

KONFINIUM NA ZÁHORÍ A STARÁ CESTA NÍM VEDÚCA Z BRATISLAVY  
DO PRAHY\*

Cesta ako prostriedok dopravy je jav na prvom mieste hospodársky. Vzniká už v praveku, pravidelne tam, kde sa javí potreba styku medzi dvoma alebo viacerými blízkymi i vzdialenými zemepisnými oblasťami, majúcimi rozdielny hospodársky potenciál. Dopravný styk, bez ohľadu na čas a miesto, v ktorom sa odohráva, predpokladá jednak nadbytok určitých hospodárskych hodnôt, daných prírodou, jednak istú špecializáciu vo výrobe spotrebných tovarov, ktorá už presahuje rámec sebestačnej domácnosti, jednak husté osídlenie obyvateľmi s vyššími hospodárskymi potrebami. V Záhorskom kraji, t. j. na území trojuholníka Devín—Brodské—Jablonica—Devín, ani jedna z týchto podmienok nie je až do druhej polovice 14. stor. splnená, a preto až do tejto doby zostal ruchom okolitého sveta takmer nedotknutý.

V praveku, t. j. počnúc od neolitu až po latén, je osídlenie moravskej doliny dosť husté. Svedectvom sú početné osady na pieskových pahorkoch v inundácii Moravy a na vyvýšených brehoch pozdĺž tečúcich vôd i barín. Pri tomto osídlení je zaujímavé, že jeho stopy nenachodíme v suchej partií pomoravskej oblasti, zhruba asi od dnešnej železnice na východ po potok Rudavu. Príčinu tohto javu treba hľadať v snahe prvotného človeka zvoliť svoje sídlo na prirodzene bezpečnom mieste, akým boli práve ostrovy v barinách, chránené zo všetkých strán vodou, hoci suché územie hojnosťou zveri a možnosťou rozvinúť na ňom jednoduché poľnohospodárstvo poskytovalo priaznivé podmienky života, človek dával prednosť sídlam v močaristom území, aj keď sa tam musel uspokojiť len obživou, akú poskytovalo rybárstvo.<sup>1</sup>

Historické zprávy o Záhorí začínajú sa objavovať až v polovici 14. stor. Dovtedy je táto oblasť takmer pustá, čiastočne pokračujúc vo funkcii konfinia a čiastočne žijúc z jeho tradície. Konfinium bol vedome a intencionálne spustošený, vyľudnený a neosídlený pás územia pozdĺž hraníc stredovekého štátu, široký 20—40 km, niekedy i viac, ktorý slúžil na obranu proti nepriateľovi. Keďže na tomto území nebolo možnosti zásobiť sa potravinami, ani nájsť oporu v obyvateľstve, tvorilo pri stredovekom spôsobe vedenia vojny veľmi efektívnu ochranu ďalej za ním ležiaceho vnútrozemia.

Takúto úlohu hral asi počas troch storočí i kraj počnúc od Skalice až po Stupavu, t. j. plocha, ohraničená na západe riekou Moravou, na severozápade hrebeňom Bielych Karpát a na východe Malými Karpatmi. Hydrologické pomery urobili z východnej časti tohto územia skutočnú pevnostnú čiaru. Pozdĺž Moravy, od Holíča po Zohor,

\* Táto stať je vyňatá z obsiahlej monografie, ktorú autor pripravuje o tzv. Českej ceste, najstaršom komunikačnom spoji Prahy s Budínom. Na Slovensku viedol tento spoj cez Holíč, Šaštín, Senicu, Jablonicu, Cerovú—Lieskové, Prievaly, Bukovú, Trstín do Trnavy a ďalej cez Sintavu, Nyárhíd (pri Nových Zámkoch), Dvory nad Žitavou k Ostrihomu a Budínu. Úsek Šaštín—Malacky—Bratislava bol odbočkou Českej cesty.

<sup>1</sup> Pozri o predvekom osídlení moravského úvalu od Skalice po Devínske Jazero sériu článkov Š. J a n š á k a, Sborník Muzeálnej slov. spoločnosti, 1929, 30, 1930, 1—67, 1931, 16—27.

rozprestieral sa pás územia takmer trvale zaliaty vodou, široký priemerne 6 km. Od miesta k miestu vyčnievali z neho síce pieskové pahorčky, ale komunikačné spojenie medzi nimi nebolo možné, ba ani nie veľmi potrebné. Južný breh potoka Myjavy, tiež bol lemovaný od Kútov po Jablonicu pásom barín, najužším pri Šaštíne, 0,70 km, ináč širokým priemerne 1,5 km. Priam tak aj pri päte Malých Karpát, na rozhraní medzi lesom a poľnými kultúrami, rozkladal sa súvislý močiar na čiare Kuchyňa—Rohožník—Jablonica, široký 1—2 km. V partii od Jablonice po Sološnicu potok Rudava s bezmenným prítokom, prichádzajúcim od Rohožníka, tvorili akoby jeho os. Pri Kuchyni, Perneku, Jabloňovom a Lozorne akumuláciou z menších potôčkov, ktoré pramenia v susednom horskom pásme, vznikli rozľahlé vodné plochy. Po nich sa dodnes zachovali v toponymii mená: Potočka, Jazero, U blata a Bahno. Vlhké lúky pri Rohožníku, o rozlohe  $3 \times 1,50$  km, menujú sa Rybník a v susedstve obcí Plavecký Sv. Mikuláš, Plavecký Sv. Peter spomínajú sa k roku 1558 tri veľké rybníky.<sup>2</sup> Dostať sa teda od Šaštína alebo Dojčia i len pešo, prípadne koňmo, priamo k Malým Karpatom bolo holou nemožnosťou.

