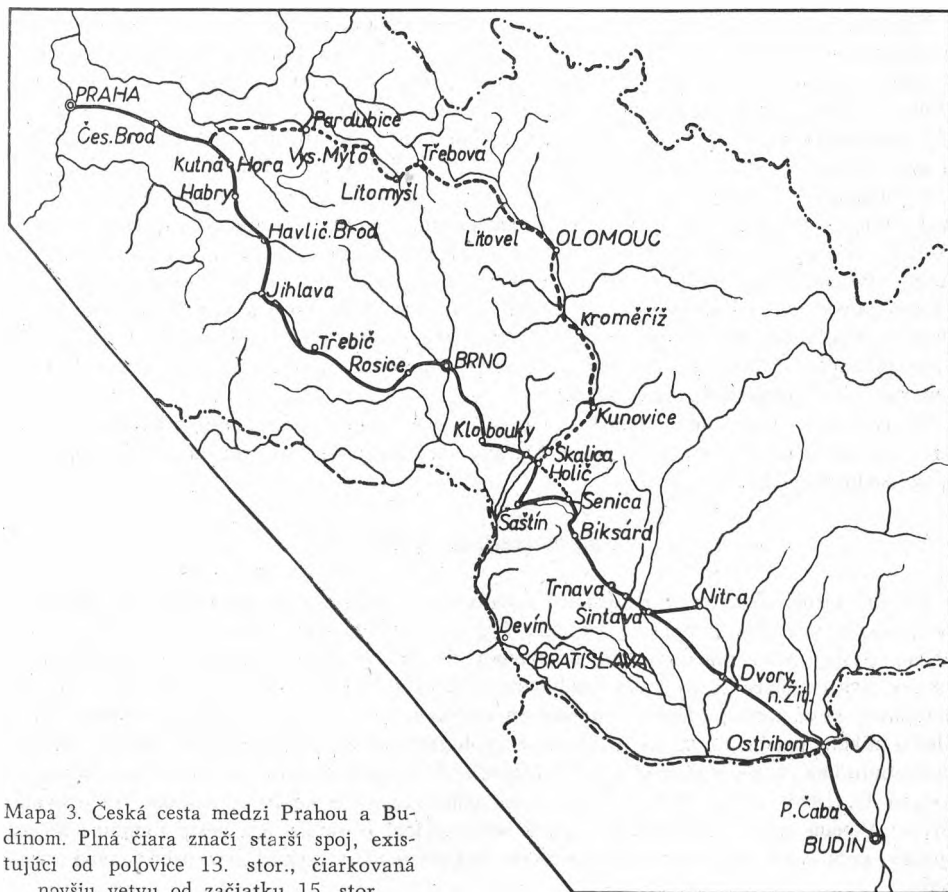
Až do konca 14. stor. prekračovala Česká cesta rieku Moravu na čiare Holíč — Kátov — Hodonín, a cez Čejč, Klobouky, Brno, Rosice, Třebíč, Jihlavu, Havlíč. Brod a Čáslav postupovala k Prahe (mapa 3). Smer Skalica — Strážnica — Veselí na Mor. slúžil len pre miestnu dopravu. Pohybu vojska alebo väčších obchodných konvojov prekázali rozľahlé bariny medzi Holíčom a Skalicou, ako aj pri ústí potoka Veličky do Moravy. Začiatkom 15. stor. sa vytvára nová vetva Českej cesty, ktorá vedie od Holíča po ľavom brehu Moravy a rieku prekračuje niekde medzi Uh. Hradištom a Kroměřížom. Až do čias kráľa Žigmunda v Hodoníne sa stretávali panovníci a diplomatickí poslovia. Túto úlohu prevzali potom Skalica a Strážnica, čo je zrejme najmä z mnohých listín, ktoré vydal práve Žigmund v Skalici. Okrem toho sa našiel aj písomný doklad o existencii tohto nového smeru. Vo viedenskej dvornej knižnici sa zachoval český rukopis s nadpisom *Czesta z Budína až do Prahy*. Podľa neho sled lokalít na nej ležiacich je tento: Ostrihom, Dvory nad Žitavou, Tardošked (Tvrdošovce), Šintava, Trnava, Senica, Skalica, Kunoviec, Kroměříž, Olomouc, Litovel, Třebová, Litomyšl, Mýto (Vys. Mýto), Pardubice, Hora (Kutná Hora), Brod (Čes. Brod), Praha (mapa 3).<sup>19</sup>

Od doby Konštancie až po pád tureckého panstva v Uhorsku predstavuje Česká cesta os dvoch ríš, a nielen spoj dvoch častí takého domínia, aké mala Konštancia. K nej sa viaže prevažná väčšina hospodárskych, politických, vojnových i kultúrnych udalostí z čias, keď Čechy a Uhorsko žili v priateľských stykoch alebo mali spoločných panovníkov, ako aj z čias, keď vládlo medzi nimi nepriateľstvo. Charakter a dôležitosť dopravy po Českej ceste sa ukáže, keď spomenieme hoci aj len celkom zbežne niekoľko udalostí a javov, ktoré sa od konca 13. stor. na nej odohrali a ku ktorým by bez nej hádam ani vôbec nebolo došlo.

<sup>18</sup> Domanovszky Sándor, *A harmincadvám eredete*, Budapest 1916, 10.

<sup>19</sup> Pozri Krejcsí Ferencz, *A Buda — Prágai országu a XV. században*. Tört. tár. 1894 p. 176. Budapest. Rukopis má inv. č. 14.869.





Mapa 3. Česká cesta medzi Prahou a Budínom. Plná čiara značí starší spoj, existujúci od polovice 13. stor., čiarkovaná novšiu vetvu od začiatku 15. stor.

### 5. Hospodárstvo a obchod súvisiaci s Českou cestou

V septembri 1323 sa Karol Róbert zišiel s českým kráľom Jánom Luxemburským v Hodoníne. Spoločné porady mali charakter prevažne politický, ale v pozadí stáli záujmy hospodárske. To sa ukázalo na schôdzke tých istých paňovníkov r. 1327 v Trnave, kde boli prítomní i hospodársko-finanční poradcovia. Výsledok tejto schôdzky sa hneď aj ukázal. Karol Róbert zaviedol v Uhorsku české banské právo a založil v Kremnici mincovňu. Viedli ju odborníci pozvaní z Čiech a pracovali v nej českí robotníci, ktorým udelil kráľ analogické výsady, aké mali v Kutnej Hore. Valutová reforma Karola Róberta z roku 1329 sa opierala tiež o české vzory, ba vlastne bola ich púhou kópiou. Česká cesta tu vystupuje ako inštrument hospodárskej politiky, čo našlo výraz v privilégii Karola Róberta z roku 1336.

