

DEJINY

CESTNEJ DOPRAVY

NA SLOVENSKU

II

ZBORNÍK Z KONFERENCIE
Žilina-Budatín, 9. február 2017

Projekt "Konferencia a zborník Dejiny cestnej dopravy na Slovensku II" podporil z verejných zdrojov Fond na podporu umenia – hlavný partner projektu a je spolufinancovaný s finančnou podporou Žilinského samosprávneho kraja.



Zodpovedná redaktorka

Mgr. Zuzana Kmeťová

Zostavovateľ

Mgr. Peter Šimko, PhD.

Redaktor

Mgr. Peter Šimko, PhD.

Recenzenti

PhDr. Zuzana Lopatková, PhD.

Mgr. Miloš Marek, PhD.

Mgr. Andrea Slaná, PhD.

Ing. Dušan Lichner, CSc.

Jazyková korektúra

Mgr. Michaela Koláriková

Anglické preklady

Mgr. Katarína Maršalová

Tlač

Tlačiareň Kubík, Námestovo

ISBN

978-80-88877-78-3

© Považské múzeum v Žiline, 2017

Obsah

Cestné komunikácie a nálezy mincí	
Ján Hunka	7
Nález stredovekej cesty v katastri obce Nededza, okres Žilina	
Peter Bednár – Marek Vojteček – Klaudia Daňová	25
Porta regni. Krajinské brány na území Slovenska v stredoveku	
Vladimír Rábik	41
Cestné mýto na dolnom a strednom Považí v stredoveku	
Peter Ivanič	59
Mestské brány a ich napojenie na cestnú sieť v stredoveku	
Darina Fridrichová	69
Cestné spojenia na území Slovenska v diele Mateja Bela <i>Vedomosti o súvekom Uhorsku</i>	
Imrich Nagy	83
Cestná sieť Slovenska na mape Ignáca Müllera a 1. vojenskom mapovaní	
Peter Šimko	101
Kráša oravských mostov	
Michal Čajka	119
Začiatky automobilovej a taxikovej dopravy v Prešporku	
Ladislav Szojka	135
Služby motoristom – budovanie čerpacích staníc na Slovensku v začiatkoch motorizácie	
Miroslav Sabol	141
Stavba cesty Stará Huta – Podkriváň v réžii štátnych železniží v Podbrezovej medzi rokmi 1933 – 1936	
Michal Ďurčo	153
Vizuálna prezentácia automobilizmu v medzivojnovnej reklame na Slovensku	
Mikuláš Jančura – Lukáš Katriňák	165
Slovensko-nemecký program výstavby cestnej siete na Považí z roka 1939	
Ľudovít Hallon	181
Fenomén motocyklistiky – historické motocykle v zbierkach Vlastivedného múzea v Považskej Bystrici	
Anna Šujanská	201

Nález stredovekej cesty k katastri obce Nededza, okres Žilina¹

Discovery of medieval road in the area of Nededza (Žilina district)

Peter Bednár – Marek Vojteček – Klaudia Daňová

Abstrakt

Pri archeologickom výskume v areáli automobilky KIA v Nededzi v rokoch 2004 – 2006 sa preskúmali zvyšky viacerých zaniknutých ciest z rôznych období od včasnej doby dejinnej až po novovek. V príspevku autori charakterizujú jednotlivé cesty, ich časové zaradenie a funkciu v cestnej sieti severozápadného Slovenska.

Kľúčové slová: Nededza, výskum, cesty, stredovek, novovek

Abstract

Several remains of defunct roads from various periods (from early history to modern period) were excavated during archaeological research in the area of the car factory KIA in Nededza during the years 2004 - 2006. The authors characterize individual roads, their age and function in the road network of northwestern Slovakia in this paper.