Panovníkom záležalo veľmi na tom, aby sa prirodzená neprístupnosť tejto oblasti nijakým spôsobom neporušila. Preto tu niet nijakých ciest ani osád. Ich zriaďovanie sa protivilo účelu konfinia a bolo priam zakázané. V najstarších listinách (opis ochodzu obce Plavecký Štvrtok z roku 1206 a 1216) je zmienka len o južnej časti úvalu, prístupnej od Bratislavy. O severnej časti, ležiacej na čiare Šaštín—Holič, sú tiež častejšie zprávy, hlavne o tamojších osadách, položených mimo inundačného územia. Stredná časť, práve asi tam, kde sú dnešné Malacky, pokiaľ ide o trvalé osídlenie, akoby ani neexistovala. Obyčajne pri metácii sa historické doklady opierajú na existujúce obce. V uvedenej listine z roku 1206 sa však spomína ako severná a severovýchodná hranica ochodzu Plaveckého Štvrtika Maliscapotoka a Jablampotoka. V prvom mene môžeme hľadať koreň neskoršieho pomenovania Malačka — Malacky, v druhom základ pre meno obce Jabloňové.<sup>3</sup> Maliscapotok zmenil sa na dnešnú Malinu, ale etymologicky sa v jeho mene skrýva skorej pojem maličký — malý (potok) než lesná plodina.

Konfinium, aj keď bolo zemepisne akokoľvek nehostinné, nezostalo bez dozoru. Panovníci rozostavili v ňom stráže, ktoré vzhľadom na svoj malý počet konali skorej službu výzvednú a zpravodajskú než obrannú. Túto službu obstarávali obyčajne príslušníci iného národa alebo kmeňa, než aký býval v príslušnom kraji. V moravskom úvale nachodíme Sikulov (Székelyek), strediskom ktorých bola osada, nazvaná po nich Székelyfalva, dnešné Sekule, ďalej tu boli pravdepodobne Palovci (Pallóczok), po ktorých zostali mená obcí Plavecký Štvrtok, Mikuláš a Peter. Akému kmeňu patrili strážcovia so sídlom v dnešných Levároch, nevieme. Zachovalo sa po nich iba pomenovanie lokality, označujúce ich zamestnanie. Miestne meno Leváre vedie nás totiž k maďarskému pojmu lövér, lövő, t. j. strelec. Strážcovia hraníc sa v starých listinách po latincky menujú jednak speculatori, jednak sigittarii, t. j. strelci.<sup>4</sup>

<sup>2</sup> Pozri Jedlicska Pál, *Kiskárpáti emlékek* II, 19.

<sup>3</sup> Pozri Kniezsa István, *Magyarország népei a XI-ik században*, Emlékkönyv Szent István király halálának kilencszázadik évfordulóján. Budapest 1938, II, 403.

<sup>4</sup> Pečenci, Besenyők ako strelci boli rozmiestení najmä v župe Šopron, Železnej a Zala, kde po nich ostali obce Alsólövő, Felsőlvő, Horváthlvő, Német-Lövő, Zala Lövő. Pozri Erdélyi L., *Arpádkori társadalom történetünk legkritikusabb kérdései*, Budapest 1915, 30, ďalej Magyarországi helységnévtára 1895.

Dnešné Horné a Dolné Dubovany, niekdajšia strážna stanica strelcov na Dudváhu (pri Veľkých Kostolanoch), menujú sa podľa Jedlicsku v 17. stor. Lever (od lövér) podobne ako Leváre v Pomoraví. Pozri Jedlicska, l. c., II, 376.

Starí maďarskí kronikári i niektorí maďarskí historici považujú Sikulov za priamych potomkov Hunov.<sup>5</sup> Väčšina však tento názor odmieta, ba Ján Jerney im dokonca odopiera aj ich vlastné meno ako národa alebo kmeňa. Pojem „siculus“ značí podľa neho toľko ako vo všeobecnosti strážca v konfiniu (végőr) a toto pomenovanie prešlo vraj i na Pečencov (Besenyők), ktorí tiež v konfiniu konali strážnu službu. Aj Sikuli pri Morave boli podľa Jerneyho strážce Pečencov (besenyő székelyek), hoci sa v pomenovaní osady pamiatka po nich ani nezachovala.<sup>6</sup>

O národnosti strážcov v konfiniách existuje však aj iná, v pomere k názorom starých maďarských i slovenských historikov úplne revolučná mienka. Ladislav Erdélyi, autor viacerých prác o spoločenskom zriadení starých Maďarov, píše, že na preukázanie strážnej služby v pohraničí nestačia púhe miestne mená. Už pred príchodom Maďarov sa vraj v konfiniu i vo vnútrozemí nachádzali staršie slovanské hrady, ktoré predchádzali zriadeniu pohraničnej služby uhorskými kráľmi. Odchovanci a potomci hradnej predmaďarskej služby (várörök ivadékaí) vraj po príchode Maďarov s nimi splynuli, či už boli Frankovia, Slovania alebo Moravci, a mohli priam tak vykonávať strážnu službu na hranici. Nemali túžbu ísť na západ, lebo tendencia prisťahovalectva bola opačná.<sup>7</sup>

Strážna služba na čiare Stupava—Šaštín, ktorou je charakterizované toto konfinium, dokazuje nepriamo, že Záhorská oblasť bola dlho neosídlená a bez komunikácií. Priamy doklad však obsahuje zpráva vyberačov pápežského desiatku, ktorí v trojuholníku Devínska Nová Ves — ústie Myjavy do Moravy — obec Jablonica nenašli v rokoch 1332—1337 ani jednu faru.<sup>8</sup> Ešte ani v polovici 14. stor. niet teda v Záhorskom kraji väčších aglomerácií, ktoré by boli mali vtedy bežnú a vlastne jedinú administratívnu správu, t. j. obec, združenú okolo fary. Preto i komunikačne je spoj sever—juh po ľavom brehu Moravy úplne bezvýznamný. Ak sa často hovorí eufemisticky o jantárovej ceste alebo o iných obchodných pravekých a starovekých cestách, ich trasa rozhodne nevedla pozdĺž dnešnej hradskej Bratislava—Malacky—Kúty. V zápasoch uhorských kráľov s Přemyslom Otakarom I. a Otakarom II. chodili síce uhorské vojská cez Stupavu na Moravské pole, ale od prechodu cez rieku pri dnešnej Vysokej alebo Záhorskej Vsi sa ďalej na sever nedostali. Široký močiar na čiare Hodonín—Kúty—Záhorská Ves znemožňoval prekročiť zo západného brehu Moravy na východný, ako sme na to už poukázali, a priam tak i močiar riečky Myjavy, siahajúci od Jablonice po Kúty, robil prechod na vyššiu pieskovú planinu Búrskeho lesa veľmi ťažkým. Preto územie pozdĺž čiar Sekule—Plavecký Štvrtok, tvoriace časť tejto planiny, je vlastne akýmsi ostrovom vzdialeným od ruchu ostatného sveta, zachovávajúcim ráz konfinia do konca 14. stor. Spo-

<sup>5</sup> Z kronikárov napr. i Anonymus. Z historikov pozri: Nagy János, *A székelyek scytha-hun eredetűsége és az ellenvélemények*, Kolozsvár 1879; Szabó Károly, *A régi székelység*. Székely történelmi és jogi tanulmányok, Kolozsvár 1890.

