

ŠTEFAN JANSÁK

PREDVEKÉ CESTY¹

A. V š e o b e c n e

Výskum ciest patrí k najťažším úlohám archeológie. Ak interpretácia archeologických nálezov a zjavov je jadrom tejto vedeckej disciplíny, platí to v stupňovanej miere pri štúdiu pravekých komunikačných problémov. Správna vedecká interpretácia musí sa vždy opierať o sériu bezpečne preukázaných faktov, ktoré vylučujú neisté blúdenie prázdnej, ničím nepodloženej fantázie. Týmito pokleskami sa hrešilo a často sa hreší i dnes pri výskume cestných spojov. Na základe malého počtu archeologických nálezov robily sa ľubovoľné závery, ktorých slabiny zakrývali bádatelia príliš extenzívnym výkladom. Praveké dopravné cesty, hoci šly po zemi, zmenily sa takto na obyčajné vzdušné čiary, spájajúce zhruba na desiatky, ba i na stovky kilometrov od seba vzdialené archeologické objekty, ktorých príbuznosť a súvislosť sa iba predpokladala alebo pre potrebu výkladu sa umele stvorila.

Nížšie uvedené zásady a pokyny vedené sú snahou dať bádateľovi do rúk pevné smernice, podľa ktorých možno osvetliť aj otázku siete predvekých ciest a vyhnúť sa spomenutým nedostatkom.

Vedeckému výskumu ciest musí predchádzať splnenie týchto požiadaviek:

¹ Táto stať je vyňatá z väčšej knižnej práce, chystanej práve do tlače pod titulom *Základy archeologického výskumu v teréne*. Prvá časť práce obsahuje *Teóriu, grafickú dokumentáciu a povrchový výskum*.

Druhá časť je venovaná archeologickým výkopom.

Kniha je predovšetkým určená ako príručka pre poslucháčov archeológie a pre vedúcich výskumu vonku v teréne. Obsahuje však aj mnoho užitočných impulzov pre bádateľov v odbore zemepis. Preto sa im hádam zavďačíme týmto výňatkom.

1. veľmi podrobný povrchový výskum osídlenia, ktorého produktom a výsledkom sú aj cesty. Ak sa povrchové nálezy môžu doplniť aj výkopom, je to pre riešenie daného problému veľká výhoda;

2. poznanie vzťahov predhistorických kultúr medzi sebou, z ktorých styku dopravné spoje rezultovali. Vzájomné vzťahy boli prevažne hospodárske, a preto výskum treba viesť týmto smerom;

3. štúdium minulého i súčasného stavu vôd, pretože hydrologické pomery územia majú pre vedenie ciest eminentný význam; zatlačujú do úzadia všetky ostatné zemepisné faktory a podmieňujú akékoľvek úsudky o smere ciest [21];

4. podrobný topografický výskum schodných horských priesmykov, ktoré majú pre určenie smeru ciest — na kratšie i väčšie vzdialenosti — priam taký význam ako hradiská a osady;

5. znalosť ciest protohistorických a z raného stredoveku, ktoré zpravidla sledovali smer bývalých starších spojov;

6. obsiahle znalosti z fyzikálneho zemepisu, najmä z geomorfológie;

7. aspoň encyklopedické vedomosti z inžinierskeho trasovania ciest, ako aj určitý technický pozorovací talent, ktorým sa vie bádateľ pri rekognoskovaní terénu bezpečne orientovať.

Vlastný výskum ciest stavia bádateľa pred tieto úlohy:

a) poznať a osvetliť diaľkové obchodné cesty, ktoré spojovaly kraje, oddelené od seba veľkými priestormi a mnohými terénnymi prekážkami (napr. spojenie Stredomoria s Baltom);

b) objaviť kratšie spoje medzi oblasťami susedných predvekých kultúr alebo v okruhu tej istej kultúry, ak ide o styk osád vedľa seba ležiacich alebo o výmenu hospodárskych produktov;

c) výkopom zistiť uličné spoje (cesty) medzi jednotlivými časťami tej istej osady (hradiska), zpravidla vedúce pozdĺž frontu predvekých obydli;

d) bezpečne poznať v teréne technicko-stavebné úpravy ako pozostatky po predvekých cestách.

Dlhé obchodné cesty spomínajú i klasickí autori. Z nich prevzala základné poznatky aj súčasná archeológia. Hovorí sa o cestách jantárových, cínových, jadeitových (v Číne) a o cestách, po ktorých išiel obchod so soľou. Údaje starých autorov sú však veľmi kusé, často obsahujú len východisko a konečnú stanicu. Ak sú udané i medzistanice, ich identifikácia a lokalizácia je predmetom vedeckých výkladov a sporov, ktoré ostávajú väčšinou nerozriešené.

V neolite sa existencia ciest viac predpokladá, ako je pozitívne preukázaná. Isté je, že vzácnejšie kamene sa prenášali z oblastí ich výskytu na miesta, kde kameň vôbec nebol. Napr. obsidián sa z Tokajského pohoria rozšíril do celej Dunajskej kotliny a na druhej strane až na Moravu i do Poľska. Výmenou tovarov v mladšej dobe kamennej si však nesmieme predstavovať ako obchod v dobe rímskej, t. j. že karavány šli s ozbrojeným sprievodom na výpravy trvajúce i niekoľko mesiacov. Úžitkové kamene tvoriace predmet výmeny sa prenášali pomalším tempom a pravdepodobne šli spolu s inými kultúrnymi produktami vždy len do najbližších, vzájomne susediacich osád asi takým spôsobom, ako sa určitý druh rastlín šíri prirodzenou cestou z centra, v ktorom vznikol. Až keď sa kamenný nástroj z nového druhu suroviny stal známejším, mohol jeho dopravca počítať s väčším odbytom, ktorý mal už charakter obchodu.

Aj v dobe bronzovej sa smer obchodných spojov určuje nepriamo, podľa veľmi početných nálezov zbraní a nástrojov, najmä podľa depotov. Avšak ani depot nemusí byť vždy ukazovateľom cesty.

V halštate obchod so soľou a železom nevyhnutne predpokladal existenciu ciest, ktoré aj keby sme našli, ťažko by sme ich s bezpečnosťou datovali práve do tejto doby.

Rýchle rozšírenie laténskej kultúry po celej Európe, ako aj podivuhodná jednotnosť, ba i shoda laténskeho nálezu v krajinách, vzdialených od seba na stá kilometrov, nedá sa bez dobrých komunikačných spojov vôbec myslieť. Pravda, ani po cestách z tejto doby sa nezachovali stavbené pozostatky (ak vôbec nejaké boli) a pri stanovení ich smeru sme odkázaní len na laténske pamiatky roztrúsené pozdĺž nich.

Avšak pri všetkej neistote a pri nepatrnom počte oporných bodov, z ktorých výskum ciest vychádza, predsa sú určité znaky a prostriedky, ktoré bezpečne vedú k cieľu.

Dlhé cestné ťahy obyčajne nemajú nijaké terénne úpravy. Počítame k nim násypy v barinách, zárezy na svahoch a v skalách alebo štrkovité a kamenné podklady pre spevnenie cestného telesa. Zpravidla sa tiahnu po vyvýšeninách, po suchých miestach, na nízkych plochých chrbátoch (hrebeňoch alebo rozvodiach riek), ktoré dovoľujú ďaleký rozhľad a kontrolu dvoch údolí. To sú cesty výšinné alebo hrebeňové. Predveki obchodníci sa vyhývali úzkym, neprehľadným údoliam, kde na nich mohol niekde v úkryte číhať nepriateľ. Preto dávali prednosť plochým

hrebeňom. Aj výšinné cesty sa vo všeobecnosti prispôbovaly konfigurácii terénu, a preto nemohly byť priamočiare.

Pravda, voľných, lesom nezarastených hrebeňov (aj keď sú nízke) je v hornatých krajoch, ako je Slovensko, málo. Tam viedly cesty údoliami. Pokiaľ boli údolia široké a prehľadné, vyhovovali požiadavke bezpečnosti. V takýchto prípadoch išla cesta po jednom alebo druhom brehu rieky. Pri voľbe brehu rozhodovali prekážky, ktoré sa stavaly do cesty. K nim patrily početné a veľké prítoky, prichádzajúce z postranných údolí, široké bariny, zalievajúce miestami údolie alebo prikre skaly, spadajúce priamo do rieky. V takých prípadoch bolo potrebné obísť prekážku väčšou okľukou, bariny prekonať v dobe sucha na plytkých miestach alebo zbudovať i nízke násypy. Močaristé územia v dolinách i na širokých rovinách nepriamo poskytujú určité oporné body pre stanovenie priebehu ciest, pretože staré komunikačné spoje sa barinám dôsledne vyhýbaly.

Bezpečným ukazovateľom smeru ciest sú neopevnené osady v údoliach riek a hradiská na svahoch lemujúcich okraje doľín. Tu existovalo jednak spojenie osád medzi sebou na kratšie vzdialenosti, jednak išly v ich blízkosti diaľkové fahy, pretože cestujúci obchodníci vyhľadávali obydlené a nie pusté územia kvôli zásobovaniu potravou a výmene tovarov.

Hradiská, hoci sú len púhe refúgiá, poskytujú oporu aj pre stanovenie smeru cesty. Takmer bez výnimky všetky ležia v blízkosti dôležitých dopravných spojov, na ktoré mali obyvatelia hradísk rozhodujúci vplyv. V období bojov mohli ich úplne ovládať a uzavrieť.

Význačné hradiská, ktoré ležaly v dosahu schodných komunikácií, sú križovatkami predvekových i neskorších ciest (na Slovensku napr. Nitra).

Pravda, hradiská udávajú len všeobecný smer cesty. Vlastné cestné teleso, t. j. prípadné zárezy v teréne, násypy, štrkované vozovky alebo iné úpravy treba síce hľadať v blízkosti hradísk, ale v údoliach, kde cesty viedly.