Dopravné výhody, ktoré cesta poskytovala, viedli ku vzniku úzkej hospodárskej spolupráce medzi českou a uhorskou ríšou, ba takmer vytvorili ich hospodársku jednotu na dobu poldruha storočia.

Význam listiny uhorského kráľa z roku 1336 sa však neobmedzil len na územie dvoch susediacich štátov. Výsady ňou poskytnuté, platné na prvom mieste pre domácich kupcov, žiadali si potvrdiť pre seba aj západonemecké mestá Norimberg, Augsburg, Regensburg, Mohuč, Aachen, Amberg, Huy a Kolín. Po nadobudnutí týchto výsad sa nemeckí obchodníci usadzovali už v polovici 14. stor. v Prahe a na rozhraní 15. a 16. stor. zriaďovali si augsburskí a norimberskí bankári i kupci svoje filiálky až v Budine.

V dvadsiatich šiestich slovenských lokalitách, ležiacich priamo na Českej ceste, našli sa bohaté a vzácne depóty mincí, siahajúce svojim vekom od rozhrania nášho letopočtu (keltské mince) cez dobu rímskeho cisárstva až po začiatok 18. stor. Hádám ani netreba zvlášť zdôrazňovať, že týmito nálezmi je obchodný význam cesty jednoznačne preukázaný. Svojím pôvodom podopierajú mince údaje listín o akčnom dosahu cesty. Sú medzi nimi: peniaze španielske, porýnskych kniežat, hanzových, bavorských a poľských miest, niekoľkých biskupov (Olomouc, Pasov) a, pravda, množstvo českých grošov a viedenských denárov, ba aj jedna ženevská ražba.

Počas tureckej okupácie Uhorska je Česká cesta takmer jediným dopravným spojom, po ktorej sa dopravoval tovar z Čiech, Moravy ale i Rakúska smerom na Slovensko, a tiež aj do Sedmohradska.<sup>20</sup>

## 6. Diplomatické posolstvá

Kuriéri medzi Prahou a Budínom, dopravujúci zprávy o pripravovaných vojnových akciách, ich priebehu, prípadnej vzájomnej pomoci spojencov i o mierových rokovaníach, sú na Českej ceste takmer denným zjavom. O mnohých sa zachovali veľmi malebné zprávy. Ich enumerácia by však viedla príliš ďaleko. Uvedieme tu ako príklady len také posolstvá, ktoré riešili otázky týkajúce sa celého národa alebo i samej existencie štátu. Medzi takéto patria napr. nespočetné cesty husitských delegátov, ktorí chodili rokováť so Žigmundom do Budína, Stolného Belehradu, Bratislavy alebo do miesta jeho dočasného pobytu (r. 1423, 1426, 1429, 1435). Česi, označovaní za kacírov, nemohli sa opovážiť ísť cez Viedeň alebo cez rakúske územie vôbec. Hoci o smere ich cesty nemáme presné zprávy, nemôžeme ich viesť nepriateľským krajom, keďže chodili bez ozbrojeného sprievodu.

Celkom bezpečné historické zprávy sa však zachovali o stykoch Juraja Poděbradského s Matejom Korvínom, ako aj o cestách rozličných vyjednávatelov týchto panovníkov. Roku 1458 prevzali uhorskí magnáti v Strážnici z rúk prítomného českého guvernéra svojho mladého kráľa Mateja Hunyadiho a viedli ho cez Trnavu do Budína. V máji toho istého roku korunovali dvaja uhorskí biskupi v Prahe Juraja Poděbradského. S nimi prišli aj nespočetní Korvínovi dvorania. Diferencie, vzniknuté medzi obidvoma panovníkmi, riešia r. 1465 v Trnave ich delegáti, olomoucký a veľkvaradínsky biskup. O štyri roky neskôršie, keď českí katolíci zvolili Korvína v Olomouci za svojho kráľa, stáva sa severná Morava akýmsi neutrálnym pásmom, kde osobne rokujú obidve hlavy teraz znepriatelených štátov. Tradíciu Olomouca prevzal i nástupca Juraja Poděbradského Vladislav II., ktorý tam mal niekoľko úspešných schôdzí s Hunyadim. No a z Budína do Olomouca viedla len jedna pohodlná cesta, tá totiž, ktorú uvádza listina, objavená Fr. Krejcsim.

<sup>20</sup> Pozri o týchto otázkach bližšie: Kováts Franz, *Handelsverbindungen zwischen Köln und Pressburg im Spätmittelalter*. Mitteilungen aus dem Stadtarchiv von Köln, 35. zoš., Köln 1914; Mayer Theodor, *Der Auswärtige Handel des Herzogtums Österreich im Mittelalter*, Innsbruck 1909; Pleidell Ambrus, *A nyugatra irányuló magyar külkereskedelem középkorban*, Budapest 1925; Dománovszky Sándor, *A harminczadvám eredete*, Budapest 1916.

## 7. Cesty panovníkov

Správa štátu sa v stredoveku nedala riadiť z jedného miesta, z centra ríše. Príčinou toho neboli ani tak nedostatok ciest, ako skôr neistota dopravy po nich, ktorá hraničila až s nebezpečenstvom života. Preto si panovníci zaviedli akúsi ambulantnú administratívu. Sami osobne chodili z miesta na miesto, pravda, s celou kráľovskou kanceláriou, a vo väčších mestách alebo na hradoch sa zastavili, prijímali deputácie, udeľovali privilégiá, rozhodovali o sporných veciach. Vďaka tomuto spôsobu spravovania štátu zachovali sa nám o dopravných spojoch, po ktorých sa panovníci so svojim veľkým sprievodom (často s celou armádou) pohybovali, dosť podrobné údaje. Je ich také množstvo, že zase môžeme len ad demonstrandum uviesť iba niektoré.