Key words: Nededza, excavation, roads, Middle Ages, modern period

Úvod

Nálezy reliktov ciest počas archeologických výskumov nie sú až takým častým javom a vyskytujú sa predovšetkým počas odkryvov v mestskom prostredí. Výraznejšie relikty sú skúmané povrchovými prospekčnými metódami, ktoré sa sústredia na mapovanie a dokumentáciu úvozových reliktov ciest v uzavretých regiónoch². Vo výnimočných prípadoch býva realizovaný aj sondážny výskum vybraných úvozových reliktov ciest.³ Terénny odkryv zaniknutých cestných reliktov na väčších plochách v nezastavanom teréne sa na našom území realizoval v súvislosti s výstavbou automobilky KIA motors Slovakia. Záchraný archeologický výskum tu vykonával Archeologický ústav SAV v rokoch 2004 – 2006. Počas troch výskumných sezón sa realizátorom výskumu podarilo zdokumentovať takmer kompletný pôdorys zaniknutej stredovekej dediny, ktorá sa rozprestierala na ploche 7,5 ha (obrázok č. 1). Na základe archeologických nálezov, ale aj samotnej pôdorysnej dispozície ju môžeme časovo zaradiť do obdobia 13. – 14. storočia. Čiastkové výsledky výskumu autori publikovali vo viacerých štúdiách⁴.

¹ Štúdia vznikla v rámci grantového projektu APVV-15-0330 – Človek a krajina na Kysuciach a priľahlom Považí v stredoveku a na začiatku novoveku.

² Pažinová, N. - Beljak, J. - Slámová, M. - Beláček, B.: *Stredoveká cestná sieť v okolí Zvolenského Pustého hradu. Analýza na základe antropogénnych reliéfnych foriem – Mittelalterliches Straßennetz in der Umgebung von Pustý hrad (Wüste Burg) von Zvolen. Analyse auf Grundlage von anthropogenen Reliefformen*. In: Štúdijské Zvesti AÚ SAV, 2013, č. 54, s. 153 – 170.

³ Vojteček, M. - Nemergut, A.: *Dokumentácia zaniknutých ciest v katastri obci Svrčinovec, Čierne a Skalité : Náčrt problematiky kopaničiarskej kolonizácie na území severných Kysúc*. In: *Archaeologia historica*, 2016, roč. 41, č. 2, s. 525 – 544.

⁴ Bednár, P. – Vajdíková, K.: *Archeologický výskum v Nededzi*. In: *Archeologické výskumy a nálezy na Slovensku v roku 2005, 2007*, s. 28 – 30. Bednár, P. – Daňová, K.: *Pokračovanie výskumu v areáli zaniknutej stredovekej dediny v Nededzi*. In: *Archeologické výskumy a nálezy na Slovensku v roku 2006, 2008*, s. 30 – 31. Bednár, P. – Vajdíková,

Významným nálezom boli zachované reliktory ciest, ktoré dedinu vymedzovali z východnej a južnej strany.

Areál závodu KIA motors Slovakia sa nachádza na pravobrežnej štrkovej terase rieky Váh, na úpätí južného svahu kopca Stránik, medzi obcami Teplička nad Váhom, Nededza a Mojš. V minulosti bola plocha staveniska využívaná z prevažnej časti ako poľnohospodárska pôda. Podložie uvedenej plochy tvoria štrkové sedimenty rieky Váh. Povrch podložných štrkov bol dodatočne rozčlenený a čiastočne premodelovaný menšími vodnými tokmi, stekajúcimi z Kysuckej vrchoviny, resp. prívalovými vodami zo svahov ležiacich severne od tejto plochy. Depresie v povrchu štrkovej terasy boli čiastočne vyplnené hlinitými sedimentami potoka Kotrčiná, resp. sedimentami, stekajúcimi zo svahu Stránika. Tieto hlinité sedimenty dosahovali najväčšiu mocnosť na pravom brehu potoka Kotrčiná, v severovýchodnej časti areálu závodu.

Opis, lokalizácia a stratigrafia jednotlivých reliktov

Reliktory ciest sa počas záchranného archeologického výskumu dokumentovali v dvoch polohách. Prvé zoskupenie reliktov (cesty 1, 2, 3) bolo lokalizované pri severovýchodnom okraji staveniska. V tejto časti boli sídliskové objekty a reliktory ciest veľmi dobre zachované, čo umožnilo ich plošný odkryv a preparáciu. Terénna depresia, označená ako cesta 4, bola zachytená v západnej časti staveniska, kde bola celková koncentrácia sídliskových objektov výrazne nižšia. Líniová anomália prebiehala cez plochu staveniska v osi SV – JZ.