<sup>6</sup> Pozri: Jerney János, *Keleti utazása a magyarok őshelyeinek kinyomozása végett 1844 és 1845*, Pest 1851, 252 n., najmä 265, 266.

<sup>7</sup> Porov. Erdélyi László, l. c., 44, 45.

<sup>8</sup> Porov. Kniezsa István, l. c., 376.

Maďarský zemepisec a historik Jozef Könyöki tiež udáva, že „Moravské pole bolo v stredoveku čiastočne neobydlené, t. j. obce ležali veľmi riedko, pretože rovina bola pokrytá prevažne viatym pieskom a jedľovým lesom a iba kolonizáciou slovanských národov na začiatku 17. stor. sa zaľudnila.“ Pozri Könyöki József, *Magyarország nyugati határának védőrendszere a középkorban*, Budapest 1885.

Názor o kolonizácii tohto kraja až v 17. stor. nie je, pravda, správny. Hustejšie osídlenie ide paralelne so zanikajúcim konfiniom, ktorého rozpad sa začal v polovici 13. stor.

jenie Slovenska so západom obstaráva takmer výlučne len jedna cesta, ktorá vedie od Holiča cez Šaštín, Senicu, Jablonicu, Prievaly (Šandorf), Bukovú (Biksárd), Trstín (Nádaš) do Trnavy a ďalej cez Šintavu na juhovýchod do Ostrihoma a Budína. Po nej sa pohybovali obchodníci, diplomatické posolstvá i armády. O frekvencii na nej svedčí i fakt, že napr. Prievaly (Šandorf) sú okolo r. 1200 trhovým mestečkom, ktoré malo kostol už r. 1143 a pravdepodobne i faru.

Obrat nastáva v posledných troch desaťročiach 14. stor. Bezpečnostné pomery sa už na Záhorí dostatočne ustálili, obyvateľstvo sa istotne tiež rozmnožilo, takže sa komunikácia stala životnou potrebou. Na druhej strane obchodné styky Uhorska so západom cez Moravu a Čechy natoľko vzrástli, že jedna dopravná čiara už nestačila. Nevyhovovala však hlavne preto, lebo strediskom hospodárskeho života sa stala Bratislava. Spočiatku sa do Bratislavy chodilo z Moravy cez Holič, Jablonicu a Trnavu, ale syn Karola Róberta, veľký reformátor hospodárskeho života v Uhorsku, odstránil túto zachádzku. Obchodné privilégiá, ktoré jeho otec r. 1336 udelil českým i nemeckým kupcom idúcim do Uhorska po Českej ceste (cez Holič, Jablonicu a Trnavu), rozšíril i na kupcov, chodiacich cez Malacky a Stupavu.

Dôvod, pre ktorý sa otvorila diaľková doprava cez Malacky až koncom 14. stor., treba hľadať v hydrologických pomeroch Moravskej doliny. Už jednoduchý výpočet vodných tokov a barín, tak ako sa nám javia dnes, ukazuje, koľko prekážok musela prekonať cesta, spájajúca Šaštín cez Malacky s Bratislavou. Pritom si treba uvedomiť, že stavba mostov i v starom Ríme, ktorý sa mohol chváliť pokročilou technickou kultúrou, patrila k najvyššie postaveným vedám a rezervovaná bola zvláštnym privilegovaným triedam. Držitelia tajomstva stavby mostov menovali sa pontifexovia, ktorým menom, ako na výsosť čestným, neskoršie sa označovali prední cirkevní hodnostári.

V stredoveku na pôde strednej Európy je stavba mostov neznáma. Veľké vodné toky sa prekračovali lodnými prievozmi a plťami, malé potoky alebo plytké bariny hrádzami, zhotovenými z fašín. Vrbové prútie sa zviazalo do otiepok, ktoré sa poukladali tesne vedľa seba na dno močiara, často i vo dvoch-troch vrstvách nad sebou, na ne sa nasypala hlina, ktorou sa zaťažili a pritlačili ku dnu bariny, aby ich voda neodniesla. Po suchom povrchu sa dalo prechádzať a v spodných vrstvách mohla prúdiť voda malými otvormi, ktoré zostali medzi prútmí. Keďže drevo trvale ponorené do vody nezhnije, takéto hrádzové mosty mohli konať dobré služby i počas niekoľko rokov.<sup>9</sup> Spôsob stavby fašinových mostov sa k nám širil z Nemecka a pravdepodobne len jemu môžeme ďakovať, že sa dopravná čiara Šaštín—Malacky—Bratislava stala i medzištátnym spojom. Bez mostov, aj akokoľvek jednoduchých, sotva by bolo bývalo možné otvoriť na nej dopravu, pretože ešte i dnes súčasná moderná hradská prekračuje tieto vodné toky a močiare: v Šaštíne, na prechode zo Stráží nad Myjavou do mesta, barinaté údolie Myjavy, široké 700 m; na juhozápadnej strane šaštínskeho kláštora barinu, širokú 100 m; medzi Šaštínom a Kuklovom dva potôčky, s veľmi malým spádom, podmáčajúce priľahlé územie na šírku 20—30 m po oboch brehoch; potôčik v obci Borský Sv. Jur, toho istého charakteru; dva menšie potôčky, jeden medzi Borským Sv. Jurom a Sekulami, druhý medzi Sekulami a Moravským Sv. Jánom; väčší potok, zvaný Lakšár, prichádzajúci od obce Lakšárska Nová Ves a križujúci cestu pri horárni Ciglad na juh od obce Moravský Sv. Ján; barinu, zvanú Hlboká mláka, ktorá sa tiahne medzi severným koncom obce Závod a majerom Dlhé Lúky; barinu, širokú asi 500 m, ktorej západná časť pri dnešnej hradskej sa menuje Za rybníkem, východná časť medzi hrad-