Přemyslovci a Arpádovci sa na rozhraní 11. a 12. stor. stretli priam trikrát na tzv. Luckom poli, neďaleko moravskej Strážnice. Schôdzka Ondreja III. s Václavom II. r. 1290 v Holíči je pamätihodná aj tým, že uhorský kráľ sa na nej prihlásil za žiaka do politickej školy svojho českého suseda. Celé 14. stor. vyplňajú styky najprv Přemyslovcov s uhorskou šľachtou, potom Luxemburgov s Anjouovcami. Karol Róbert síce bol najďalej na území českého štátu len v Podivíne (r. 1331), ale zato dobrodružný Ján Luxemburský a jeho syn Karol, neskorší český kráľ a rímsky cisár, neváhali, keď išlo o cestu do Uhorska. Pravda, chodili len po Českej ceste, ktorá bola ich politickou a hospodárskou kreáciou. Otec i syn sú r. 1335 v Trenčíne i na Vyšehrade, Karol išiel dva razy cez Holíč, Trnavu, Ostrihom a Budín aj do severnej Itálie a späť. Pre mnohostranné politické a rodinné styky Ludovíta Veľkého s Karolom IV. slúžila Česká cesta ako nevyhnutný dopravný spoj, ktorý práve v ich dobe bol na vrchole slávy. Prispeli k nej priam tak karavány kupcov, ktorých reťaz sa ani nepretŕhala, ako aj pochody skvele vyzbrojených vojenských konvojov a konečne i svadobné sprievody kráľovských rodín. Treba spomenúť, že cez malokarpatský priesmyk pri Smoleniciach išla česká kráľovná, ktorá o polroka za tým bola v Aachene korunovaná za cisarovnú rímskej ríše. Táto udalosť sa stala v júni 1353 a zachovali sa o nej bezpečné údaje v účtovných knihách mesta Hodonína, ktoré pri vstupe kráľovnej na moravskú pôdu jej pripravilo slávnostnú hostinu. Vznesenou cestovateľkou bola Anna Svidnická, tretia manželka Karola IV., ktorá bola vychovaná v Budíne a po svadbe išla odtiaľ po Českej ceste do Prahy.

## 8. Prenášanie korunovačných klenotov a štátneho pokladu

Osoby panovníkov v stredoveku boli posvätné a nedotknuteľné. Preto vyhľadávali pri svojich cestách najbezpečnejšie spoje. Korunovačné klenoty mali však ešte väčší štátno-politický význam, keďže reprezentovali večnú a nehynúcu ríšu. Preto ich prenášali z miesta na miesto s najväčšou pompéznosťou, pravidelne v sprievode veľkej armády. Oba tieto predpoklady, t. j. známa a bezpečná komunikácia a možnosť pochodu väčších vojenských jednotiek, plnila pri styku západu s Uhorskom iba Česká cesta. Aj keď r. 1270 dcéra Bélu IV. Anna, svokra Přemysla Otakara II., odnášala tajne uhorské korunovačné klenoty z Budína do Čiech, nemohla ísť inokade ako po nej. Bránil tomu i otvorený konflikt jej zaťa s Rakúskom.

Po druhýkrát putovali insígnie kráľovskej moci z Budína do Prahy r. 1304. Vtedy odvádzal Václav II. v sprievode veľkej armády svojho dvanásťročného syna Václava III. domov. Tento ústup z dejiska tvrdých zápasov o uhorský trón bol však iba politickým manévrom. Český kráľ sa nechcel vzdať len tak ľahko svojho vplyvu v Uhorsku, keďže tri roky predtým uhorskí magnáti sami posadili dobrovoľne mladého Václava III. na stolec sv. Štefana. Preto otec, Václav II., vzal korunovačné klenoty ako symbol štátnej

moci so sebou a niesol ich po Českej ceste, po ktorej odchádzal z Uhorska, súc napádaný pri ústupe zľava Rakúšanmi a sprava Matúšom Trenčianskym.

Matej Korvín, ktorý vo svojich vojnových akciách proti Jurajovi Poděbradskému nebol príliš šťastný, získaval sympatie českých magnátov stálym poukazovaním na svoje enormné bohatstvo. Podarilo sa mu to aspoň čiastočne, keďže ho katolícka šľachta zvolila za kráľa. Aby jej ukázal svoju moc, usporiadal po voľbe r. 1469 v Olomouci veľkolepú hostinu, na ktorú priviezol z Uhorska príbor (zlaté, strieborné nádoby a drahocenný kuchynský riad) za 200 000 zlatých. Hunyadi svoju propagáciu pomocou zlata, striebra, šperkov a nákladných odevov ešte stupňoval, keď na politické porady s Václavom II. priviezol r. 1479 do Olomouca poklady, ktoré vraj mali hodnotu celého českého kráľovstva.<sup>21</sup> Podobne aj na vojakov pôsobil Korvín svojím bohatstvom. Roku 1475 viezol vraj z Brna do Budína v sprievode veľkej armády 1 200 000 dukátov v zlate. Česká cesta, po ktorej sa tieto poklady dopravovali, mohla si teda nárokovať prvenstvo medzi slovenskými komunikáciami.<sup>22</sup>

### 9. Putovanie kultúrnych hodnôt

Kultúrny vplyv pokročilejšej českej ríše na Uhorsko sa prejavil v najrozličnejších formách od tých čias, čo na dejisko juhovýchodnej Európy vystúpili Turci so svojimi výbojmi. Ani účasť Rakúska a Talianska na tvorbe kultúrnych hodnôt v Uhorsku nemožno poprieť. Táto účasť však vzhľadom na odlišné dopravné smery spadá mimo rámca týchto úvah.

Hospodárske reformy, ktoré zaviedol Karol Róbert a jeho syn Ludovít Veľký, žiadali si schopné úradníctvo, aby sa vôbec mohli uskutočniť. Preto už za čias týchto dvoch panovníkov nachádzame v službách uhorského štátu 73 Čechov, prevažne s teologickým vzdelaním. Ale i kňazstvo pre jednoduchú katechétsku činnosť chýbalo. Vidieť to zo žiadosti Ludovíta Veľkého, ktorú predostrel r. 1346 pápežovi, aby mu dovolil prijať 79 Čechov pre službu v cirkvi.

Pražská univerzita sa pre uhorskú mládež stala príťažlivou už od svojho založenia, najmä však keď sa jej meno dostalo do súvislosti s Husovými reformami. V rokoch 1367—1420 študovalo na nej 155 poslucháčov zo všetkých končín Uhorska. Ich cesty do Prahy a ich styky s tamojším vysokým učením viedli len po Českej ceste, pretože bola na jednej strane všeobecne známa, na druhej strane viedenský inkvizítor pasovského biskupa robil prekážky študentom, ktorí cestovali cez Rakúsko do Prahy. Ináč máme aj priamy dôkaz o význame Českej cesty vo vzťahu k pražskej univerzite. Z uvedeného počtu poslucháčov 34 pochádzalo z osád priamo pri nej ležiacich. Jeden z nich bol dokonca z Nyárhidu, z osady postavenej len z blata, prútia a slamy.