Stavebne upravené cesty, vychádzajúce z hradiska alebo vchádzajúce do neho, vyskytujú sa veľmi často. Takmer každé hradisko ich má. Obyčajne sa začínajú pri niektorej bráne a vedú na miestach, kde bez úpravy nebol prechod možný. Niekedy zostupujú k blízkym prameňom, avšak zpravidla končia tam, kde je terén už schodný. Takéto

cesty máme na slovenských hradiskách Zobor, Zubrica, Veľký Tribeč, Maľé Kršteňany a i. [5, 6].

Prechod ciest cez neopevnené alebo len drevenými, dnes zaniknutými palisádami chránené obce dá sa poznať z usporiadania a rozloženia chalúp v radoch a potom z ich odstupu. Ak boli obce chránené drevenou ohradou, jej prerušenie na niektorom mieste ukazuje vstupnú bránu do obce, ktorá má pri priebežných cestách svoju protifašľú bránu. Pravda, tieto poznatky možno získať iba výkopom.

V okruhu jednej osady alebo hradiska dajú sa cesty zistiť už i povrchovým výskumom, ak sa osada rozprestiera na svahu. Pre umiestnenie chalúp sa totiž na svahu zriaďovali polkruhové alebo segmentové plošiny zvané pódia, viac alebo menej pravidelne usporiadané do jednej čiary. Pozdĺž hlavného frontu chalúp viedla akási uličná cesta, takisto do svahu zarezaná. Takýto prípad máme i na Slovensku, na hradisku Zubrica [6], kde plocha pódii v rade na svahu, obrátenom smerom k juhu, priamo si vynútila uličnú komunikáciu.

Cesta, vedúca pozdĺž radu pódii alebo ku skupine pódii, má aj širší význam, pretože spája osadu (hradisko) s lúčnymi terénmi, kde sa pásly stáda, ako aj s hospodársky obrábanými poliami alebo s najbližšími prameňmi pitnej vody. Klasickým dokladom pre takúto komunikáciu je práve spomenutá Zubrica. Cesta od pódii zostupuje po jednom bočnom hrebeni Zubrice k veľkému krasovému prameňu, ktorý vyviera uprostred obce Čítare.

V krajoch, kde sa zachovali zreteľné pozostatky po rímskych cestách (vyštrkované trate, mŕľové kamene, ochranné kastely, vojenské tábory), môžeme aj výskum predvekých ciest oprieť o bezpečnejší základ, pretože medzi obidvoma je ten istý vzťah. Pohraničné kastely stoja obyčajne na miestach, kde rímska obchodná cesta, stavebne vybudovaná, prekračovala hranicu a šla ďalej na území barbarov ako obyčajná, stavebne neupravená trať. Také prípady máme na Slovensku dva: Carnuntum — Devín — Stupava a Brigetium — Kelemantia (Leányvár pri Komárne).

Na miestach, kde rímsky límes tvoril skutočný val (pozri Teufelsmauer v Bavorsku), prielom vo vale označoval spoj medzi rímskou cestou a staršou predvekou (niekedy aj súčasťou) cestou mimo rímskeho územia.

Konečne na území, ktoré sa po dlhú dobu nachádzalo pod rímskym

panstvom (v našom najbližšom susedstve napr. Panónia), mnohé rímske cesty vedú priamo po bývalých predhistorických cestách.

V Prednej Ázii, v severnej Afrike a Stredomorí, kde bol obchodný styk už od raného neolitu živší a kde rozvojom klasickej kultúry veľmi zmohutnel, i po cestách ostaly početnejšie a význačnejšie pamiatky. K nim niektorí autori počítajú aj viac-menej v pravidelných radoch rozostavené pahorky, ktorými je posiatá Sýria a severná Mezopotámia. Výskum týchto pahorkov sa dial lietadlom, z ktorého možno dobre sledovať ich pravidelné rozloženie v radoch a v rovnakých odstupoch. Pokiaľ sú tieto pahorky v púšti a v krajoch, kde niet iných orientačných bodov, možno súhlasiť s francúzskym archeológom P o i d e b a r d o m, že ide o znaky udávajúce smer cesty. Avšak v údoliach riek, kde sa rady pahorkov tiahnu paralelne s tokom po obidvoch jeho brehoch, stáva sa táto ich funkcia zbytočnou [14].

Pre výskum konkrétnych objektov sú veľmi dôležité stavebné pozostatky ciest v teréne. Po starších, predrímskych cestách sa nezachovalo mnoho. Sú to obyčajne násypy, vysoké 50—70 cm, ktorými prekračujú cesty vlhké údolia na krátke vzdialenosti alebo ktoré spájajú ostrovnú osadu v barinách s najbližším suchým brehom. Niekedy je podkladom takých ciest v močaristom území aj širší pás z drevených, vedľa seba poukladaných podvalov. Vek ciest sa v takýchto prípadoch určuje kultúrnymi nálezmi v násype alebo pod ním [15].

Stredoveké cesty veľmi často, ak nie vždy, idú v stopách ciest predhistorických alebo protohistorických. Preto sa zdá účelným začať výskum cestnej siete štúdiom stredovekých komunikačných spojov, o ktorých existuje dosť obsiahla literatúra, a postupovať späť od mladších objektov k starším [3].

Osobitný problém výskumu tvoria rímske cesty. Na našom území sa síce dosiaľ nezistily, ale keďže tvoria veľmi hustú sieť v susednom Zádunajsku, nie je vylúčené, že i na Slovensku sa zachovaly aspoň stopy po cestách stavebne podobných rímskym cestám.

Pokiaľ ide o trasovanie rímskych ciest na veľké vzdialenosti, ich stavitelia dávali prednosť dlhým priamym úsekom, ktoré pri zmene smeru spájali veľkými oblúkmi. V pahorkatom území sa snažili dosiahnuť mierne alebo aspoň rovnomerné stúpanie. S výhodou používali horské priesmyky ako prechody z jedného údolia (povodia jednej rieky) do druhého. Nielenže volili najnižšie horské sedlá, dostatočne prie-

storné a prehľadné, ale cestu k nim viedli pohodlnými dolinami, s mier-
nym stúpaním, zhruba podľa zásad platných dnes pri trasovaní.

V rovinnom teréne (Zadunajsko, Porýnsko) budovali rímski stavi-
telia i riadne vozovky, ktorých je podľa dôležitosti cesty niekoľko
druhov:

a₁) na pláň rozprestretý je valúnikový alebo tlčený štrk,

b₁) vrchná štrková vrstva spočíva na podklade z väčších nepravidel-
ných kameňov (na štete),

c₁) na štrkovom podklade alebo na štetovom podklade položená je
dlažba z veľkých tabúl,

d₁) pri obzvlášť dôležitých spojoch (časté pohyby armád) na území
Itálie (zriedka v provinciách) kamene v podkladnej vrstve sú spojené
maltou.

Všetky uvedené druhy vozoviek spočívaly buď na násype, alebo jedno-
ducho na zemi, ktorá nebola nijako zvlášť upravená, mali okrajové ka-
mene alebo boli bez nich, boli odvodnené priekopami na jednej, prí-
padne na oboch stranách. Rozličné druhy stavebnej úpravy boli vždy
diktované potrebami dopravy [2, 16, 22].

Pre výskum rímskych ciest dôležité sú okrem stavebných pozostatkov
i zprávy klasických spisovateľov, ďalej itineráre, nápisy na pomníkoch,
miľové kamene, názvy honov a staré povesti. Najbližšia nám rímska
cesta, ktorá mala veľký dopravný význam, viedla po pravom brehu
Dunaja, spájajúc dnešné osady Petronell, Oroszvár, Magyaróvár, Győr,
Szöny, Tata, Dorog, Budapest. Zadunajsko (Panónia) i južné Sedmo-
hradsko (Dácia) majú celú sieť rímskych ciest, o ktorých je bohatá li-
teratúra [1]. G. F i n á l y i, J. N e u d e c k zachovali nám zprávy o po-
zostatkoch pozoruhodných stavieb rímskych ciest v bývalej Dácii a na
dolnom Dunaji pri Oršove (rozmary ciest, ich profily, úseky vyrúbané
do skaly), ktoré poskytujú bádateľovi pevnú oporu pri eventualitych
podobných objavoch u nás [12].

O cestách na území *Veľkej Germánie* Klaudia P t o l e m a i a, ktoré
boly do určitej miery pokračovaním siete rímskych ciest, má obsiahle
štúdie E. Š i m e k. Vo svojom trojväzkovom diele, venovanom ana-
lyze Ptolemaiových zpráv o strednej a severnej Európe, interpretuje
Šimek aj všetky zemepisné údaje klasického autora, týkajúce sa ob-
dĺžnikového priestoru, uzavretého čiarami Aquincum (Budapešť) na
strednom Dunaji — ohyb Rýna pri Basileji — ústie Rýna do Severného
mora — ústie Visly do Baltického mora, ústie Visly — Aquincum. Pokiaľ

ide o cesty, zo Šimekovej štúdie sa dozvedáme jednak o ich veľkom obchodnom význame (jantárová cesta) [19], jednak o voľbe trasy v určitom zemepisnom prostredí a v určitej konfigurácii terénu [20] a konečne o smere jednotlivých tratí, ktoré spojovaly rímsky límes s Pobaltím [20].