<sup>9</sup> Pozri o tom: B. Dudík, *Dějiny Moravy VIII*, Praha 1882, 33 n., ďalej K. Kretschmer, *Historische Geographie von Mitteleuropa* 1904, 162 n.

skou a železnicou Abrod (v názve sa zachoval pojem brodu, stredom bariny tečie potok, prichádzajúci od južného konca obce Závod); barinu pri severnom vjazde do obce Veľké Leváre; severné rameno potoka Rudavy, pri južnom vjazde do obce Veľké Leváre; stredné rameno potoka Rudavy, 1,30 km na juh od vjazdu do obce Veľké Leváre; južné rameno potoka Rudavy, vo vzdialenosti 400 m od predchádzajúceho; barinaté územie, široké 2 km, podmáčané severným, stredným a južným ramenom Rudavy; štyri pásy vlhkého územia na sever od Malaciek; severné rameno potoka Malina, ktoré tečie cez Malacky; južné rameno potoka Malina, ktoré križuje cestu 1,35 km na juh od mesta; pás barinatého územia, široký 2 km, na juh od potoka Malina (dnes ho hradská prekračuje po násype); potok, prichádzajúci od rybníka a mlyna Tančibuk, ktorý križuje cestu pri mlyne Kozánek; potok Stampach, ktorý križuje hradsnú pri Kamennom mlyne a tečie k Lábu; potok, ktorý prichádza od Lozorna cez vlhké lúky, zvané Bahno a križuje hradsnú pri kóte 166; potok, ktorý križuje hradsnú v Stupave a jeho odbočku, tečúcu po hlavnej ulici Stupavy; barinu na južnom konci obce Mást, vytvorenú odbočkou; bezmenný potok, prichádzajúci z údolia Mariánky, tečúci cez obec Záhorská Bystrica; Vápenický potok, ktorý križuje hradsnú 700 m na juh od Záhorskej Bystrice; potok a vlhké územie široké 150 m pri hájovni Františkov, 800 m pred vjazdom do Lamača; potok Vydricu pri Červenom moste, na bratislavskom predmestí, s barinatým územím na šírke 150 m.

Malé potôčky v Záhorskej rovine majú len nepatrný spád, voda v nich takmer stojí. Pri záplavách rieky Moravy rozliata voda siahala až k dnešnej hradskej, ba na mnohých miestach i za ňu smerom na východ. Vtedy hladina stúpila aj v potôčkoch a ich ploché údolia sa zmenili na bariny. Okrem toho vzhľadom na piesčité a miestami i rašelinistú pôdu potôčky podmáčali obidva brehy aj pri normálnom stave vody a sťažovali dopravu. Aké veľké prekážky spôsobili, vidieť z počtu mostov, ktorými cesta vody prekračovala. Na trati Šaštín—Malacky—Bratislava je ich ešte dnes spolu 56.<sup>10</sup>

O ceste Holíč—Šaštín—Malacky—Bratislava vydal Ľudovít Veľký r. 1373 priam dve listiny, z čoho sa dá súdiť, ako mu veľmi na nej záležalo. Zaujímavé je, že obidve listiny majú doslova ten istý text a sú vydané v ten istý deň (in octavis festi Beati Georgii Martyris, t. j. dňa 1. mája). Iba lokality, cez ktoré cesta viedla, čiastočne sa líšia. V prvej listine sa hovorí, že kupci, prichádzajúci z Čiech (de Bohemia) do Uhorska (in Regnum nostrum), majú „slobodný a bezpečný prechod“, keď idú „per viam de Wynar, per villa Geuar, Kykrillen, Malaczka et Stumpa ac Posonium...“<sup>11</sup> Druhou listinou sa tie isté výhody zabezpečujú kupcom, ktorí idú „per viam de Wywar, per villas Swr, Kikulleu, Malaczka et Stumpa ac Posonium...“<sup>12</sup>

Historici spomínajú dosiaľ iba prvú listinu a bez ohľadu na zemepisný charakter terénu, ktorým cesta viedla, bez upotrebenia podrobnejších máp, interpretujú mená v nej uvedených osád, spokojujúc sa iba fonetickou príbuznosťou medzi starým a dnešným ich znením. Podľa takéhoto výkladu privilégium bolo vydané pre cestu, vedúcu cez Holíč (Wynar—Ujvár), Gajary (Geuar), Kiripole (Kykrillen, dnešné Kostolište), Malacky (Malaczka) a Stupava (Stumpa). I sám Juraj Fejér, ktorý prvú listinu publikoval, identifikuje takto lokality v krátkom výťahu listín, pripojenom k textu. Jeho výklad prevzal okrem iných aj V. Chaloupecký, ktorý pri prepisovaní z latinského textu meno Geuar zmenil na Gnar, čím sa foneticky dnešným Gajarom — Gajary viac priblížil.<sup>13</sup>

<sup>10</sup> Pre všetky tieto údaje čerpané čiastočne z katastrálnych máp príslušných obcí pozri aj špeciálky č. 4558, 4658 a 4758.

<sup>11</sup> Fejér, c. d., IX. 4, 488.

<sup>12</sup> Fejér, c. d., IX. 7. supplementare ab anno 1343—1382, 332.

<sup>13</sup> Pozri: Chaloupecký, *Staré Slovensko*, Bratislava, Praha 1923, 84.

Obidve listiny Ludovíta Veľkého si zaslúžia podrobný výklad tak z hľadiska zemepisného, ako aj po stránke jazykovej.

Uvažujme prvú alternatívu, že by sa totiž išlo do Malaciek z Holíča cez Gajary a Kiripole (Kostolište). To znamená odbočiť vo Veľkých Levároch do Malých Levár, odtiaľ do Gajár a tak do Malaciek. Z Malých Levár do Gajár vedie poľná cesta, ktorej poloha v teréne nie je volená náhodne, ale je závislá od jeho schodnosti. Prechádza totiž z jednej pieskovej vyvýšeniny na druhú.