Česká cesta vystupuje ako dopravný spoj, po ktorom putovali pokrokové myšlienky ešte pred vystúpením J. Husa. Po nej sa šírilo sektárstvo, ba aj odpadlivosť od oficiálnej cirkvi. Ináč by sme si ťažko vysvetlili, že r. 1309 zasadala celonárodná uhorská synoda v Dvoroch nad Žitavou, ležiacich práve na tejto ceste a že uznesenia synody sa týkali prevažne boja proti heréze. Po celé 14. stor. vystupujú totiž na juhozápadnom Slovensku so svojím učením príslušníci sekty Valdenských, proti ktorým bola r. 1391 v Budíne zriadená aj osobitná komisia inkvizítorov. Jeden vyznavač učenia Valdenských, menom

<sup>21</sup> Berzeviczy Albert, *Beatrix királyné (1457—1508)*. Történelmi élet és korrajz, Budapest 1908, 223.

<sup>22</sup> Reálnu hodnotu týchto súm možno pochopiť z tohto príkladu. Vdova po Matejovi Korvínovi, kráľovná Beatrix, dostala náhradu 300 000 zlatých, keď sa vzdala nároku na uhorský trón.

Šimon, zamestnaním švec, pochádzal zo Skalice a zomrel vo Viedni upálením, keďže sa nechcel vzdať svojej viery. Roku 1400 sa konalo veľké vyšetrovanie proti Valdenským v Trnave, nariadené pražským inkvizítorom Zwicom, ktorý mal vo veciach kacírstva právomoc nad celou Ostrihomskou diecézou, ležiacou práve pozdĺž Českej cesty.

Ľužitizmus mal teda na pôde Uhorska pripravenú pôdu a nemožno sa diviť, keď r. 1410 Jeroným Pražský vystupoval s úspechom ako kazateľ v Budíne, keď r. 1417 sa v Nitre pridral k Husovmu učeniu dokonca aj jeden člen tamojšej kapituly a keď v Srieme i v Banáte vznikli hneď po jeho smrti mnohé náboženské obce, majúce na čele jeho stúpencov absolventov pražskej univerzity.

Vladislav II. priviedol r. 1490 so sebou do Budína celú armádu učených Čechov, ktorí boli vo dvorských službách. Viacerí z nich na čele s Bohuslavom Hazištejským z Lobkovic boli absolventi talianskych univerzít, kde sa vtedy prednášali všetky disciplíny pod zorným uhlom humanizmu a renesancie. Humanizmus, ktorý priniesol do filozofie, náboženstva i do literatúry mnoho ľudových a pokrokových sociálnych prvkov, rozvinul sa zásluhou Čechov v Budíne natolko, že tam okolo r. 1500 založili aj akúsi učenú spoločnosť, prvú tohto druhu na uhorskej pôde.

Vladislav ako český kráľ sídlil po celých 25 rokov svojho panovania v Budíne a odtiaľ spravoval i svoju ríšu na Labe a Vltave. Česká cesta vzhľadom na stále konflikty s rakúskymi kniežatami bola jediným spojmom medzi Prahou a uhorskou metropolou. Nedá sa teda myslieť, že by humanizmus bol k nám prišiel iným dopravným spojmom.

Lutherova reformácia vstupuje na Slovensko tiež po Českej ceste. Prvé cirkevné sbory novej viery sú u nás v Skalici, Senici, Sobotišti a na Záhorí, gravitujúcim k tejto komunikácii. Nie je iste náhodou, že dištrikt ako najvyššia organizačná jednotka v evanjelickej cirkvi má začiatkom 17. stor. svoje sídlo v Šintave a že prvá tlačiareň na Slovensku (alebo aspoň súčasná s levočskou) ako výsostne dôležitý kultúrny element nachádza sa r. 1573 v Komjaticiach a v nasledujúcom roku prechádza do Šintavy, kde bol jej majiteľ, evanjelický kazateľ Peter Bornemisa, hlavou miestneho cirkevného sboru. A keď pod tlakom udalostí musel r. 1579 opustiť Šintavu, preniesol svoj skromný podnik po Českej ceste ďalej na západ na hrad Plavec, ležiaci neďaleko nej.

Roku 1543 prechádza ostrihomský arcibiskup po zaujatí Ostrihomu Turkami do Trnavy, ktorá sa stala potom takmer na 300 rokov sídlom ústrednej správy katolíckej cirkvi so všetkými atribútmi súvisiacimi s touto inštitúciou (jezuitská kolej, alumnáty, univerzita, tlačiareň, šľachtický internát, mníšske rády). Stáli teda na Českej ceste proti sebe dva myšlienkově nepriateľské tábory, odhodlané bojovať proti sebe až do krvi, hoci aj len kultúrnymi zbraňami — v Šintave protestantské biskupstvo, v Trnave uhorský prímás. Medzi týmito dvoma mestami, ležiacimi na Českej ceste, odohral sa vo svojej prvej fáze protireformačný zápas, ktorý trval po celé 17. stor. a viedol sa z Trnavy.

## *10. Akčný rádius Českej cesty, zväčšený priestorove i časove*

Už sme naznačili, že viaceré západonemecké mestá žiadali, aby výhody zabezpečené brnenským a pražským obchodníkom listinou z roku 1336 platili aj pre ne. Karol Róbert tejto žiadosti vyhovel, ba i Ľudovít Veľký potvrdil ocom udelené privilégia. Okrem toho sa však staral, aby sa záväzky štátu voči obchodníkom skutočne aj plnili. Roku 1345 vydal v tomto ohľade inštrukciu nitrianskemu županovi, aby zakročil proti colníkom v Šintave a vo Farkašine, ktorí šikanovali norimberských kupcov.

Privilégium Karola Róberta znelo však príliš všeobecne a platilo pre západonemecké mestá globálne. Vo vzájomnej ostrej konkurencii mnohí sa s tým neuspokojili a žiadali

si zvláštno potvrdenie privilégií len pre seba. Dosiahli to viacerými listinami z roku 1364, 1370 a 1383. Poslednú z nich vydala už Mária, dcéra Ľudovíta Veľkého.

Všetky tieto neskoršie listiny majú doplnky pôvodného textu z roku 1336, najmä pokiaľ ide o územné rozšírenie jeho platnosti. Tak sa postupne stala Česká cesta dôležitým dopravným spojom aj pre Sedmohradsko, Chorvátsko, Slavóniu, Dalmáciu a Sliezsko, najmä pre Vratislavu.