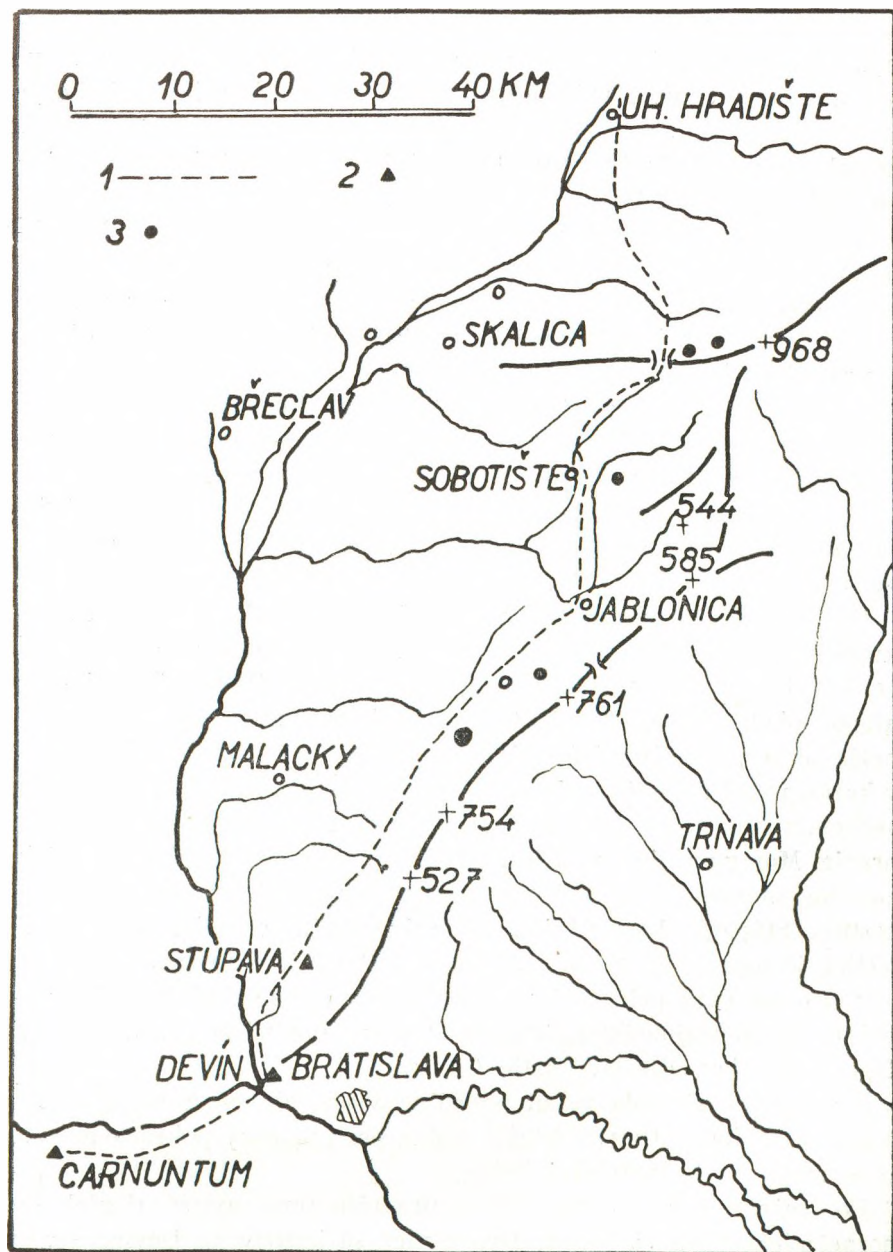
Na Slovensko lokalizuje Šimek južné časti dvoch tratí. Prvá je Kelemantia (Leányvár pri Komárne)—Singoné—Arsikua—Parienna—Eburon (posledná stanica leží podľa Šimeka už na Morave). Druhá je Carnuntum—Eburon, kde sa spojuje s prvou.

B. Konkrétne úlohy

Pre lepšie pochopenie uvedených zásad cestného výskumu zdá sa účelným aplikovať všeobecné pravidlá na konkrétne problémy, pričom zachováваме postup naznačený v predchádzajúcom odseku.

a) *Diaľkové obchodné tahy na Slovensku.* E. Šimek [20] uvádza dva. Prvý z nich vedie z Carnunta po Dunaji k Devínu a odtiaľ po suchej zemi pri päte západného svahu Malých Karpát smerom na sever (mapka 1). Pokiaľ ide o celkový smer, možno so Šimekom v podstate súhlasiť. Keďže terén v okolí Devína a Bratislavy pozná autor aj z autopsie, umiestuje doň cestu i v podrobnostiach správne. Z Carnunta priamo cez Dunaj a potom po Moravskom poli (Marchfeld) ďalej na sever je vedenie cesty nemožné. Po celej 50 km dĺžke, ktorou spadá Moravské pole medzi Viedňou a Devínom k Dunaju, rozprestiera sa pás barín, široký priemerne 5 km, miestami až 10 km. Prekročiť ich bolo samo osebe ťažkou úlohou pre obchodnú karavánu, pozostávajúcu z ľudí, zvierat, prípadne z povozov. Hoci plochý a prehľadný úval mierne zvlnenej roviny Moravského poľa bol veľmi dobre schodný, sotva 50 km od Dunaja na sever stála v ceste nová prekážka, t. j. rozľahlé bariny pri vtoku Dyje do Moravy, široké na najužšom mieste 5 km. Rieka je vo všeobecnosti veľmi dobrým ukazovateľom smeru cesty, avšak zemepisné poznatky v dobe rímskej sú už také pokročilé, že nebolo potrebné držať sa toku Moravy, ale skôr voliť schodné úpätie Malých Karpát, ktoré v danom prípade boli aj dobrou orientáciou.

Ústie Moravy do Dunaja a priľahlý terén na slovenskej strane vyhovujú teda veľmi dobre ako východisko tejto obchodnej trate, pre ktoré úplne presvedčivo hovorí jednak úsek rímskej cesty, vybudovaný



Mapka 1. Ptolemaiova cesta Carnuntum — Moravská brána; južná časť na území Slovenska. 1. smer cesty podľa Šimeka a Janšáka, 2. rímske kastely a stanice, 3. hradiská.

na pravom brehu Dunaja medzi Petronellom (staré Carnuntum) a dnešným Hainburgom, jednak prítomnosť dvoch rímskych kastelov, Devín a Stupava, na ľavom brehu Dunaja. Ich význam je priam tak hospodársko-dopravný ako vojenský. Len vojenský význam by sám osebe nemal smysel. Hodnoty, ktoré tu posádka chránila, boli vlastne hospodárskymi hodnotami.

V ďalšom udáva Šimek pre určenie smeru tejto dlhej trate konečný bod riekou Olšavu. Pokúsme sa prijateľne vyplniť i medzitrat Devín—Olšava. Karavána sa pohybuje pozdĺž západnej päty Malých Karpát smerom na sever. Široká piesková a barinatá rovina Búru nedovoľuje ani len myslieť na odbočenie smerom na západ. Prejsť najbližším schodným priesmykom pri Jablonici (Prievaly (Šandorf), Buková (Biksard), Smolenice) do roviny Považia zdá sa bezúčelným, pretože údolie Váhu od Trenčína na sever a najmä od Púchova po Žilinu je pre početnejšie výpravy v tých dobách neschodné. Slepé a bludné ramená Váhu zaplňujú celé dno údolia a na mnohých miestach prikre skaly spadajú priamo do vody.

Od Jablonice je však veľmi pohodlná cesta k dolnému toku Olšavy, ktorá vedie paralelne s údolím potoka Myjavy k Sobotišfu, na Vrbovce, k Veľkej a ďalej priamo k rieke Morave alebo Olšave. Od Jablonice až po Sobotište sa tiahne plochý hrebeň, ktorý priam ideálne vyhovuje požiadavke prehľadnosti územia. Na ňom vedie dodnes cesta, schodná v každú ročnú dobu. Od Sobotišfa pokračuje cesta v pomerne širokom a suchom údolí, ktorým tečie len malý potôčik. Najvyšší bod priesmyku na hranici Moravy a Slovenska leží sotva 50 m nad obcou Vrbovce a ďalej za ním smerom k rieke Morave sú viaceré možnosti pre pohodlný zostup. Stúpanie hore údolím od Sobotišfa a Vrbovíc smerom na Veľkú je sotva 1%, takže môžeme skôr hovoriť o rovine.

Tento smer, aj pokiaľ ide o vzdialenosť, je najkratší, pretože tvorí jednu stranu trojuholníka, ktorého dvoma druhými stranami sú čiary Devín—Břeclav, Břeclav—ústie Olšavy.

Zemepisne sme teda veľmi pohodlne viedli obchodnú cestu z Carnunta až k dolnej Olšave, odkiaľ mohla bez prekážky pokračovať smerom na sever, k Moravskej bráne.

Po stránke archeologickej dá sa pre túto trasu uviesť aj niekoľko bezpečných oporných bodov. Dva z nich sú kastely na Devíne a Stupave. V rímskych provinciách na dolnom i hornom Dunaji sú vojenské posádky v kasteloch pozdĺž ciest bežným zjavom. Zdá sa samozrejším.

že ak štátna správa chránila kupcov na vlastnom území, tým viac im poskytovala pomoc na území cudzom, prípadne i nepriateľskom, aspoň na miestach, kde boli veľké dopravné prekážky.