V podrobnostiach vyzeral terén v uvedenom smere pred reguláciou Moravy (asi pred 40 rokmi) takto: vzdialenosť Veľké Leváre—Malé Leváre 2 km, z toho 0,60 km barina; vzdialenosť Malé Leváre—Gajary 6 km, z toho 1,50 km barinaté územie, podmäčané Rudavou; Gajary—Kostolište 5 km, pritom prechod cez vlhké územie 0,20 km; Kostolište—Malacky 2 km, z toho 1 km vlhké územie. Čiara Veľké Leváre—Malé Leváre—Gajary—Kostolište—Malacky je teda dlhá 15 km, z čoho 3,30 km pripadá ešte začiatkom 20. stor. na nezjazdný barinatý terén. Medzitým priamy spoj Veľké Leváre—Malacky asi v smere dnešnej hradskej, je dlhý len 7 km, z čoho na vlhké územie pripadá 0,80 km.

V stredoveku hladina Moravy bola oveľa vyššia vzhľadom na neupravenosť koryta a nespočetné meandry riečišťa. V dôsledku toho aj jej inundácia siahala ďaleko na východ, za čiaru dnešnej hradskej, ohrozujúc i vyššie položené miesta a robiac ich neschodnými.

Tieto dopravné pomery iste boli známe i cestujúcim zo zahraničia, ktorí sa vždy opierali na informácie domácich ľudí, ba v neznámom kraji a teréne brali si ich ako sprievodcov. Je teda nemysliteľné, že by karavány kupcov s vozmi alebo ťažnými zvieratami boli išli dlhšou a menej schodnou cestou, keďže pri únavných pochodoch každý krok padal na váhu a keď ich priamy spoj zbavoval dopravných starostí i dopravného rizika.

Obsah druhej listiny, keď ho rozoberáme z hľadiska zemepisného, nevedie k takému myluému výkladu. Hovorí sa v nej, že cesta vychádza z Holíča a ide cez osady Swr (Súr), terajší Šaštín a Kikulleeu, ktorou nie je nič inšie ako dnešný Kuklov. Ďalej sa už neuvádza nijaká medzistanica, ale nasledujú hneď Malacky. Považovať Kikulleeu za Kiripole (Kostolište) z hľadiska zemepisného nie je možné. Komunikačne tento spoj neposkytuje nijaké výhody, skôr naopak. Odbočenie pred vstupom do Malaciek smerom na západ, k rieke Morave, znamenalo by buď ísť cez Gajary, alebo medzi barinami v teréne, ktorý výškove ani smerove vedeniu cesty nevyhovuje.

Dôkaz pre priamy spoj Veľké Leváre—Malacky bez akejkoľvek medzistanice podáva aj jazyková analýza mien, v listinách uvedených lokalít. V prvej, podľa publikovania vo Fejérovej zbierke staršej listiny, je poradie lokalít, ktorými sa určuje smer cesty, takéto: Wynar, Geuar, Kykrillen, Malaczka, Stumpa, Posonium. Wynar sa všeobecne pokladá za Ujvár, Holíč, o čom nikto nepochybuje. Lokalitu Geuar stotožňujú Fejér i Chaloupecký s Gajarmi, po maďarsky Gajár, hoci slovo Geuar, okrem prvého písmena G, nemá nič spoločné so slovom Gajary a hoci zemepisné spojenie Malaciek s Holíčom cez Gajary je úplne protizmyslové.

Pre etymologický výklad sa zdá účelné hľadať širšiu jazykovú základňu a bezpečnejšiu oporu. Druhá slabika v tomto slove uar alebo vár (po maďarsky hrad) je zhodná foneticky i významom s druhou slabikou neskoršieho maďarského pomenovania strážnej stanice Leváre (po maďarsky Lévárd). Okrem toho v prvej slabike je samohláska e, spoločná obidvom menám Geuar i Lévárd — Leváre. Lévárd odvodzuje Erdélyi od slova lövő, lövér (strelec). Leváre skutočne aj boli stanicou strelcov, sigittarii. A práve tento vecný charakter mena lokality vedie nás k názoru, že v listine mal pisár na mysl

Leváre a nie Gajary. Leváre ako stará strážna stanica s posádkou, ktorá mala živší styk so svetom i s ústrednou organizáciou a evidenciou strážnej služby v Budíne, boli istotne notoricky známe, čo pri Gajaroch sa nedá ani len predpokladať.

Meno osady Kykrillen, ktoré pokladajú niektorí autori za Kiripolec (teraz Kostolište), možno vysvetliť len v súvislosti s menom Kikulleu v druhej listine.

Identifikovanie mien Malaczka (Malacky), Stumpa (Stupava), Posonium (Bratislava), ani určenie ich vzájomnej polohy a sledu neposkytuje nijakú ťažkosť.

V druhej listine je poradie lokalít takéto: Wywar, Swr, Kikulleu, Malaczka, Stumpa, Posonium. Ťažkosťi, nielen pri porovnávaní obidvoch listín, ale aj pri určovaní sledu lokalít, pôsobí okolnosť, že meno Geuar z tejto druhej listiny vypadlo a na jeho miesto nastúpilo meno Swr. Swr, v slovenskom prepise Šúr, považujeme za dnešný Šaštín. Jazykove síce nemá nič spoločné so Sárvárom (alebo Saruvárom) Anonyma, ani so Sasvárom, ktorým menom sa označuje r. 1218 a 1231 arcidiakonát šaštínsky, ani so Sasvárom, z ktorého comes Abraham r. 1298 vyhnal Nemcov,<sup>14</sup> ale s ním súvisí vecne a významom slova šúr, ktoré značí v slovenčine slatinu, zarastnutú vodnými trávami, zvanými šašie alebo šašina. Na základe tejto vecnej príbuznosti možno meno Swr v listine považovať za Šaštín, v ľudovom jazyku Šaščin.<sup>15</sup>