Zdá sa, že pre rastúci prúd dopravy, idúcej z Uhorska na západ, Česká cesta ani nestačila. Preto Ľudovít Veľký otvoril novú vetvu, ktorá mala spojenie Trnava — Jablonica — Senica uľahčiť. Listinou z roku 1373 poskytol výhody platné pre túto staršiu vetvu aj obchodníkom, ktorí išli na Moravu a do Čiech cez Bratislavu, Malacky, Šaštín a Holíč. Dovtedy mal tento spoj len lokálny význam. Pozdĺž Moravy sa cez barinaté územie ťažšími vozidlami nedalo premávať. Karavány obchodníkov chodili do roku 1373 aj z Bratislavy do Prahy iba cez Trnavu.

V živom obchodnom ruchu, vyvolanom toľkými privilégiami a dekrétmi, ani český kráľ Karol IV. ako rímsky cisár nezostal pasívnym. Roku 1365 nariadil, aby sa v Hamburgu konal raz do roka veľký trh, ktorý mal trvať osem dní. Obchodníkom prichádzajúcim naň zaručil bezpečnosť veľkými trestami za delikty na nich spáchané. Toto nariadenie dal cisár vyhlásiť aj v Uhorsku, vlastne na Slovensku, „in partibus superioribus videlicet in regno Hungariae“. To bol nový dôkaz, ako sa okruh pôsobnosti Českej cesty širil.<sup>23</sup>

Napriek politickým diferenciaciam medzi Uhorskom a českou ríšou i vojnovým udalostiam, pôsobiacim rušivo na hospodársky život, obchodný ruch po Českej ceste neustal ani v nasledujúcich storočiach. Dôkazom toho je, že výsadnú listinu Karola Róberta z roku 1336 potvrdili a predĺžili celkom siedmi panovníci, ktorí sa na uhorskom tróne vystriedali: roku 1357 Ľudovít Veľký, r. 1491 Vladislav II., r. 1558 Ferdinand I., r. 1627 Ferdinand II., r. 1649 Ferdinand III., r. 1747 Mária Terézia a r. 1808 František II.<sup>24</sup>

Sotva existuje na území nášho štátu ešte iný dopravný spoj, ktorého vznik, peripetie vývoja, trvanie i zánik možno časove i priestorove tak presne sledovať ako Českú cestu. Jej existenciu dokazujú archeologické nálezy už pre polovicu druhého tisícročia pred n. l. a konečná fáza jej života sa končí v prvej polovici 19. stor.

## II. Spoje severného Slovenska so zahraničím

Karol Róbert sa svojou obchodnou politikou neobmedzil iba na styky so západom. Istotne mu ležali na mysli aj poľskí a ruskí kupci, prichádzajúci už v 12. a 13. stor. na trhy až do Ostrihomu, keď v prvom decénií svojej definitívne konsolidovanej vlády si umienil pripútať aj severné Slovensko k centru svojej ríše. Urobil to dvoma privilégiami, majúcimi zdanlivo len lokálny význam. Roku 1321 zbavil žilinských obchodníkov povinnosti platiť mýto na určitých miestach, ležiacich na spoji severozápadného pohraničia s hlavným mestom. Spomína sa medzi nimi Kysucké Nové Mesto, Budatín, Strečno a Trenčín. Toho istého roku poskytol mestu Levoči určité výhody pri styku s Poľskom a o štyri roky neskoršie schválil obchodnú dohodu uzavretú medzi Košicami a Krakovom z vlastnej iniciatívy týchto miest. Syn Ľudovít Veľký pokračoval v otcových šlapajach, keď r. 1347 udelil Košiciam ešte zvláštno výsady, aby podporoval styk so severným susedom.

<sup>23</sup> Pozri Kropf Lajos, *Magyar gazdaság történelmi szemle* (1899), č. 6, 49.

<sup>24</sup> J. Čelakovský, l. c., 47.

Na týchto výhodách však participovalo iba územie, gravitujúce do spomenutých miest, čo sa podnikavému panovníkovi mánilo. Chcel otvoriť celé severné Slovensko, do tých čias takmer neprístupné, aj pre obchodníkov prichádzajúcich z Nemecka. Preto vydal r. 1364 zvláštnou úpravou, aby sa stavala cesta, spájajúca Prahu a Vratislavu s Uhorskom cez Jablunkovský priesmyk. Ludovítovi veľmi záležalo na zavedení dopravy smerom na východ, preto súčasne aj oslobodil Žilinu od mýtnych poplatkov, vybraných v Turci a Liptove. Tieto župy sa spomínajú len vo všeobecnosti ako územie, cez ktoré cesta viedla. V listine sa výslovne hovorí o novej ceste (via nova), ktorá podľa toho dovtedy neexistovala a ktorú bolo treba zriadiť aspoň najjednoduchšími stavebnými zásahmi, ako je vyrúbanie stromov (exstirpandum) a splanňovanie terénu (amplandum). Z toho vidieť, že chýbala ešte i trasa cesty a známy bol iba jej všeobecný smer. Ludovít Veľký sa blížil k oblasti spišských miest zo dvoch strán. Z východu, udelením colných výsad Košiciam už r. 1347, a teraz zo západu, vybudovaním novej cesty.<sup>25</sup>

## 12. Prvé poštové spoje

Vznik civilnej kuriérnej služby na Slovensku ako predchodcu pošty treba hľadať už v 12. alebo 13. stor. Opátstvo kláštora v Beňadiku nad Hronom — inštitúcia rovnajúca sa svojim cirkevno-politickým a hospodárskym významom i samému ostrihomskému arcibiskupstvu — malo svoje majetky roztratené po celom Uhorsku, na Považí a Pohroní, za Dunajom, ale i v Čanáde, pri dolnej Tise. Ich jednotná správa si stále vyžadovala spojenie s centrom na Hrone, a preto si opátstvo držalo v niektorých poddanských obciach jazdcov, ktorí boli vždy k dispozícii pre dopravu, ale aj pre pravidelnú kuriérnu službu.<sup>26</sup>

To však bol iba ojedinelý prípad, ktorý nenašiel širšie napodobenie. Poštové spojenie podľa západoeurópskeho vzoru bolo zavedené medzi Viedňou a Bratislavou r. 1528, keď sa Habsburgovia dostali na uhorský trón. Veľmi skoro však, hádam ešte ten istý rok, zaniklo a pravidelným sa stalo zase r. 1530. Prešporská komora dopravovala ďalej z Bratislavy úradnú poštu len pomocou zvláštnych poslov, buď príležitostných, alebo stálych, ktorí boli jej zamestnancami. Doprava listov bola však veľmi nebezpečná pre vládnúcu neistotu na cestách, a preto viac-menej iba náhodná.<sup>27</sup>