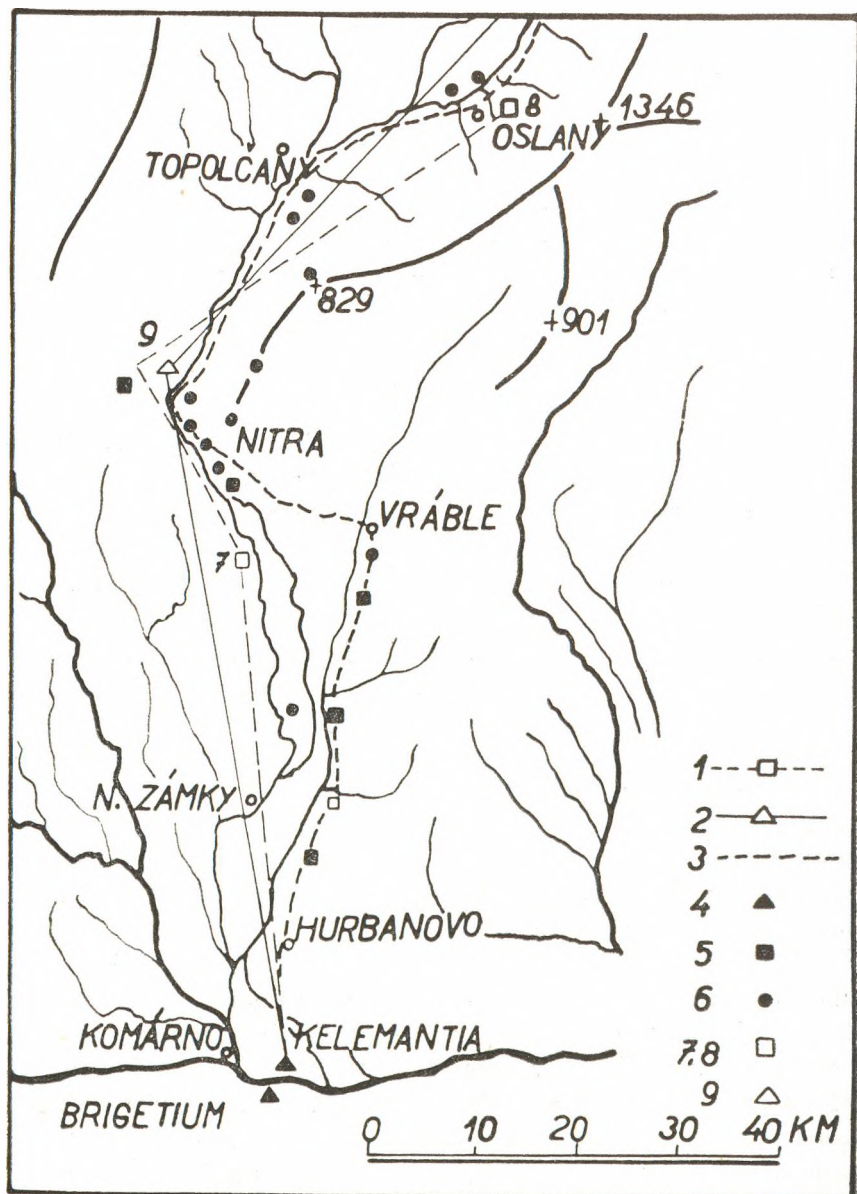
Ďalej na sever, pri Plaveckom Mikuláši, je obrovské hradisko zvané Pohanská [5] z konca doby laténskej, ktoré bolo istotne v prvom i druhom storočí nášho letopočtu ešte osídlené. Pri obci Podbranč (neďaleko zrúcanín historického hradu Branč) je predhistorické hradisko Starý hrad [4] a nad vrbovským priesmykom, 4 km, resp. 7 km od obce Javorník (už na moravskej strane) nachádzajú sa dve rozľahlé opevnené osady, a to Hradište (kóta 639) a Na šanci (kóta 789). Všetky tu uvedené hradiská vyhovujú spomínanému kritériu, ležia totiž v smere obchodnej cesty, nie však priamo na nej.

Územie medzi svahmi Bielych Karpát a tokom Moravy neposkytuje dosť vhodné terénne útvary pre zbudovanie predhistorických osád. Avšak na pomerne vysokej riečnej terase Moravy, počnúc od Strážnice po Uhorské Hradište, ako aj na pieskových ostrovoch v inundácii je ich niekoľko. Ako blatné hradiská spomíname len Petrov (podľa Čer-v i n k u), Veselí, Uherský Ostroh a Uherské Hradištie.

Druhým dialkovým obchodným ťahom je cesta z Brigetia cez Kelemantiu smerom na sever (mapka 2). O jej priebehu je veľmi mnoho rozdielnych názorov. Šimek [20] ich uvádza prehľadne, síce bez komentára a bez kritiky, ale sám má svoje vlastné lokalizovanie Ptolemaiových staníc, odlišné od všetkých, pričom sa opiera o archeologické nálezy uvedené v Beningerovej práci *Germanische Bodenfunde in der Slowakei*, Viedeň 1937. Podľa neho šla cesta vo svojej južnej časti po východnom brehu Žitavy, odtiaľ zhruba pozdĺž strednej Nitry do údolia Bebravy a ďalej k ústiú Vláry do Váhu [20].

Šimek má pre tento smer svoje dôvody, ktorých rozbor by hádam viedol príliš ďaleko. Medzi názormi o priebehu tejto trate je i vzdušná línia nemeckého autora W i l h e l m a, ktorý kladie Singoné jednu míľu na sever od mesta Nitra (na západnú stranu rieky), Arsikuu na východ od prameňov Nitra a Pariennu do údolia Váhu medzi Ružomberok a Dechtáre obec 7 km na západ od Lipt. Sv. Mikuláša). Wilhelm teda neopúšťa tok Nitra po celej jej šírke, od ústia až k prameňom.

Podobný názor vyslovuje aj maďarský historik Desiré S i m o n y i [17], ktorý kladie Singoné na juh od Nitra, na hradisko Árkuš [8], [10], Arsikuu k dnešným Oslanom a Pariennu do okolia dnešného Nitrianskeho Pravna, pričom sa čiastočne opiera aj o príbuznosť v zne-



Mapka 2. Ptolemaiova cesta Kelemantia — ústie Visly; južná časť na území Slovenska. 1. smer cesta podľa Simonyiho, 2. podľa Wilhelma, 3. podľa Janšáka, 4. rímske kastely a stanice, 5. neopevnené sídliská, 6. hradišká, 7. Singoné, 8. Arsikua podľa Simonyiho, 9. Singoné podľa Wilhelma.

ni starej lokality a súčasnej obce, ktorá sa v jednej listine z r. 1113 menuje Prauna a v inej z r. 1279 Porouna. Tu však, pri prameňoch Nítry, Wilhelm a Šimonyi sa rozchádzajú. Prvý ide na severovýchod, do údolia Váhu, druhý na severozápad cez Fačkov, Rajec a Žilinu do údolia Kysuce a k Jablunkovskému priesmyku.

Pre tieto dva posledné smery, rektifikované podľa najnovších výskumov, môžeme priniesť veľmi mnoho zemepisných i archeologických dokladov v smysle zásad a kritérií, ktoré sme si vo všeobecnej časti tejto úvahy postavili, a preto sa nimi zaoberáme podrobnejšie.

Všimnime si predovšetkým zemepisné faktory. Kelemantia leží v delte rieky Žitavy, ktorej západné silnejšie rameno vlieva sa do Nítry niekoľko kilometrov na sever od Komárna, východné rameno, vodnatosťou slabšie, ale zato barinaté, obteká bývalú Kelemantiu. Na jednom mieste však, neďaleko dnešnej železničnej stanice Chotín, je toto východné rameno stlačené vyššími brehmi do veľmi úzkeho profilu, takže sa dá ľahko prekročiť (vedie tam hradská i železnica). Potom sme už na ľavom, východnom brehu Žitavy, kam Šimek umiestňuje najjužnejšiu partiu jantárovej cesty. Po východnom brehu Žitavy je veľmi schodný a pohodlný spoj, vedúci na riečnej terase, vyvýšenej 2—4 m nad prilhlé inundačné územie. Cez Dvory nad Žitavou, Hul, Veľkú Máňu vedie táto cesta až po Vráble bez najmenej prekážky. Len niekoľko malých potôčikov sa vlieva z východu do Žitavy. Tieto sú však v lete vyschnuté.

Podľa nášho názoru mohla ísť jantárová cesta po ľavom brehu Žitavy až po Vráble, tam riečku prekročila a smerom udaným vo všeobecnosti dnešnou hradskou pokračovala k Nitre. Žitava je vo Vrábľoch len stredne veľký potok, ktorý sa dá v každú ročnú dobu ľahko prebrodiť. Trať Vráble—Nitra viedla po suchých, miestami i štrkových chrbátoch zvlnenej roviny, ktoré poskytovaly voľný rozhľad na všetky strany.

Opísaná línia je pre vedenie cesty aj archeologicky odôvodnená. Celá riečna terasa od Hurbanova (Stará Ďala) až po Vráble je posiatá sídliskami, datujúcimi sa už z neolitu. Z pozdneho laténu sú nálezy sústredené najmä v susedstve dnešných obcí, ktoré pravdepodobne už vtedy boli väčšími sídlíštnými centrami. Na juh od Šurian a Vrábľov sú dokonca aj opevnené hradiská [8].

Iné vedenie tohto diaľkového smeru v jeho najjužnejšej časti je ťažko mysliteľné. Stok Malého Dunaja, Váhu, Nítry a Žitavy vytvoril

tu také rozľahlé barinaté územie, že jeho prekročenie smerom severozápadným bolo holou nemožnosťou. Ostáva len jedna alternatíva, t. j. že cesta šla od Kelemantie na málo vyvýšenom páse územia v inundácii Nitry a Žitavy zhruba asi smerom ako dnešná hradská Komárno—Nové Zámky a odtiaľ po pravom brehu rieky Nitry ďalej na sever.

Pri starostlivom štúdiu nitrianskej doliny, najmä však jej hydrologických pomerov sa ukazuje, že pravý breh rieky po celej svojej dĺžke bol pre vedenie diaľkového ľahu nevhodný. V najjužnejšej časti, na čiare Kelemantia—Nové Zámky, musela by trať dva razy prekročiť Žitavu (pri Chotíne a pri Bajči) a musela by obchádzať sieť barín, ktoré sú ešte i dnes zreteľné najmä v okolí Hurbanova (Stará Ďala), a konečne musela by prekročiť široké močiare a rieku Nitru pri Nových Zámkoch. Od Šurian po Nitru je síce možná cesta po pravom brehu rieky. Ak by však po tom istom brehu pokračovala i ďalej na sever, narazila by na 1 km široké bariny pri vtoku potokov Andač a Radošina do Nitry. Podobne by sa stretla s močiarňami pri Topoľčanoch (vtok Slivnice a Chociny do Nitry), pri Chynoranoch (vtok Bebravy do Nitry, s inundáciou širokou asi 2 km), pri Veľkých a Malých Bieliciach (vtok Belanky do Nitry). Ani jedna takáto prekážka sa nestavia do cesty na ľavom brehu rieky, kde je síce tiež niekoľko drobnejších potokov stekajúcich so svahov Tribca, ale tie sa dajú ľahko prekročiť a v lete úplne vysychajú.