Ďalšie ťažkosťi pôsobi vysvetlenie, akú osadu treba rozumieť pod menami Kykrillen prvej listiny a Kikulleu listiny druhej. Chaloupecký a Varsík vidia v Kykrillen Kiripole, dnešné Kostolište.<sup>16</sup> I keď odbočku Leváre—Gajary—Kostolište—Malacky ako veľkú zachádzku vypustíme z úvahy a berieme len možnosť odbočenia do Kostolišta bezprostredne pred Malackami, dopravne nemožno tento smer nijako vysvetliť. Cestujúci, ktorý by bol išiel po relatívne suchom teréne, na okraji pieskových pahorkov, rozprestierajúcich sa na sever od Malaciek, bol by musel odbočiť na západ do močaristého územia, keby sa bol chcel dostať do Kostolišta. Nič by tým nebol získal ani na vzdialenosti, ani na pohodlí. Tieto dôvody nás vedú k názoru, že Kykrillen prvej listiny a Kikulleu druhej listiny označujú tú istú lokalitu, t. j. neskorší maďarský Kuklyó, dnešný Kuklov. Pre tento názor nachádzame oporu v historikovi Pavlovi Hunfalvyovi, ktorý hovorí, že Kuklov sa v starých cirkevných schematizmoch menuje Küküllő.<sup>17</sup>

Fonetické prvky a čiastočne i spôsob písania sú všetkým trom variáciám tohto mena (Kykrillen, Kikulleu, Küküllő) spoločné. Keďže pisár, ktorý listiny vyhotovil, opieral sa iba na ústne informácie a latina nemala vo svojej abecede znaky pre zachytenie prehlások ü a ő, vyjadril sluchový dojem v každom prípade ináč.

Porovnanie mien lokalít v jednej i druhej listine Ľudovíta Veľkého vedie čitateľa k názoru, že druhou listinou sa kráľovská kancelária snažila opraviť zemepisné omyly prvej. Napríklad Holíč sa v prvej listine uvádza ako Wynar (výslovne n, nie u) a v druhej ako Wywar. Toto druhé znenie, obsahujúce aj charakter lokality (war, vár, hrad), je v 14. stor. bežné. Stretáme sa s ním aj v listine Karola Róberta z roku 1336, kde figuruje i variant Wiswar (vívzvár — vodný hrad), ktorým sa vystihuje i poloha holičského hradu, obkoleseného vodou.

Vsunutím nového mena Šúr naznačil pisár zemepisný ráz kraja pri Šaštíne a pre-

<sup>14</sup> Pozri: Chaloupecký, *Staré Slovensko*, 157, 212.

<sup>15</sup> Všetky vlhké, šašinou zarastené miesta, menujú sa na Záhori šašie, šašiny, šaščiny. Porov. katastr. mapy obcí Plavec. Sv. Mikuláš, Plavec. Sv. Peter, Buková a tiež špeciálku 4559.

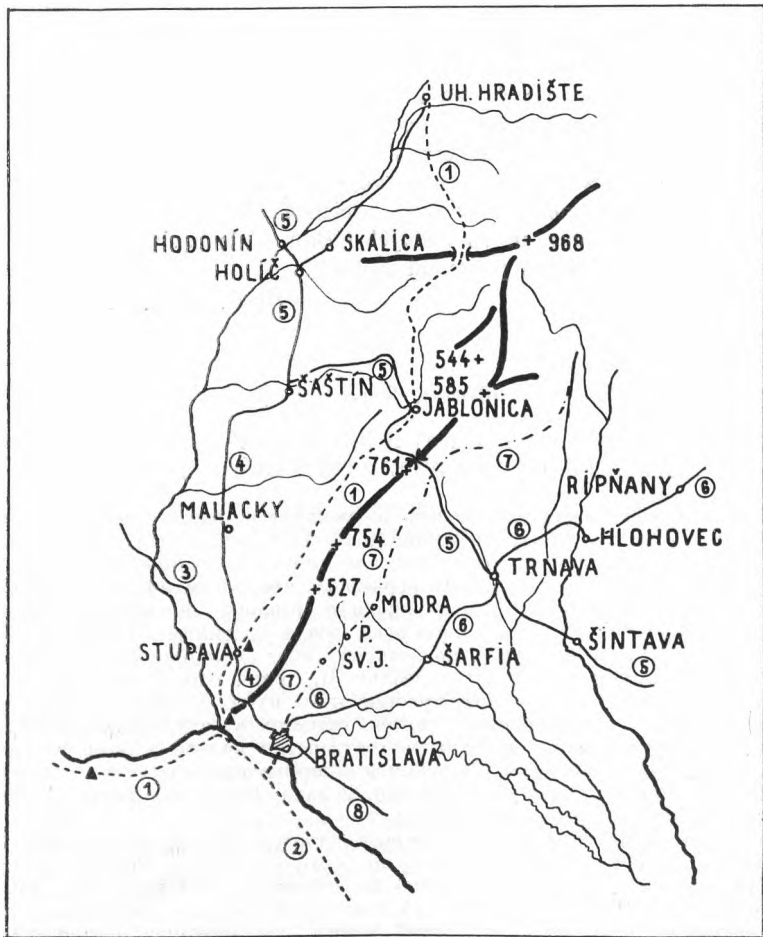
<sup>16</sup> Pozri: Chaloupecký, *Staré Slovensko*, 83, 84. Branislav Varsík, *Vznik a počiatky mesta Trnavy*, Hist. štúdie III, 1957, 268.

<sup>17</sup> Pozri: Hunfalvy Pál, *A székelyek. Felelet a székelyek scytha-hun eredetüségére*, Budapest 1880, 41.

chodom od znenia Kykrillen ku Kikulleu sa priblížil foneticky k už známemu Küküllő, z ktorého vznikol neskorší maďarský Kuklyó a slovenský Kuklov.

K takýmto úvahám dávajú podnet uvedené listiny Ľudovíta Veľkého, ktoré dátumom svojho zrodu i svojím obsahom sú vlastne akísi blíženci. Keby sa odкрыla príčina ich súčasného vydania, tým by sa zároveň odstránila i neistota, ktorá nutne sprevádza každú interpretáciu.