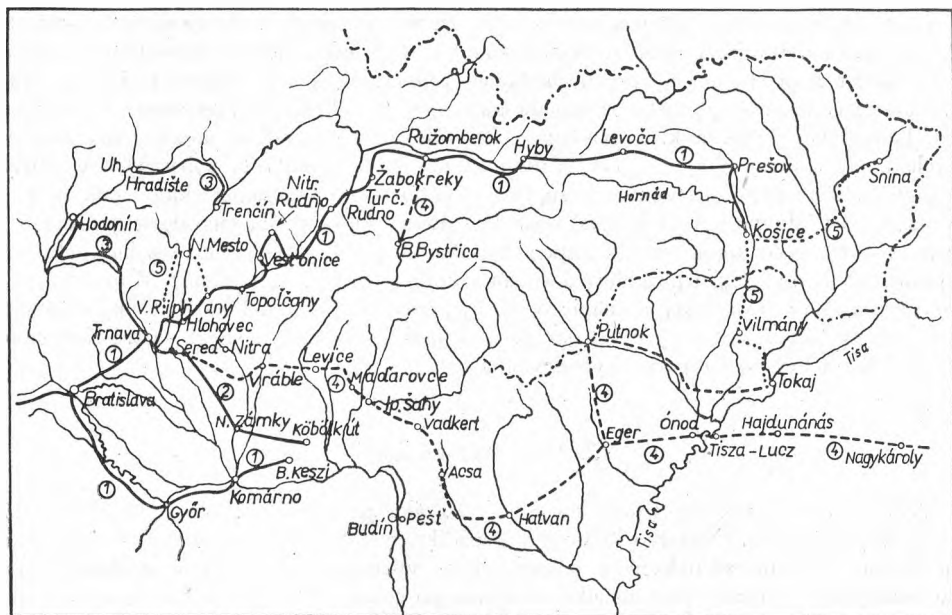
Akési normalizovanie poštového spojenia nastáva až v rokoch 1538—1543, keď sa v Bratislave zriadilo „poštové majstrovstvo“ a keď postavili na jeho čelo viedenského občana Petra Paara. Už r. 1558 boli v Uhorsku ustálené dve dopravné čiary pre pravidelnú poštu. Vzhľadom na okupáciu Budína a Dolnej zeme Turkami bolo zadunajské spojenie veľmi krátke. Viedlo z Viedne cez osady Fischament, Petronell, Jasendorf, Moseny, Hochstrass do Rábu (Győr) a cez Németi do Komárna. Tam prešlo na severný breh Dunaja a končilo sa v Bátorkeszi (dnešné Vojnice), na západ od Štúrova. Dlhšie spojenie, križujúce hospodársky významnú oblasť, viedlo cez juhozápadné a severné Slovensko, kde boli už vtedy tieto poštové úrady: Čeklís (Bernolákovo), Senec, Farkašín, Hlohovec, Veľké Ripňany, Topoľčany, Vestenice, Rudno (v Nitrianskej župe), Žabokreky (v Turci), Nolčovo, Ružomberok, Hybe, Lučivná, Kišovce (dnešná Hôrka), Levoča, Široká, Bertotovce (Šariš), Prešov a Košice (mapa 4).<sup>28</sup>

<sup>25</sup> Gárdonyi Albert, l. c., 195.

<sup>26</sup> Knauz, *Garam melletti szt. Benedeki apátság I.*

<sup>27</sup> Miavecz László, *A posta meghonosítása házánkban*, Magyar gazdaság történelmi szemle (1897), č. 4, 377.

<sup>28</sup> Munkács (Miavecz) László, *Paar Péter és fiai mint pozsonyi postamesterek 1538—1613*, Gazd. tört. sz. (1899), č. 6, 99.



Mapa 4. Sieť poštových spojov na Slovensku v období r. 1558 až koniec 18. stor. 1. Poštové spoje z r. 1558. 2. Spoj po r. 1594, keď sa čiara 1 za Dunajom zrušila. 3. Spoje vedúce na Moravu, zavedené po r. 1663, keď sa Turci zmocnili Nových Zámkov. 4. Spoje zriadené Frant. Rákóczyom II. po r. 1705. 5. Spoje zavedené po r. 1711 ako doplnok spoja 1 z r. 1558.

Z hľadiska nášho problému je dôležité, že v rokoch 1594 až 1598, v dobe častých vojnových potýčok s Turkami za Dunajom, preložili tamojšie poštové úrady do osád, ležiacich na Českej ceste, v úseku Trnava—Štúrovo. Sú to obce Majcichov pri Vlčkovciach, Šoporňa pri hrade Šintava, Tardošked (Tvrdošovce), Nové Zámky a Kőbőkút (Gbelce) pri Štúrove.<sup>29</sup> Tým vstupuje aj Česká cesta do dejín poštovej dopravy v Uhorsku. Ve funkcii poštového spoja zostala po celé 17. stor., vo vojnách i v mieri, o čom svedčia historické zprávy hoci aj akokoľvek zlomkovité. V zápasoch Gabriéla Bethlena s Habsburgami bolo okolo roku 1618 v smere Bratislava — Trnava — Nové Zámky vypálených a vylúpených sedem poštových staníc.<sup>30</sup> Hneď potom Ferdinand II. zriadil v Nových Zámokoch, exponovaných proti Turkom, „poľnú poštu“, na ktorej čele stál Štefan Bornemisa. Bornemisa musel svoje povolanie vykonávať veľmi svedomito, lebo v júli 1622 vymenoval ho panovník za poštového prefekta v Bratislave a zveril mu organizáciu celej poštovej dopravy, vojnovými udalosťami veľmi poškodenej.<sup>31</sup>

Bornemisove práce nepokračovali pre stále vojnové konflikty príliš rýchlo. Ale r. 1632 je už poriadok zavedený aspoň natoľko, že poštová doprava, vedená pod egidou prešporskej komory, má na Slovensku sedem poštových úradov (Bratislava-mesto, Bratislava—Nové Zámky, Hlohovec, Bojnice, Rudno v Turci, Ružomberok a Lipt. Mikuláš)

<sup>29</sup> Munkás László, l. c., 107.

<sup>30</sup> Munkás László, l. c., 114.