Cesta po pravom brehu Nitry bola by schodná len v dobe najväčšieho sucha. Terénny útvar ľavého brehu Nitry je naproti tomu veľmi priaznivý pre umiestenie diaľkového ľahu, bez ohľadu na vrtochy počasie. Zdá sa, že prvá vážnejšia prekážka je pri Brodzanoch (Bročany), kde svahy vrchu Stopa spadajú dosť príkro do rieky. Pri starostlivejšom prieskume úžiny však vidíme, že medzi svahom a riekou je dosť miesta pre cestu (ba dokonca je tu aj mlyn), ktorá je na kuse za mlynom prerušená. (Ide len ako chodník.) Ďalej však pokračuje do Malých Uheriec. Ináč z Brodzian cez vršok Stopa vedie i vozová cesta so stúpaním 6%, ktorou sa dá úžina obísť.

Medzi Malými Uhercami, idúc cez Oslany a Nováky, je už veľmi pohodlný, ba vlastne jedine možný spoj po ľavom brehu rieky až po Prievidzu.

Resumujúc spomenuté dôvody pre vedenie cesty po ľavom brehu Nitry vidíme, že pri tejto voľbe iba dva razy prekračuje trať menšiu vodu: jedno rameno Žitavy pri Chotíne a celú Žitavu pri Vrábloch.

Ináč ide stále po suchej zemi a bez akýchkoľvek terénnych prekážok.

Pre ďalšie vedenie cesty sa prikláňame k Wilhelmovmu názoru, že totiž z Prievidze odbočila cesta smerom severovýchodným do Turca. Nevieme, pravda, na čo sa opiera Wilhelm pri umiestňovaní stanice Arsikua na východ od prameňov Nitry, ale v danom prípade pre určenie smeru prichádzajú do úvahy zemepisné faktory, ktoré rozhodujú. Ich podrobná analýza hovorí za názor Wilhelmov.

Z doliny hornej Nitry vedú dnes dva spoje do Turčianskej panvy: prvý, starší spoj ide cez Nitrianske Pravno (Nemecké Pravno)—Kľačno (Gajdel)—Kláštor pod Znievom, druhý, nedávno vystavaný spoj ide cez Nitrianske Pravno—Vyšehradné (Majzel)—Jasenovo—Rudno. Iné dva, ešte staršie spoje sú dnes opustené: prvý Nedožery—Rudno, druhý Vyšehradné (Majzel)—údolie pod vrchom Vyšehrad—Jasenovo—Rudno.

Zo všetkých týchto spojov nás zaujíma trať Nedožery—Rudno ako stredoveká obchodná cesta. Môžeme ju právom pokladať aj za cestu predhistorickú. Opustená bola asi začiatkom tohto storočia. Keď sa totiž vystavaly železnice, stratila pre diaľkovú dopravu, ako aj pre miestne spojenie hornej Nitry s Turcom svoj význam, pretože všetkých sedem obcí hornej Nitry, ktoré jedine majú a mali nejaké vzťahy k Turcu, leží od nej na sever.

Cesta Nedožery—Rudno má pre staroveký obchod zo všetkých spomenutých spojov najpriaznivejšiu trasu. Jednou z dôležitých podmienok pri voľbe predvekých ciest je otvorenosť terénu. Tejto požiadavke vyhovuje uvedený spoj priamo ideálne. Vo svojej prvej partii, obec Nedožery (n. v. 300) — vrch Žiar (kóta 602, špeciálka č. 4461), dlhý 4,40 km, ide neustále po bočnom hrebeni tohto vrchu, s ktorého je rozhľad do údolí na sever i na juh. V tejto partii — na dĺžke 1,40 km — má stúpanie 4% a v pokračovaní — na dĺžke 3 km — 8%. Počnúc od kóty 602 vedie cesta takmer úplne po rovine — na dĺžku ďalších 3,80 km — a v poslednom úseku, dlhom 1,40 km, pri sostupe do Turca klesá spádom 7% na nivó okružle 500 m, na ktorom leží celé okolité územie (Rudno 510, Slovenské Pravno 505, Moškovec 489).

Princíp prehľadnosti bol i naďalej do všetkých dôsledkov zachovaný. Od vrchu Žiar vedie totiž cesta po hlavnom hrebeni, ktorý oddeľuje povodie Nitry od povodia Turca na dĺžku asi 1,40 km a pokračuje po vrstevnici 600 na dĺžku 0,80 km. Posledný úsek 3,00 km sostupuje po úzkom, veľmi prehľadnom hrebeni do roviny Turca k obci Rudno.

Vlastný priesmyk je úsek iba 0,80 km dlhý. Ani ten nemôžeme nazvať priesmykom, pretože tu cesta vedie po východnom svahu vrchu Malý Vyšehrad (kóta 801) a teda nie v nejakej úžľabine. Karavána prichádzajúca od juhu má po ľavej ruke svah tohto vrchu a po pravej ruke mierne do údolia sa skláňajúce úbočie Veľká Jesenica. Útok mohla karavána očakávať len od Malého Vyšehradu. V jeho bezprostrednom susedstve je však hradisko Vyšehrad (kóta 829). Dá sa predpokladať, že jeho obyvatelia mali väčší úžitok, keď poskytovali kupcom ochranu, ako keby ich boli olupovali.

Vyšehrad leží na východ od prameňov Nitry, kam Wilhelm kladie stanicu Arsikua. V tejto otázke dosť ťažko sa vyslovil s konečnou platnosťou, pretože niet dostatok výskumov, zameraných špeciálne na problém obchodnej cesty. Ak by sa pri osade Arsikua predpokladal obchodný charakter (trebárs len pre tranzit) a lokalizovali by sme ju na Vyšehrad, toto hradisko by muselo mať nejaké pozostatky po transportovaných tovaroch, čo sa doterajšími, iba pokusnými výkopmi nepreukázalo.

Cesta Nedožery—Rudno bola ešte asi pred 50 rokmi dosť frekvencovaným spojom severnej Nitry s Turcom. Svedčí o tom aj hostinec Žiar v sedle priesmyku pod Malým Vyšehradom. Dnes však je už zanedbaná, na príkrych miestach vodou rozrušená a pre povozy neschodná.

Od Vyšehradu a Rudna pokračovala cesta pri východnej päte Žiaru a Malej Fatry cez Slovenské Pravno na sever. Široká a barinatá dolina Turca dovoľuje prechod iba na jednom mieste t. j. v Príbovciach. Tam sa posledný stupeň Malej Fatry od západu až asi na 200 m približuje k vysokej štrkovitej terase, ktorá sprevádza rieku po jej východnom brehu. Od Príbovíc ďalej na sever možno už bez prekážky pokračovať po tejto terase až do Košút, kde sa stýka s terasou Váhu, ktorá smeruje k Sučanom.

S Wilhelmom dostávame sa až do údolia Váhu, kam umiestňuje stanicu Parienna. Setoviu kladie k dnešnému Kežmarku a Asanku do údolia Popradu, na poľskú stranu Beskýd (stok Popradu a Dunajca).

Dôvody zemepisné i archeologické nás nútia, aby sme sa v trati Sučany—Ružomberok rozlúčili s Wilhelmom a bez ohľadu na rozličné výklady o pokračovaní uvedeného diaľkového ťahu ukázali, že existuje veľmi výhodný spoj severného Slovenska s Poľskom údolím Oravy.

V trati Sučany—Kraľovany je spojenie možné len podľa koryta rieky,

na plochých brehoch alebo miestami i v ňom. Cesta mohla ísť asi v trase dnešnej hradskej, s prechodom cez Váh pri Sučanoch a potom stále po pravom brehu.

Kaňon Oravy v trati Kraľovany—Párnica, na dĺžku 7 km, bol pre karavánu obchodníkov neschodný. Brehy spadajú prikrou skalou priamo do vody a riečisko, hoci plytké, plné je veľkých balvanov.

Najbližšie veľmi dobré spojenie Oravskej panvy (okolia Doľného Kubína) s údolím Váhu vedie úžľabinou potoka Komjatná, ktorý ústí do Váhu 8 km na juhovýchod od Kraľovian. V trati Kraľovany—ústie Komjatnej je cesta schodná po oboch brehoch Váhu. Preto nebolo treba prekročiť Váh pri Kraľovanoch, ako to robí dnešná hradská, ale prebrodiť sa cez plytkú Oravu.

Od ústia potoka Komjatná vedie pohodlné, rovné, mierne stúpajúce, asi 100 m široké údolie smerom na Jasenovú a Vyšný Kubín. Jeho svahy spadajú mierne ku dnu. Viaceré mlyny na potoku svedčia o tom, že údolie bolo v minulosti veľmi frekventované. Zvyšky cesty sú viditeľné ako zárezy na východnom svahu nad brehom potoka. Od ústia Komjatnej až po jej stok s Lúčnym potokom (prichádza zo severu od vrchu Hrádok, kóta 716, pozri špeciálku č. 4362) je stúpanie 3% teda veľmi mierne na dĺžku 3 km. Ďalej k vrchu Hrádok stúpa cesta 5% a od neho klesá do Jasenovej 6%. Potom už nasleduje takmer plochý terén až po Vyšný Kubín.

Pokiaľ ide o prehľadnosť územia a teda bezpečnosť cestujúcich, prichádzajú do úvahy tieto momenty. Údolie Komjatnej na dĺžku 3 km je dosť široké a otvorené, s nie príliš prikýrymi svahmi. Potom vystupuje cesta na hrebeň vršku Hôrka, ide po ňom až po Hrádok (kóta 716) a zasa zostupuje po hrebeni do Jasenovej. Po celej dĺžke od Váhu až po Jasenovú vedie aj dnes dosť frekventovaná poľná cesta.