Cesty 1 – 3

Stredoveká cesta vymedzovala priebeh zaniknutej dediny z juhu a východu. Jej celkový priebeh bol zreteľný vo forme porastových a pôdnych príznakov na ortofotosnímke skúmanej oblasti (obrázok č. 2). Reliktory tejto cesty boli dokumentované v troch samostatných rezoch na východnom okraji náleziska. V jednotlivých rezoch sa podarilo identifikovať pozostatky minimálne troch samostatných cestných reliktov. Aj keď sa pri porovnaní ich štruktúry v rámci jednotlivých rezov dali viaceré z nich stotožniť, reliktory sme číslovali pre každý rez samostatne.

Rez 1 (obrázok č. 3)

V tomto úseku sa zachytili pozostatky troch samostatných cestných reliktov. Cesta 1-1 sa nachádza v západnej časti rezu. Zachovala sa vo forme pásu drobných kameňov (štrku) s maximálnou veľkosťou do 25 centimetrov. Štrkový pás bol orientovaný SV - JZ, v súlade s pôdnymi príznakmi zaniknutej cesty doloženými na ortofotosnímke sledovanej oblasti. Maximálna šírka cesty 1-1 v tomto reze bola 4 m. Cesta 1-2 prebiehala rovnobežne s cestou 1-1, pričom priamo nadväzovala na jej východný okraj, ktorý čiastočne prekryvala. Pozostávala z drobného štrku s maximálnou veľkosťou jednotlivých kameňov 5 cm. Táto cesta netvorila súvislý pás, ale na viacerých miestach bola poškodená, resp. zničená. Maximálna šírka zachovanej časti bola 2,5 m. Cesta 1-3 takisto prebiehala rovnobežne s predchádzajúcimi cestami. Nachádzala sa približne 2 metre východne od cesty 1-2. Pozostávala zo štrkového pásu s maximálnou veľkosťou jednotlivých kameňov 20 centimetrov. Na rozdiel od cesty 1-1 pozostával štrkový pás prevažne z okruhliakových kameňov. Maximálna šírka zachovaného štrkového pásu bola 1,7 m. V reze č. 1 sa podarilo vysledovať vzťah medzi jednotlivými cestnými relikty a tmavou humusovou vrstvou, do ktorej boli zahĺbené objekty v rámci preskúmanej osady. Na základe tohto vzťahu sa javí ako najstaršia cesta 1-1. Tmavá humusová vrstva ju totiž celú prekryla, z čoho vyplýva, že musela existovať už v období fungovania osady, resp. krátko pred jej vznikom. Je málo pravdepodobné, že k prekrytiu časti úvozu touto vrstvou mohlo dôjsť až po zániku dediny. Na

K. – Tirpák, J.: *Archaeomagnetic Dating of the baked oven from an extinct medieval settlement in Nededza*. In: Contributions to Geophysics and Geodesy, 2007, č. 37/1, s. 23 – 28. Hajnalová, E. – Mihályiová, J. – Daňová, K. – Bednár, P.: *Výsledky archeobotanickej analýzy zo zaniknutej stredovekej osady v Nededzi, okr. Žilina*. In: Ve službách archeologie. Časopis venovaný narodeninám Prof. PhDr. Alexandra Ruttkaya, DrSc, 2007, 2, s. 7 – 25.

základe terénnych pozorovaní pri cestnom reliкте 1-2 bolo zrejmé, že výplň úvozu tejto cesty čiastočne porušovala tmavú humusovú vrstvu, teda je pravdepodobne mladšia ako osada a cesta 1-1. Svedčí o tom aj fakt, že na západnej strane čiastočne prekryvala cestu 1-1. Pri ceste 1-3 sa nepodarilo identifikovať vzťah k tmavej humusovej vrstve, ani k cestám 1-1 a 1-2. Táto cesta sa predbežne javí ako najmladšia.