<sup>31</sup> Miavecz László, *Húsz év a magyar posta történetéből 1622—1642-ig*, Gazd. tört. sz. (1897), č. 4, 1.



a 14 filiálok, kým za Dunajom sú len štyri filiálky. V tejto organizácii je pozoruhodné, že pre dopravu pošty po Českej ceste, pošty prevažne vojenskej, bol zriadený zvláštny úrad pod menom Bratislava—Nové Zámky. Zo staníc ležiacich priamo na Českej ceste sa uvádza Šoporňa a Tardošked (Tvrdošovce).<sup>32</sup>

Aby nevznikla falošná predstava o doprave pošty v 16. a 17. stor. a o nárokoch klade-  
ných v tejto súvislosti na cesty, treba sa zmieniť aj o dopravných prostriedkoch a o vý-  
konných orgánoch nižších kategórií. Poštové majstrovstvo v Bratislave malo do roku 1555  
len dvoch sluhov ku koňom, od tohto roku sa rozmnožil ich počet na troch. Roku 1632  
mala Bratislava-mesto na dopravu pošty 5 koní, Bojnice 4, Bratislava—Nové Zámky 2.  
Ostatné úrady mali po jednom. Dopravné zvieratá boli majetkom pošty.<sup>33</sup>

Oveľa primitívnejšie sú v súčasnej dobe pomery v Sedmohradsku. Podľa úpravy Juraja  
Rákóczyho z roku 1641 kone sa požíčovali v obciach, cez ktoré poštový spoj viedol, vždy  
však len na úsek cesty dlhý 3 míle. Potom sa museli vrátiť. Dopravcovia pošty, ľudia  
pre tento výkon vylášt' určení, nosili na krku zavesenú tabuľku so znakom rodu Rákó-  
czyho, aby ich každý poznal. Toto vysoké označenie im však nezaručovalo nijaké výhody.  
Nesmeli napr. v dedinách prijímať dary od obyvateľov a za akékoľvek previnenie boli  
kruto trestaní. Podľa predpisu každý poštový posol mal na suchej ceste prejsť s koňom  
alebo s vozom jednu míľu za 1 a 1/2 hodiny, na zablätenej za 2 a 1/2 hodiny. Kto sa  
proti tomu prehešil, dostal tri palice, a tak isto i ten, kto sa s poštou túlal a nešiel  
rovnou cestou, alebo kto sa po ceste zabával. Strata koňa určeného pre dopravu sa  
trestala smrťou.<sup>34</sup>

Česká cesta sa spomína v súvislosti s organizovaním pošty v Uhorsku aj v druhej  
polovici 17. stor., k roku 1664. Vtedy, po zaujatí Nových Zámok Turkami, vydal kráľ  
nariadenie, aby sa na Moravu dopravovala pošta cez Trnavu a Trenčín.<sup>35</sup>

Na prechode zo 17. do 18. stor. poštová doprava bola nevyhnutná natoľko, že aj  
Fr. Rákóczy II. považoval za potrebné organizovať ju, hoci jeho panstvo bolo dosť efe-  
mérne. Pri vojnových operáciách na západnom Slovensku sa ukázala nutnosť rýchlejšieho  
spojenia so Zemplínom, ohniskom odboja, než aké bolo spojenie hore Nitrou a Váhom  
do Košíc. Preto podľa úpravy (reglement) poštových spojov z roku 1705 sa dopravujú  
zásielky do rodného kraja Rákóczyho cez tieto stanice: Trnava, Sereď, Sládečkovce  
(predtým Mučeníky), Veľký Kýr (teraz Milanovce), Vrāble, Levice, Maďarovce (Mali-  
novce), Ipelské Šahy, Vadkert, Acsa, Hatvan, Gyöngyös, Verpelét, Eger, Putnok a Tokaj.  
Neskoršie existuje aj odbočka Mezökövesd, Onód, Tisza-Lucz, Hajdúnánas, Nagy-Károly  
a Szatmár. Pre dopravu, a to tiež diaľkového, ale predsa len viac miestne slovenského  
charakteru zaviedol Rákóczy spoj Banská Bystrica — Ružomberok — Levoča — Košice  
(mapa 4).<sup>36</sup>

<sup>32</sup> M i a v e c z László, *Húsz év a magyar posta történetéből*, I. c., 54. — Spišská komora mala  
v tých časoch na čiare Levoča — Szatmár spolu 11 poštových úradov.

<sup>33</sup> M i a v e c z László, I. c.

<sup>34</sup> Pozri o tom *Erdélyi posta rendtartás 1641-ből*, Magyar gazd. tört. sz. (1897), č. 4, 262.

<sup>35</sup> M u n k á s László, *A magyar kir. posta a 17-ik század második felében (1664—1680)*. Magy.  
gazd. tört. szem. (1903), č. 10, 240.

<sup>36</sup> S z á d e c z k y Lajos, II. *Rákóczy Ferencz postái*, Magy. gazd. tört. szem. (1898), č. 3,  
244 n. Podľa úpravy Rákóczyho z roku 1705, platnej i pre Slovensko, keď cesta, po ktorej sa  
pošta dopravovala, bola poškodená povodňami, richtár najbližšej obce, prípadne príslušná župa sa  
mali postarať o nápravu. Ak riadna cesta pre záplavy bola neschodná, pošta mohla ísť vedľa nej  
po cudzích pozemkoch, prípadne sa smeli rozbúrať i hrázde, ktoré vodu zadržovali. Rákóczyho  
reglement, ktorý r. 1707 obnovili a doplnili, bol však len teoretickým zásahom. Poštová doprava  
vtedy veľmi upadla, na niekoľkých úsekoch i úplne zanikla, pretože vodca malkotentov nemal  
z čoho platiť jej náklady. — Pozri o tom S z á d e c z k y, I. c.

V tejto novej organizácii sa uplatňuje Česká cesta svojím úsekom Holíč — Trnava, ktorý Szádeczky síce nespomína, ale ktorý bol v rukách armády Rákóczyho, a potom úsek Trnava — Sered. Výhodou spoja Trnava — Levice — Šahy — Hatvan — Tokaj bolo, že sa tiahol napospol v rovinnom teréne, obchádzajúc Bukové hory (Bükkhegység) a zostupujúc do barinátého Potisia až pri Mezőkövesde.

Zánik panstva Rákóczyho na Slovensku znamená i návrat k starým, od polovice 16. stor. zaužívaným poštovým spojom. Po roku 1711 (Salmársky mier) je reťaz poštových úradov v bývalom Hornom Uhorsku takáto: Bratislava, Bernolákovo, Šarfia (Blatná), Hrnčiarovce pri Trnave, Nové Mesto nad Váhom, Veľké Ripňany, Žabokreky nad Nitrou, Vestenice, Bojnice, Rudno v Turci, Žabokreky v Turci, Nolčovo, Ružomberok, Dechtár, Okoličné, Hybe, Lučivná, Švábovce, Levoča, Korytná, Bertotovce, Prešov, Ličartovce, Košice, Snina, Vilmány, Tály a Tokaj.<sup>37</sup>

Pre dopravu pošty a tovarov si Česká cesta podržala svoj význam až do polovice 19. stor. a stratila ho, až keď postavili železnicu Bratislava — Nové Zámky — Štúrovo.