Od Vyšného Kubína smerom k poľskej hranici je vo všeobecnosti dobré spojenie. Len partia Vyšný Kubín—Oravský Podzámok pôsobí určité ťažkosti. Aj tu sa však dá prejsť všade podľa rieky, najmä v suchú ročnú dobu. Počnúc od Oravského Podzámku možno úžľabinám a močarínám v údolí rieky vyhnúť voľbou smeru cez obce Hruštín a Babín. Od Námestova ďalej do Poľska je veľmi pohodlné spojenie cez Poľhoru až na pohraničné horské sedlo Hlina (kóta 809) a s neho údolím riečky Soly priamo k Visle, ktorá leží od hraníc slovensko-poľských len 60 km. V tejto partii na oboch stranách horského hrebeňa je stúpanie priemerne 1%.

Simonyi vedie jantárovú cestu od Nitrianskeho Pravna (Nemecké Pravno) cez Kľačno (Gajdel) k prameňom Nitry a potom horským sedlom (kóta 809) pod vrchom Reváň (kóta 1205) do údolia Rajčianky a ďalej cez Žilinu na Jablunkovský priesmyk. Setoviu lokalizuje niekde v blízkosti Kysuckého Nového Mesta. Pre svoj názor uvádza nález keltských mincí vo Fačkove a vcelku veľmi sporé archeologické nálezy v údolí Kysuce. Proti Simonyiho názoru hovorí však absolútna neschodnosť priesmyku medzi prameňmi Nitry a osadou Fačkov. Aj dnes, takmer po 2000 rokoch od doby, čo Ptolemaios sbieral svoje zemepisné údaje, ťažko by prešiel cez tento priesmyk i dobre vystrojený turista, vyjmúc po novej, do skaly vytesanej ceste. V prvej časti údolia, od Gajdela (Kľačno) na severozápad, stúpa cesta na dĺžke 5 km iba 6%. Bezprostredne pod sedlom má však terén spád 12—16% a údolie sa zužuje natoľko, že na jeho dne sotva prejde človek pešo.

Po stránke archeologickej uviedli sme už niektoré doklady pre uvažovanú trať. Bezpečne síce nevieme, aké boly vzťahy medzi karavánou cestujúcich kupcov a osadami pozdĺž cesty. Berúc však do úvahy stav a potreby obidvoch zainteresovaných strán môžeme si bez veľkej predstavivosti prázdnu medzeru interpolovať. Kupci nešli naprázdno ani jedným ani druhým smerom a mali istotne vždy nejaký nadbytočný tovar, ktorý mohli za dobré služby i na ceste vymeniť. Okrem toho miestne obyvateľstvo zaiste pomáhalo pri transporte na ťažších úsekoch a chránilo karavány. Nie je vylúčené, že vo väčších centrách (ako bola napr. Nitra) pridali sa k výprave aj miestni kupci, aby využili výhody hromadného cestovania. Všetky tieto vzťahy sa dajú osvetliť systematickým výkopom na hradiskách a v osadách pozdĺž cesty.

Archeologicky doložili sme dĺžkový fah Kelemantia—ústie Visly až po Vráble. Suchá pahorkatina na čiare Vráble—Nitra neposkytovala dosť možností pre staré osídlenie. Zato Nitra je od neolitu (a podľa najnovších výskumov zdá sa, že od paleolitu) nepretržite osídlená a v dobe, keď sa začaly nadväzovať obchodné styky, vzniká jej komunikačný význam. Nitrianska skala v údolí a pahorok s dnešným kostolom piaristov tvorily takmer nedobytnú ostrovnú osadu v barinách obtekajúcej ich rieky. Nad okolitou rovinou dominuje Zobor s rozľahlým hradiskom, na juhozápadných svahoch Zobora sú mladšie opevnené stanice Šindolka a Dražovce a bezprostredne pod Nitrou po obidvoch brehoch rieky je veľký počet neopevnených, neobyčajne bohatých sídel [8]. Ak ideme do okruhu 10—15 km, stretáme sa s vý-

značnou skýtskou osadou na západnej strane, v Andači, a s rozľahlým hradiskom Zubrica na hrebene Zobor—Veľký Tribeč. Nitra bola teda svojou polohou skutočným gravitačným centrom kraja s veľmi intenzívnym osídlením, ktoré trvalo nepretržite od neolitu po dobu hradíštnú. Zdá sa úplne nelogickým a protismyselným, že by sa predveká cesta vyhnula takejto význačnej osade a nevyužila by všetky výhody, ktoré jej z nahromadených tam kultúrnych i hospodárskych statkov stály k dispozícii. Nitra bola pre karavány kupcov takým významným oporným bodom, že sa v ňom mohli zásobiť potravinami a prípadne i získať nevyhnutnú pomoc na niekoľko dní cesty.

Idúc po ľavom brehu rieky ďalej na sever prichádza karavána v blízkosti dnešnej obce Čefadince k opevnenej osade Hradovička (kóta 472, $35^{\circ} 52 \frac{1}{8}'$ v. d., $48^{\circ} 30 \frac{2}{5}'$ s. š.) a 1 km na juh od obce Krnča k hradisku Tábor (kóta 385). Potom naproti Malým Uherciam na západnom brehu Nitry je veľké hradisko Kršteňanské a naproti obci Čereňany je menšie opevnené strážišče [5].

Prievidza, v hornej Nitre, je zasa akýmsi centrom hustého osídlenia. v Novákoch a v Koši sa našli hroby z doby bronzovej, v Bojniciach nad paleolitickou stanicou i na svahu pri výtoku teplých prameňov boli bronzové osady a nad Prievidzou smerom východným, v okolí obce Hradec, sú nálezy z neolitického i neskoršieho osídlenia. Mohla teda aj Prievidza slúžiť za oporný bod pre cestujúcich kupcov a za bránu k prvej ťažšej partii na tejto ceste, ktorá leží medzi Nedožerami a Rudnom.

Chystaný výkop na Vyšehrade a podrobný povrchový výskum vlastného horského sedla istotne osvetlí funkciu, akú hralo toto hradisko i jeho okolie v obchodných vzťahoch severu s juhom.

Pokračujúc ďalej na sever v Turčianskej panve pozdĺž predpokladanej jantárovej cesty nachádzame viac archeologických dokladov na podporu nášho názoru, ako treba. Je to protohistorické hradisko v obci Slovenské Pravno, ďalej Šance (kóta 480, špeciálka č. 4461) medzi obcami Abramová a Moškovec, potom rozľahlý systém opevnenia zvaný Stráža pri železničnej stanici Kláštor pod Znievom [6], predveké hradiská v Bystričke, v Košútoch [6] a na Skalke v Sučanoch [7]. Teda na trati 40 km dlhej spolu sedem opevnených miest, napospol ležiacich v smere diaľkového ťahu a v jeho susedstve.

Na trati Sučany—ústie Komjatnej do Váhu je iba jedno opevnenie nad Kralovanmi, označené na špeciálke č. 4362 menom Hradiska. Pre

spoj údolia potoka Kemjatná dôležitým dokladom je práve Hrádok (kóta 716) na rozvodí Váhu a Oravy. Autor týchto statí preskúmal miesto ešte r. 1928 a zistil, že tu niet ani valov ani priekop. Našiel len stredoveké črepy. Z toho sa dá usúdiť, že táto križovatka dvoch hrebeňov (sever—juh, východ—západ) slúžila iba pre dočasné postavenie stráže na ochranu cestného spoja. Ďalej na sever je rozľahlé hradisko na vrchu Ostrá Skala (kóta 812) nad Vyšným Kubinom. Miesto, kde stojí historický oravský hrad, zaiste bolo i v predhistorických dobách osídlené. Skala vyčnievajúca na dne údolia sa svojou polohou veľmi podobá skale nitrianskeho hradu.

Od Oravského Podzámku smerom na sever cez obce Hruštín a Babin až k poľskej hranici je terén úplne otvorený a prehľadný, bez dosiaľ známych predvekých osád a strážnych zariadení. Na samej slovensko-poľskej hranici, nad obcou Polhora, je ešte jeden Hrádok (kóta 886) ako ochrana priesmyku.