V druhej polovici 14. stor. dostávajú teda i Malacky svoje spojenie so svetom, ktoré sa smerove a polohou v teréne zachovalo v podstate až dodnes. Záhorský komunikačný



Mapa 1. Bratislava ako komunikačný uzol. 1 — stará rímska cesta Carnuntum—Devín—Stupava—Jablonica—Sobotište—Vrbovce—Uherské Hradište—Moravská brána; 2 — stará rímska cesta Carnuntum—Brigetium—Aquincum; 3 — spoj Bratislava—Stupava—Záhorská Ves—Mistelbach—Znojmo—Praha; 4 — odbočka Českej cesty inaugurovaná Ľudovítom Veľkým r. 1373; 5 — Česká cesta Praha—Brno—Hodonín—Holíč—Trnava—Ostrihom—Budín, inaugurovaná Karolom Robertom r. 1336; 6 — prvý poštový spoj na Slovensku z konca 17. stor.: Bratislava—Trnava—Hlohovec—Ripňany—Vestence—Bojnice—Rudno (v Turci)—Sučany—Lipt. Mikuláš—Poprad—Levoča—Prešov—Košice; 7 — spoj Bratislava—Modra—Smolenice—Vrbovce—Čachtice—Nové Mesto n/V.; 8 — tzv. Magna via, vedúca na Žitný ostrov.



spoj odbočil v Šaštíne od Českej cesty a prešiel cez močaristé územie riečky Myjavy na mieste chránenom barinným hradom. Od Šaštína pokračovala cesta v trase dnešnej hradskej smerom ku Kuklovu a odtiaľ k Borskému Sv. Juru, kde vystúpila na pieskové pahorky, pokrývajúce zvyšky diluviálnej štrkovej terasy. V tejto, nad okolie len málo vyvýšenej polohe išla až po Veľké Leváre, križujúc sériu menších vodných tokov a barín. Pri výstupe z Levár sa vychýlila smerom na východ, aby sa vyhla močiarom potoka Rudavy. Po jeho prekročení zvolila si posledné výbežky dunových pieskov, rozprestierajúcich sa od východu, po ktorých sa dostala až do Malaciek. Na juh od Malaciek, v susedstve potoka Maliny a o niečo ďalej ležiacich rybníkov, prekonala poslednú vážnejšiu prekážku, širokú a hlbokú barinu. Potom už prešla na pieskové plateau Búrskeho lesa a počnúc od Stupavy na suché a zjazdné svahy Malých Karpát.

Roku 1373 tento novootvorený spoj mal však hospodársko-dopravný význam len pre Bratislavu. Česká cesta si i naďalej podržala primát po celé štyri nasledujúce storočia, pokiaľ išlo o územie ostatného Slovenska. K nej viažu sa husitské vojny, obchodné styky Moravy a Slovenska po celé 16. stor., vojnové operácie moravských stavov proti Turkom a konečne prevažnou väčšinou i dramatické konflikty zo zápasu uhorskej šľachty s habsburskou dynastiou. Vo všetkých týchto udalostiach hrá spojenie Holíč—Šaštín—Malacky—Bratislava len podradnú úlohu.

*Recenzoval prof. dr. J. Martinka*

### Штефан Я н ш а к

#### „КОНФИНИУМ“ (ОХРАННАЯ ЗОНА) В ЗАГОРЬЕ И СТАРАЯ ДОРОГА, ПРОХОДИВШАЯ ТАМ ИЗ БРАТИСЛАВЫ В ПРАГУ

Естественным путем сообщения между низменностью вдоль нижнего течения р. Моравы (Дольноморавский увал) и Южной Словакией можно считать дорогу по левому берегу Дуная. Однако обширная болотистая местность по обоим берегам р. Моравы перед ее впадением в Дунай являлась серьезным препятствием для передвижения. Вследствие этого путь, который вел из нижнего Поважья, несколько передвинулся в долину ручья Трнава. Уже в древние века между селениями Трстин и Яблоница был переход через Малые Карпаты, по которому шло оживленное движение. Временем его возникновения можно считать неолит. Находки, относящиеся к бронзовому веку, ясно свидетельствуют о существовании этого пути. Позднее особенно важное значение в развитии хозяйственных связей, ставших уже традиционными, играла „Чешская дорога“, соединявшая Чешское государство времен князей и королей со средним Дунаем. На территории Словакии эта дорога проходила от с. Голич через селения Шаптин, Сеница, Яблоница, Трстин, Трнава, Шинтава, Ннархид, Дворы-на-Житаве к Остригому (Эстергом) и Будину.

Главным транзитным путем Чешская дорога остается до 14 века. Временем ее наибольшего расцвета можно считать 1336 год, когда король Карол Роберт дал пражским и брненским купцам особую привилегию на перевозку товаров, чем, собственно, официально открыл сообщение. В конце 14 века хозяйственные связи между Венгрией и Чехией настолько развились, что одной дороги, соединяющей оба соседних государства, оказалось мало. Поэтому сын Карола Роберта, Людовит Великий, особой грамотой расширил привилегию, данные купцам, приходившим с запада по Чешской дороге, на дорогу Голич—Шаптин—Малацки—Ступава—Братислава.

Область Загорья, по которой проходила дорога, была до 14 века так называемым „конфиниумом“, т. е. пустынной полосой с оборонительными сооружениями и сторожевыми постами, чтобы охранять от возможных нападений врага с запада. В этой области, умышленно приведенной в состояние запустения, отсутствовали какие бы то ни было дороги, так как в случае военного конфликта враг мог бы их захватить. Это была одна из причин почему дорога Братислава—Малацки—Шаптин была открыта лишь в конце 14 века. Второй причиной были гидрологические условия, существовав-

ние на территории между р. Моравой и Малыми Карпатами. Из-за неумения строить мосты, эта линия была совершенно непригодна для перевозки клади вьючными животными и возами. Представление о том, в каком состоянии заболоченности находился тогда этот край, может дать хотя бы тот факт, что еще ныне на линии Шаптин—Братислава через ручьи и топкие места перекинуто 56 мостов.

Когда существование „конфиниума“ потеряло свое значение, были сооружены фашишные мосты и фашишно-хворостяные плотины и проложена дорога — правда плоховатая — через обширные заболоченные пространства. Так установилось сообщение из Братиславы в Брно и Прагу и через Малацки. Официально об этом сообщается в двух грамотах Людовита Великого, опуброкованных в 1373 году, в которых указывается общий маршрут пути: Голич—Шаптин—Малацки—Ступава—Братислава.

В обеих грамотах дословно говорится, что „безопасный и свободный проход“ гарантируется купцам, направляющимся из Чехии (Bohemia) в Венгрию (in Regnum nostrum), что ясно свидетельствует о хозяйственных связях между этими странами, которые в политическом отношении часто бывали враждебными.