Rez 2 (obrázok č. 4)

Oproti rezu č. 1 je v tomto priestore situácia menej jasná. Dajú sa tu rozlíšiť dva cestné reliкty. Prvý tvorí pás štrkových kameňov označený ako cesta 2-1. Jeho štruktúra bola podobná ako pri ceste 1-1. Štrkový pás bol orientovaný SV – JZ, v súlade s pôdnymi príznakmi zaniknutej cesty doloženými na ortofotosnímke sledovanej oblasti. V tomto prípade sa však nedá vylúčiť, že tento pás tvoria cesty 1-1 a 1-3, pričom ich predel sa nepodarilo identifikovať. Maximálna šírka štrkového pásu v reze č. 2 je 6 m, čo približne súhlasí so súčtom širok týchto dvoch ciest v reze 1. Táto cesta na svojom východnom okraji čiastočne prekryvala objekt 853, ktorý sa ako jediný nachádzal východne od ciest. Objekt pozostával z veľkého zhluku pieskovcových kameňov a prepálenej mazanícovej vrstvy. V objekte sa nepodarilo zistiť žiadny datovací materiál, teda sa nedá vylúčiť, že je mladší ako samotná osada. Približne v strede štrkového pásu 2-1 je táto cesta prekrytá nepravidelnou vrstvou jemného štrku, ktorého priebeh je s ním rovnobežný.

Štrková vrstva bola označená ako cesta 2-2. Táto vrstva mala identickú štruktúru ako cesta 1-2. Jej maximálna šírka v tomto priestore bola 2 metre. Výbežok jemnej štrkovej vrstvy bol takisto identifikovaný v západnej časti rezu, bezprostredne vedľa cesty 2-1. Svojou štruktúrou táto vrstva takisto pripomína cestu 1-2. Maximálna šírka tejto vrstvy bola 3 m. V tomto reze sa nepodarilo identifikovať vzťah medzi jednotlivými cestnými reliктami a tmavou humusovou vrstvou, ktorá tu pri plošnom odkryve nebola zachytená. Pri interpretácii reliкtov tu môžeme vychádzať iba nepriamo na základe porovnania so situáciou v reze 1. Celkovo sa však zdá, že jednotlivé štrkové pásy predstavujú viaceré úpravy jednej cesty.

Rez 3 (obrázok č. 5)

V reze č. 3 boli zachytené pozostatky pravdepodobne dvoch cestných reliкtov. V jeho východnom okraji sa podarilo odkryť časť štrkového pásu, pravdepodobne jeho západný okraj, ktorý bol označený ako cesta 3-1. Na základe štruktúry je porovnateľný s cestou 1-1, avšak maximálna veľkosť jednotlivých kameňov bola 15 cm. Štrkový pás bol orientovaný SV – JZ, v súlade s pôdnymi príznakmi zaniknutej cesty doloženými na ortofotosnímke sledovanej oblasti. Maximálna šírka odkrytej časti bola 1,5 metra. Vo východnej časti štrkového pásu, bezprostredne pri okraji rezu je cesta prekrytá malým výbežkom jemnej štrkovej vrstvy, identifikovaným ako cesta 3-2, ktorý je na základe štruktúry porovnateľná s cestou 1-2. Maximálna šírka tejto vrstvy bola 0,8 m. Podobne jemná štrková vrstva bola identifikovaná v západnej časti rezu. Predstavuje podobnú situáciu ako v reze číslo 2. Jej orientácia bola rovnobežná s cestou 3-1 a prebiehala 4,5 metra západne od nej. Maximálna šírka vrstvy v tomto priestore bola 2 m. Vrstva bola značne porušená a pravdepodobne predstavuje výbežok cesty 3-2. V rámci chronologických súvislostí je situácia v reze č. 3 najmenej jasná. Podobne ako v reze č. 2 sa tu pri odkryve nepodarilo identifikovať tmavú humusovú vrstvu, ktorá by ozrejmila vzťah k zaniknutej osade. Taktiež je nejasná situácia medzi jednotlivými reliктami. Ich vzájomný vzťah je doložený iba na veľmi malom úseku, kde cesta 3-2 čiastočne prekryva cestu 3-1.