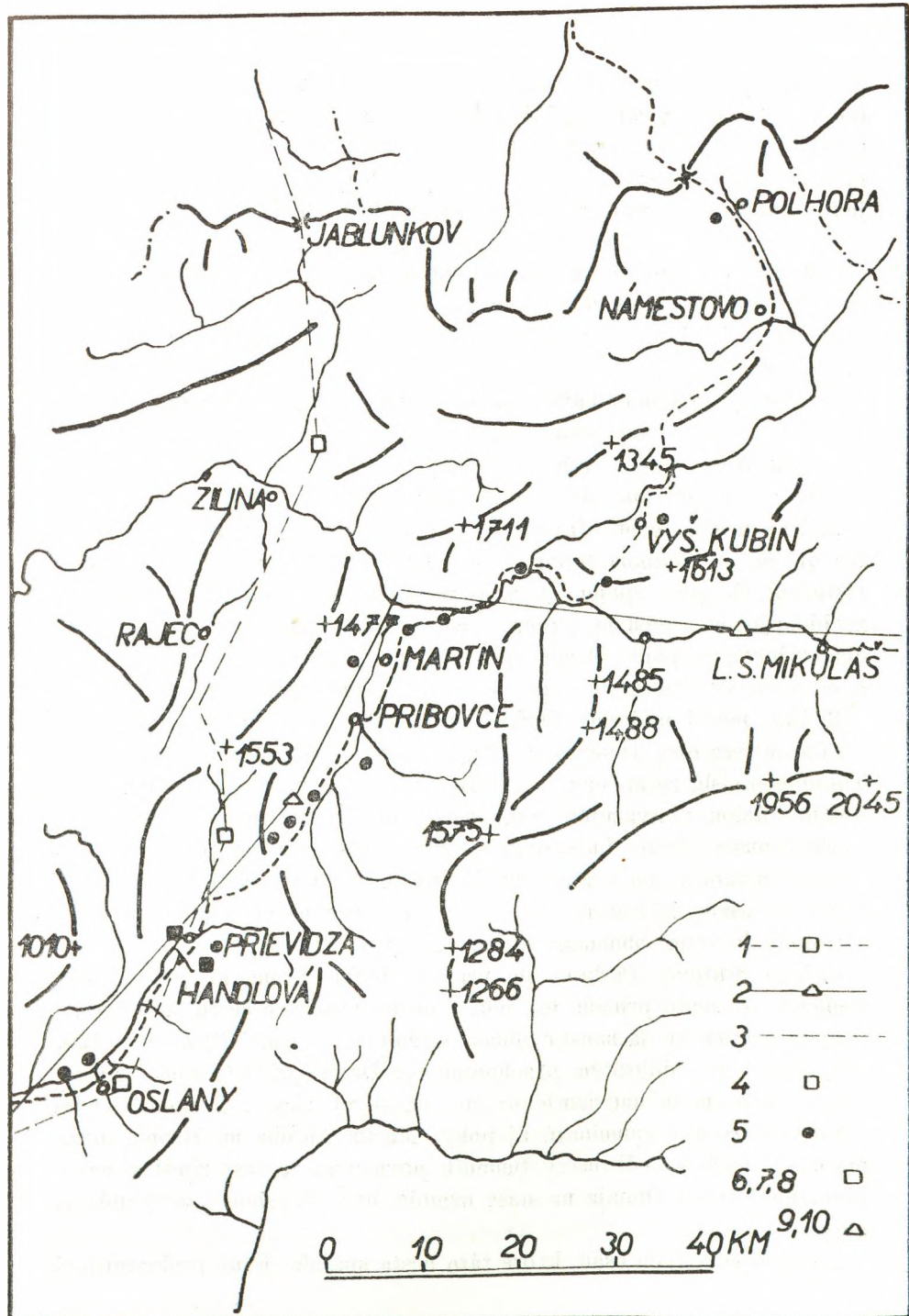
Okrem dvoch opísaných diaľkových tratí (Carnuntum—ústie Olšavy, Kelemantia—Polhora—Višľa) Ptolemaios udáva ešte aj tretí obchodný spoj Slovenska s Baltickým morom, vedúci z potiskej roviny podľa Bodrogu a Ondavy k Sanu, o ktorom však niet podrobnejších údajov [13] (mapa 3).

b) *Cesty miestneho významu.* V kraji s hustým predhistorickým osídlením musíme predpokladať existenciu ciest, aj keď o nich nemáme priame doklady. Osady, patriace tej istej kultúre, nemožno si predstaviť bez ciest, najmä v dobách, keď chov dobytka a poľné hospodárstvo sú bežným zamestnaním. Bez ciest nedať by sa získané kultúrne hodnoty šíriť a hospodárske statky prenášať.

Právom sa teda domnievame, že počnúc od neolitu existovalo vzájomné spojenie aspoň susedných osád, v dobe bronzovej i železnej vznikali prvé dlhšie trate, spájajúce rudné oblasti s miestami odbytu vyrobeného kovu. Hoci sa po takýchto cestách nezachovali stavebné pozostatky, nezmýlime sa veľmi, ak ich položíme v teréne na miesta a do smeru, ktorý najvýhodnejším spôsobom spája vzájomne závislé hospodárske oblasti. Vo väčšine prípadov na týchto miestach vedú i dnešné cesty rozličných kategórií (poľné, obecné, hradske).

Aplikujúc tieto zásady, overené výskumom predvekého osídlenia v teréne, môžeme zistiť nasledujúce cesty miestneho, len na území Slovenska sa obmedzujúceho významu.

1. Ťah medzi obcami Abrahám (pri Sládkovičove—Diosek) a Čach-



Mapka 3. Ptolemaiova cesta Kelemantia — ústie Visly; severná časť na území Slovenska. 1. podľa Simonyiho, 2. podľa Wilhelma, 3. podľa Janšáka, 4. neopevnené sídliská, 5. hradiská, 6. Arsikua, 7. Parienna, 8. Setovia podľa Simonyiho, 9. Arsikua, 10. Parienna podľa Wilhelma.

tice na vyvýšenom brehu Dudváhu. Od neolitu počínajúc sú tu neopevnené osady všetkých dôb a kultúr husto vedľa seba, takže jedna prechádza územne i časove bez prerušenia v druhú. Mnohé z nich zmenily sa kontinuitou kultúr na súčasné obce. Pri Trakoviciach je aj jedno zaniknuté hradisko (pozdne slovanské), ktoré tvorilo predmostie na prechode cez inundačné údolie Váhu k Hlohovcu. Všetky tieto osady aj dnes sú spojené cestami rozličných kategórií: Abrahám—Križovany nad Dudváhom (Kerestúr)—Zavar—Brestovany hradskou, Brestovany—Bučany—Trakovice—Pečeňady poľnou cestou, Pečaňady—Čachtice hradskou.

Hoci sa tieto komunikácie vzhľadom na rozdielny dopravný význam líšia od seba kvalitou, predsa majú s predvekým spojom spoločnú charakteristickú črtu, idú totiž po najvyššom, vždy suchom mieste terasy a tým istým smerom, ako išla cesta v minulosti [9].

2. Ťah medzi obcou Úľany nad Žitavou (Žitva—Fedýmeš) a mestom Nitrou po východnom brehu rieky. Na riečnej terase je séria predhistorických osád, spojených dnes paralelne s tokom Nitry (Cítenky) prebiehajúcou hradskou. Pomery osídlenia sú analogické ako v predchádzajúcom prípade. Okrem voľných sídel je tu aj jedno menšie opevnené strážišťe (kultovný pahorok?) pri Chrenovej (Tormoši) [8].

3. Ťah medzi majerom Farkaš pusta (Dvor Vulkanovo, na východ od Bajču) cez obce Dvory nad Žitavou, Hul, Veľká Maňa až po Vráble. Takmer súvislá reťaz sídel na riečnej terase je už vlastne sama osebe komunikáciou, nadväzujúc jednu osadu na druhú. Dnes vedie v partii Farkaš pusta (Dvor Vulkanovo)—Dvory nad Žitavou poľná cesta a v pokračovaní až po Vráble vznikla na mieste predvekej cesty dnešná hradská. Osady ležiace na tejto čiare sú prevažne neopevnené, len pri Vrábloch je veľmi obohnaný výbežok terasy [8].

4. Ťah Štúrovo (Parkan) po pravom brehu Hrona až po Hronský Beňadik. V tomto prípade ide podľa nášho názoru o cestu širšieho významu, pretože spája banskú oblasť Kremnice, Banskej Bystrice a Banskej Štiavnice s dôležitým prechodom cez Dunaj pri Ostrihome (rímska Salva), ktorým sa nadväzuje na sieť rímskych ciest v Panónii. Keďže historické zprávy spomínajú aj pobyt Marka Aurélia na Hrone, môžeme úsek Ostrihom—Hronský Beňadik považovať za časť rímskej cesty, predĺženej zpoza Dunaja na naše územie, hoci stavebne i nevybudovanej.

Počet predvekých osád, ktoré táto cesta spájala, je až prekvapujúci.

Medzi nimi sú i hradiská Kamendín, Biňa, Horný Várad, Starý Tekov, Hrádze, Grác (pri Tlmačoch) [8] a konečne Krivín pri Hronskom Beňadiku [6]. Mohutnosť bínskeho a krivínskeho opevnenia dovoľuje nepriamo usudzovať na význam tohto cestného spoja [11].

Cesta viedla zhruba v trase, ktorou prebieha dnešná hradská Štúrovo—Kálnica, t. j. na hronskej terase, v bezprostrednom susedstve neopevnených osád. Takmer nijaké prekážky nemusela prekračovať, pretože drobné potôčiky prichádzajúce od západu majú trochu vody iba v zimných mesiacoch.

Na ľavom brehu Hrona — od jeho ústia do Dunaja až po Krivín — je toľko terénnych prekážok (bariny v delte samého Hrona, široké močaristé územie pri vtoku Sikenice do Hrona, bývalé močiare medzi Levicami a obcami Čajkov—Rybník), že vedenie cesty po tejto strane je ťažko mysliteľné. Ostatne ani archeologicky niet pre ňu dokladov.

Od Hronského Beňadika ďalej na sever pokračovala cesta údolím Hrona. Musela síce viackrát prechádzať s jedného brehu na druhý, ale Hron sa dá v lete takmer všade prebrodiť.

V partii Beňadik—Zvolen nepoznáme dosiaľ predhistorické osady, ale v kotline Zvolen—Banská Bystrica je ich niekoľko: Stráže na rázcestí hradskej z Hronskej Dúbravy do Zvolena a do Banskej Bystrice, pustý hrad nad Zvolenom, Priekopa pri stoku Neresnice s Hronom [7], voľné sídlisko na Borovej hore pri Sliači a sielnický Sklenný zámok.

Podobným spôsobom by sme mohli preukázať prítomnosť predvekových ciest i v údoliach iných riek (Ipeľ, Šajava, Bodrog a Ondava), kde potreba spojenia vedľa seba ležiacich osád si to vlastne vynútila.

c) *Stavebné úpravy v teréne.* Aj na Slovensku poznáme niekoľko málo prípadov, kde sa po predvekých cestách našly stavebné pozostatky. Zárezmi do príkrehu svahu sa veľmi často upravovali vchody do hradísk. V tejto súvislosti sme spomenuli už Zobor a Zubricu. Mali sme však donedávna i jeden zárez cesty do skaly, a to na Devíne, práve v smere diaľkového ťahu Carnuntum—Moravská brána. Vzácnu pamiatku, zničenú dnes už lomom, fotograficky zachytil Emanuel Šimek [18]. Ide o dosť širokú, mierne stúpajúcu vozovku, vysekanú do skaly nad tokom Moravy na mieste, kde skala spadala priamo do vody ($48^{\circ} 11 \frac{1}{10}'$ s. š., $34^{\circ} 38 \frac{2}{3}'$ v. d., špeciálka č. 4758). Podľa rímskych nálezov v kultúrnej vrstve na svahu pokladáme zárez za dielo rímskych inžinierov.