Recenzoval J. Martinka

## ŠTEFAN JANŠÁK

### AUS DER VERGANGENHEIT DER VERKEHRSVERBINDUNGEN IN DER SLOWAKEI

Landkommunikation spielten in allen Zeiten beim Anknüpfen gegenseitiger Beziehungen solcher geographischen Gebiete, die verschiedene wirtschaftlichen Potenzen und unterschiedliche Kultur-niveaus aufweisen, eine sehr wichtige Rolle. Unter dem Drucke wirtschaftlicher Bedürfnisse näherten sich oft auch politisch feindliche Völker oder Staaten an, wobei die Bedeutung und Wichtigkeit der Strassenverbindungen besonders markant zum Ausdruck kommt.

Diese durch die Geschichte beglaubigten Erkenntnisse demonstriert der Verfasser anhand des Strassennetzes der Slowakei. Er beginnt mit dem Bronzezeitalter, als man aus der Slowakei und Siebenbürgen Kupfer nach Böhmen, ja sogar nach Bayern lieferte und als eine Linie der Bernsteinstrasse, die den Balkan und Italien mit der Ostsee verband, im Tale des Flusses Nitra dem Norden zu entlang führte. Strassenverbindungen, die durch den vorgeschichtlichen Handel entstanden sind, übernahmen auch die ersten Staatsformationen im Gebiete der Slowakei, so das Reich der germanischen Markomannen, dann das Reich des fränkischen Händlers Samo als auch der ländlichen Herrscher aus dem Stamme Mojmir (siehe Karte 1).

In der Zeit der ersten Árpádfürsten haben die über die Grenze des ungarischen Staates führenden Verbindungen ihre Bedeutung eingebüsst und es entsteht ein Netz innerstaatlicher Strassenverbindungen, das der Kohäsion des in zahlreiche feudale Domänen zergliederten Gebietes nachhelfen sollte. Erst im 14. Jahrhundert wird die Tradition alter untergangener Strassen, die durch das slowakische Gebiet nach Norden, Westen und Süden führten, wieder erneut. Unter ihnen nimmt die sogenannte Böhmisches Strasse (siehe Karte 3), laut dem Dekret des ungarischen Königs Karl Robert aus dem Jahre 1336 erbaut, die erste Stelle ein. Die durch diese Urkunde

<sup>37</sup> Munkás László, *A magyar posták a 18. század elején (1700—1716)*. Magy. gazd. tört. szem. (1903), č. 10, 436 n. — Časť tejto trate od Bratislavy po Vestenice je označená ako poštový spoj aj v diele Samuela Mikovíniho *Epistola de methodo concinnandarum Mapparum Hungariae, Topograficarum ad virum clarissimum Mathiom Belium... Posonii 1732*. — Ba tento poštový spoj sa udržal až do začiatku 19. stor. Pozri Görög, *Magyar átlás, az az Magyar, Horvát és Tót országotk Vármegejéi...* Vienna 1802.

erteilten Privilegien an Prager und Brüner Händler hatten eine so grosse wirtschaftliche Bedeutung, dass auch Händler aus ungefähr zehn westdeutschen, hauptsächlich rheinländischen Städten um sie warben.

Die Böhmisches Strasse wurde dann Hauptverkehrsstrasse zwischen dem böhmischen und ungarischen Reich und in dieser Funktion blieb sie auch bis Anfang des 19. Jahrhunderts. Ihre Wichtigkeit für den Innenhandel geht aus der Tatsache hervor, dass die Gültigkeit der von Karl Robert erteilten Privilegien von weiteren sieben Herrschern, die am ungarischen Thron wechselten, zuletzt von Franz II. im Jahre 1808 prolongiert wurde. An die Böhmisches Strasse knüpfte das übrige Netz der slowakischen Kommunikationen, die in diese Strasse aus Norden, aus den Tälern der Flüsse Váh, Nitra, Hron und Ipel, mündeten. Die Karte 2 wiedergibt das Bild dieses Netzes und gleichzeitig ist aus ihr ersichtlich, wie sich die Verbindung durch die Nordslowakei von Westen nach Osten in der Richtung nach Polen bildete.

Weiter erklärt der Verfasser ausführlich die Bedeutung der Böhmisches Strasse für die Wirtschaft, Handel, Übermittlung diplomatischer Post, persönlichen Verkehr tschechischer und ungarischer Herrscher oder ihrer Botschaften und Austausch von Kulturgütern.

Der letzte Absatz des Artikels ist dem Postverkehr in der Slowakei, dessen Organisation im Jahre 1538 begonnen hat, gewidmet. Da der Grossteil Ungarns mehr als 150 Jahre von den Türken besetzt war und auch Siebenbürgen unter ihrer Herrschaft war, stellte die Slowakei eigentlich den einzigen Teil des ungarischen Staatsgebietes dar (siehe Karte 4), wo sich die Institution des Postverkehrs geltend machen konnte und sich entwickelte.

Aus dem Slowakischen übersetzt von R. Lindner

*Karte 1.* Netz der Hauptstrassen im Zeitalter des Grossmährischen Reiches, d. i. Strassenverbindungen zwischen einzelnen Stammsitzen und fürstlichen Burgen. Mit Kreis ohne Namen bezeichnete Stellen sind weitere grossmährische Lokalitäten.

*Karte 2.* Das Netz von Handelstrassen in der Slowakei im 14. und 15. Jahrhundert nach B. Borcsiczky. Die vollen Striche sind Hauptstrassenverbindungen, die unterbrochenen sind Nebenlinien.

*Karte 3.* Die Böhmisches Strasse zwischen Praha (Prag) und Buda (Ofen). Der volle Strich stellt die ältere Strasse dar, die seit dem 13. Jahrhundert existiert, der unterbrochene Strich die neuere Strassenlinie seit Anfang des 15. Jahrhunderts.

*Karte 4.* Das Netz des Postverkehrs im Zeitraum von 1558 bis Ende des 18. Jahrhunderts. 1 — Postverbindungen aus dem Jahre 1559, 2 — Verbindung nach dem Jahre 1594 als die Linie (1) hinter der Donau aufgehoben wurde, 3 — nach Mähren führende Verbindungen, im Jahre 1663, als die Türken Nové Zámky eroberten, 4 — von Franz Rákóczy II. nach dem Jahre 1705 errichtete Verbindungen, 5 — nach dem Jahre 1711 als Ergänzung der Postverbindung (1) aus dem Jahre 1558 errichtete Verbindungen.