Историки считают еще открытым вопрос почему Людовит Великий издал в одном и том же году две совершенно одинаковых по содержанию и форме грамоты. Автор настоящей статьи склонен думать, что причины тому были географические. В первой грамоте пункты, через которые проходила дорога между селениями Голич и Малацки, были написаны так неясно и неразборчиво, что их, очевидно, пришлось исправить, издав вторую грамоту. Для географа дорога Шаптин—Братислава интересна тем, что она документирует, как хозяйственные отношения и вообще развитие средневековых хозяйств привели к установлению более короткого пути, хотя для этого пришлось преодолевать строительно-технические и перевозочные трудности.

Перевод со словацкого В. Андрусовой

Stefan Janšák

#### KONFINIUM IN ZÁHORIE UND DIE, DURCH ES VON PRESSBURG NACH PRAG FÜHRENDE ALTE STRASSE

Als natürliche Verbindung der unteren Marchniederung mit der südlichen Slowakei kann man den Weg betrachten, der am linken Donauufer entlang führt. Das breite Sumpfgebiet an beiden Ufern der March vor ihrer Mündung in die Donau bildete jedoch für die Verkehrsverbindungen ein grosses Hindernis. Aus diesem Grunde verschob sich die Verbindung des unteren Waagtales mit Südmähren etwas nach Norden, in das Tal des Baches Trnava. Zwischen den Gemeinden Trstín und Jablonica gab es schon seit der Vorzeit einen sehr frequentierten Übergang über die Kleinen Karpathen. Seinen Ursprung kann man im Neolit annehmen und seine Existenz wurde mit Sicherheit durch Funde aus der Bronzezeit nachgewiesen. Die Tradition der, durch diesen Übergang entstandenen Wirtschaftsbeziehungen übernahm später der sogenannte „Böhmische Weg“, der das böhmische Reich während der Fürsten- und Königszeit mit der mittleren Donau verband. Auf dem Gebiete der Slowakei führte dieser Weg von Holíč über Saštín, Senica, Jablonica, Trstín, Trnava, Šintava, Nyárhíd, Dvory nad Žitavou nach Gran und Buda (Alt-Ofen).

Den Vorrang einer guten Verkehrsverbindung behielt der böhmische Weg bis in die Hälfte des 14. Jahrhunderts und seinen Höhepunkt erreichte er, als der König Karl Robert im Jahre 1336 den Prager und Brüner Kaufleuten für die Warenbeförderung auf diesem Wege besondere Privilegien erteilte, wodurch er ihn eigentlich offiziell konstituierte. Gegen Ende des 14. Jahrhunderts erweiterten sich jedoch die Wirtschaftsbeziehungen zwischen den beiden Nachbarstaaten in solchem Masse, dass eine Verbindung von Ungarn nach Böhmen nicht mehr genügte. Deshalb erweiterte der Sohn Karl Roberts, Ludwig der Grosse, durch ein besonders Diplom die Privilegien, die den vom Westen auf dem böhmischen Wege kommenden Kaufleuten erteilt wurden, auch auf die Verbindung Holíč, Saštín, Malacky, Stupava, Bratislava.

Das zwischen der March und den Kleinen Karpathen gelegene Gebiet, durch welches der Weg

führte, bildete bis zur Hälfte des 14. Jahrhunderts eine sogenannte öde Zone (Konfinium) mit Verteidigungsanlagen und Wachen, die gegen einen vom Westen kommenden Feind aufgestellt wurden. Im Konfinium, wie dieses Gebiet genannt wurde, also in einer absichtlich verwüsteten Zone, durfte es überhaupt keine Verkehrsverbindung geben, damit im Falle eines kriegerischen Konfliktes der Feind keinen Nutzen daraus ziehe. Das war ein Grund, weshalb die Verbindung Bratislava—Malacky—Šaštín erst Ende des 14. Jahrhunderts eröffnet wurde. Ein weiterer Grund ist in den hydrologischen Verhältnissen des zwischen der March und den Kleinen Karpathen gelegenen Gebietes zu suchen. Die Unkenntnis des Brückenbaus im Mittelalter hatte zur Folge, dass die erwähnte Route für den Verkehr mit Tragtieren oder mit Fuhrwerken absolut unpassierbar war. Ein Bild dieser hydrologischen Verhältnisse, eigentlich nur ihr Reflex, finden wir darin, dass man noch heute auf der Linie Šaštín—Bratislava die Bäche und die von ihnen gebildeten breiten Sümpfe mit 56 Brücken überschreiten muss.

Als es nach Aufhebung des Konfiniums gelang, mit Hilfe von Faschinenbrücken und Faschinendämmen eine gewisse Verbindung über die breiten Sümpfe herzustellen, ging der Verkehr von Bratislava nach Brünn und Prag auch über Malacky. Offiziell geschah dies durch zwei Urkunden Ludwigs des Grossen aus dem Jahre 1373, in denen allgemein die Richtung des Weges durch die Lokalitäten Holíč, Šaštín, Malacky, Stupava, Bratislava angegeben wird.

In beiden Urkunden steht ausdrücklich, dass durch sie den aus Böhmen kommenden (de Bohemia) und nach Ungarn reisenden (in Regnum nostrum) Kaufleuten eine „sichere und freie Durchfahrt“ verbürgt wird, woraus klar die wirtschaftlichen Beziehungen dieser beiden Länder zu ersehen sind, die sich sonst politisch sehr häufig feindlich gegenüberstanden.

Für die Historiker bleibt es eine offene Frage, warum Ludwig der Grosse in demselben Jahre ja an demselben Tage zwei Urkunden mit absolut dem gleichen Inhalt und dem gleichen Wortlaut herausgegeben hatte. Der Verfasser dieser Studie vertritt die Auffassung, dass dies aus geographischen Gründen geschah. In der ersten Urkunde sind nämlich die Lokalitäten, die den Weg zwischen Holíč und Malacky bezeichnen so undeutlich angeführt, dass sie in einer zweiten Urkunde korrigiert werden mussten. Für den Geographen ist die Verbindung Šaštín—Bratislava ein Beweis, wie sich die Wirtschaftsbeziehungen und die Entwicklung der mittelalterlichen Wirtschaft im Allgemeinen trotz der Notwendigkeit bautechnische und Verkehrsschwierigkeiten zu überwinden eine kürzere Verbindung erzwingen.

Aus dem Slowakischen übersetzt von R. Lindner