V okruhu devínskeho hradu sú aj protohistorické cesty, súvisiace so slovanským osídlením. Kus jednej z nich, ktorá vystupuje od obce Devín na vrch Kobyla, objavil už dávnejšie autor týchto statí vo svahu nad honmi zvanými Metzen (na špeciálke č. 4758 je to bod o súradniciach $48^{\circ} 11'$ s. š., $34^{\circ} 39' \frac{1}{2}$ v. d.). V záreze, ktorý bol umele vykopaný, aby sa ním prekonal náhly stupeň terénu, zistila sa dlažba z drobnejších nepravidelných kameňov a mladšie črepy hradíštné.

Niekoľko uvedených indícií ukazuje, že vedenie predvekových ciest na území Slovenska poskytuje mnoho nerozriešených problémov, ktoré možno osvetliť len ďalším podrobným výskumom.

LITERATÚRA

1. Finály G., *Római utak a Dunántúl*. Arch. Ért. 1903, 164.
2. Hertlein F., *Römerstrassen im rätischen Limesgebiet Württembergs*. Röm.-Germ. Kommission XI, 1918—1919, 57.
3. Chaloupecký V., *Staré Slovensko*. Spisy Fil. fak. univ. Komenského, Bratislava 1923, 76—116. (Brány a stezky zemské.)
4. Janšák Š., *Naše kraje. Starý Hrad nad Bukovcom a jeho minulosť*. Evanjelický kalendár, Myjava 1914, 100.
5. Janšák Š., *Niektoré novoobjavené hradiská slovenské*. Sbor. Múz. slov. spol. 1928, 4, 16, 19, obr. 9, 10, 11, 12.
6. Janšák Š., *Slovenské hradiská z doby hallštattskej*. Sbor. Múz. slov. spol. 1929, 10, 12, 16, 20, 27, 35, tab. V, VI, VII.
7. Janšák Š., *Staré osídlenie Slovenska*. Sbor. Múz. slov. spol. 1930, 36, 50.
8. Janšák Š., *Staré osídlenie Slovenska*. Sbor. Múz. slov. spol. 1931, 35—36, 45, 53, 56—57.
9. Janšák Š., *Staré osídlenie Slovenska*. Sbor. Múz. slov. spol. 1932, 45—52.
10. Janšák Š., *Staré osídlenie Slovenska*, Sbor. Múz. slov. spol. 1931, 35; 1933—1934, 60.
11. Janšák Š., *Staré osídlenie Slovenska, Dolný Hron a Ipel v praveku*, Turč. Sv. Martin 1938.
12. Neudeck G., *Tiberius útja az Aldunán*. Arch. Ért. 1894, 114.
13. Ondrouch V., *Der römische Denarfund von Vyškovce aus der Frühkaiserzeit*. Práce Uč. spol. Šafaříkovy v Bratislave, XV, Bratislava 1934.
14. Poidebard R. P., *Les routes anciennes en Haute Djeziveh*. Syria, revue d'Art oriental et d'Archéologie VII, 1926, 55.
15. Reinert H., *Das Federseemoor als Siedlungsland des Vorzeitmenschen*, Leipzig 1936, 106.
16. Schumacher K., *Die Erforschung des römischen u. vorrömischen Strassenetzes in Westdeutschland*. Röm.-Germ. Kommission 1906—1907, 11.

17. Simonyi D., *Sur l'identification des noms géographiques de Ptolémée concernant la Slovaquie*, Etudes Slaves et Roumaines I, fasc. 3, 1948, Budapest, 129—138.

18. Šimek E., *Děvín*. Zvláštní otisk z Památek Archeologických XXXII, Praha 1920, 18.

19. Šimek E., *Velká Germanie Klaudia Ptolemaia* II, Brno 1935, 83.

20. Šimek E., *Velká Germanie Klaudia Ptolemaia* III, Brno 1949, 94, 99 až 256.

21. Šmilauer V., *Vodopis starého Slovenska*. Práce Uč. spol. Šafaříkovy v Bratislave, IX, Praha—Bratislava 1932.

22. Winkelmann F., *Die vorrömischen u. römischen Strassen in Bayern zwischen Donau und Limes*. Röm.-Germ. Kommission XI, 1918—1919, 4.

ДРЕВНИЕ ПУТИ

Штефан Яншак

Археологические исследования — будут ли это поиски стоянок и городищ на поверхности земли или систематические раскопки — играют важную роль в развитии археологии. Несмотря на большое значение полевых исследований, до сих пор не составлено руководство, доступное студентам и вообще исследователям, в котором были бы собраны правила производства изысканий. Настоящая статья является извлечением из книги, которая по замыслу автора должна послужить руководством при обследовании раскопок на поверхности земли.

Для того, чтобы исследовать доисторические пути, необходимо произвести некоторые подготовительные работы, которые позволят установить, где они проходили. Необходимо прежде всего изучить стоянки и отношение между отдельными древними культурами. Необходимо хорошо знать географию, топографию и гидрографию местности, так как выбор пути, по которому направлялись древние торговцы, очень зависел от того, насколько дорога была безопасна и удобопроехима.

Уже при изучении бронзового века исследователь находит некоторые опорные пункты, благодаря которым он может установить, где проходит путь. Густота поселков вдоль рек, склады оружия, предметов украшения и монет, местоположение городищ на склонах гор и в долинах, где проход был возможен, в редких случаях и остатки стародавних дорог (стенки, насыпанные слои галечника) дают исследователю надежные указания, которыми он может руководиться при дальнейших изысканиях.

Изучение доисторических путей в Словакии наталкивается на особую проблему. Астроном и географ Клавдий Птоломей, живший в конце древних веков и оставивший довольно точное изображение карты Средней Европы, перечисляет серию станций, лежавших на одном торговом пути, который соединял бассейн Дуная с бассейном Вислы. Многие географы и археологи нашего времени предполагают, что эти станции были расположены на территории теперешней Словакии вдоль реки Нитры. В таком случае Птоломеев путь, называемый также яитарным путем, начинался в Бригетии (правый берег Дуная на полпути между Веной и Будапештом), пересекал Дунай, проходил через станции Келемантия, Сингоне, Арсикуа, Париенна и Сетовна и продолжался дальше к северу в долины рек Ваг и Орава. Близ истоков реки Оравы дорога переваливала через хребт Бескид и спускалась в бассейн реки Вислы.

Обширное болотистое пространство в области нижнего течения рек Нитры и Житавы, густо заселенные берега этих рек, широкая долина среднего течения Нитры с доисторическими городищами на склонах горных массивов Трибеч, Рокош и Втачник, легко доступные перевалы между бассейнами Нитры

и Вага, множество городищ вдоль рек Турец и Орава — все это является несомненным доказательством того, что Птоломеев путь шел от города Комарно на Дунае через территорию Словакии к чехословацко-польской границе.

Другой доисторический путь точно такого же характера начинался близ Карнунтума (недалеко от Вены), направлялся вдоль Малых Карпат на север, дальше шел долиной р. Моравы, а поблизости истоков р. Одры переходил к р. Висле и Балтийскому морю.

Руководясь изложенными выше правилами, исследователь сможет искать и доисторические пути местного значения, которые связывали гористые местности, где находились руды и твердые камни пригодные для изготовления орудий, с местностями, где люди занимались сельским хозяйством. Таких путей на территории Словакии немало, проходят они главным образом по долинам, спускающимся к Дунаю с севера.

Перевод со словацкого В. Андрусовой

L'EXPLORATION DES ROUTES PRÉHISTORIQUES

Štefan Janšák

L'exploration archéologique, — soit la recherche des sites et enceintes à la surface du sol, soit les fouilles systématiques, — joue un rôle important dans le développement de cette discipline. Malgré l'importance capitale des investigations dans le terrain, leur lois et règles ne sont pas réunis dans un ouvrage, accessible aux étudiants des universités et aux explorateurs en général. Notre article est extrait d'un livre qui s'est proposé d'être le Manuel des investigations et des fouilles.

L'exploration des routes préhistoriques et protohistoriques nécessite certaines travaux préparatoires qui facilitent leur reconnaissance dans le terrain. C'est surtout l'étude du peuplement ancien et des relations entre les sphères de différentes cultures préhistoriques, la connaissance approfondie de la géomorphologie, de la topographie et de la hydrographie du territoire en question, étant donné que la sécurité des commerçants primitifs, avec des moyens de locomotion très simples d'une part, et la praticabilité du terrain d'autre part, influençaient d'une manière décisive le choix du tracé.

Dès le commencement de l'âge du bronze l'explorateur a certains point d'appui fixes qui lui permettent de constater l'existence des routes préhistoriques. L'agglomération des sites le long de cours d'eaux, les dépôts d'armes, d'objets de parure et de monnaies, la distribution de camps fortifiés sur les versants de montagnes et le long de vallées et, dans des cas exceptionnels, les tronçons de voies primitives (digues, lits de moellons et de cailloux) sont autant de points de repère sûrs qui mènent à bons fins la tâche de l'explorateur.

En ce qui concerne la Slovaquie, un problème tout spécial se présente en en connection avec l'exploration des routes. L'astronome et le géographe classique, Claude Ptolémée, qui a dressé une carte géographique assez axacte de l'Europe centrale de son temps, énumère une série des stations qui indiquent la direction d'une route commerciale, joignant le bassin du Danube avec celui de la Vistule. Plusieurs archéologues et géographes contemporains situent ces stations sur le territoire de la Slovaquie, le long du fleuve Nitra. D'après cette