Jednotlivé reliкty cesty viac-menej rešpektovali hranu prirodzenej terasy, resp. južný okraj depresie v štrkovom podloží, ktorá tu prebiehala. V mieste, kde sa táto hrana strácala, sa cesta stáčala na sever k ústiu doliny potoka Kotrčiná. Cesta bola kontinuálne využívaná až do 20. storočia a jej priebeh na skúmanej ploche viac-menej rešpektuje priebeh parciel 497/110 a 498/206. V priebehu jej existencie dochádzalo k posunom osi komunikácie a celý komplex ciest zaberá v mieste zákruty pri východnom okraji zaniknutej stredovekej dediny pomerne rozsiahlu plochu. Povrch všetkých fáz cesty bol upravený vrstvou drobných kameňov. Úpravy často neboli

súvislé, preto sa nedajú stotožniť jednotlivé úseky s úsekmi odkrytými v iných rezoch. Na miestach, kde došlo k prekryvaniu jednotlivých fáz, terén postupne narastal a cesta sa postupne z úvozovej menila na cestu na násype. Vytvorila sa tak hrádza, vďaka ktorej došlo po zániku dediny v priebehu stredoveku, resp. v novoveku, k ukladaniu hlinitých sedimentov zo svahov Stránika. Ich mocnosť dosahovala v blízkosti cesty cca 70-100 cm. Preto v blízkosti cesty nedošlo k tak výraznému poškodeniu objektov stredovekej dediny novovekou orbou a vo viacerých prípadoch sa zachytili aj pozostatky objektov stojacich na úrovni terénu, prípadne plytko zahĺbených objektov.

Cesta 4 (obrázok č. 6)

V západnej časti plochy, kde výskyt nálezov na povrchu nebol tak výrazný ako vo východnej časti, sa v priebehu výskumu v spolupráci s Archeologickým seminárom Univerzity J. W. Goetheho vo Frankfurte nad Mohanom vykonal aj geofyzikálny prieskum céziovým magnetometrom. Samotný prieskum naznačil nižšiu intenzitu výskytu objektov. Na druhej strane zachytil výraznú líniovú anomáliu, prechádzajúcu naprieč plochou v smere SV – JZ. Jej priebeh sa potvrdil nielen sondami v strednej časti plochy, ale pri severnom a južnom okraji skúmanej časti stredovekej dediny, na miestach, kde vystupovalo štrkové podložie vyššie k povrchu, sa dala sledovať už po odstránení ornice. Depresia mala takmer priamy priebeh a prechádzala naprieč celou plochou stredovekej dediny v severovýchodnej časti areálu závodu. Jej pokračovanie južným smerom sa nepodarilo zachytiť, pretože v čase jej identifikácie bola veľká časť plochy porušená pri ťažbe štrku a na zostávajúcej ploche sa nachádzali skládky hliny. Južná časť depresie mala lichobežníkový prierez so šikmými bočnými stenami a takmer rovným dnom. Šírka depresie pri ústí sa pohybovala v rozmedzí 6 – 8 m. Pri dne bola široká 4 – 5 m. Iná situácia bola v severnej časti, kde jej výplň sa rozširovala na väčšiu nepravidelnú plochu. Jej zásyp nebol v celej dĺžke homogénny. V južnej časti dominoval hlinitý, resp. hlinito-piesčitý zásyp. V severnej časti, v miestach, kde sa rozširovala na väčšiu plochu, prevládal kamenitý zásyp, v ktorom sa sporadicky vyskytovali atypické praveké črepy a zvieracie kosti.

Čo sa týka interpretácie objektu, do úvahy prichádzajú vzhľadom na rozsah a priebeh depresie dve možnosti. Môže ísť o prirodzenú eróznú ryhu alebo o úvoz cesty. Prvá alternatíva, že ide o prirodzený eróznou ryhu je málo pravdepodobná. Priebeh depresie je príliš priamočiary a pravidelný. Nerešpektuje priebeh spádnice ani vrstevnice, ale priamym smerom prechádza naprieč plochou. Jej dno dosahuje najhlbšiu niveletu v strede plochy a chýba akýkoľvek náznak odtoku vody či už k potoku Kotrčiná alebo k Váhu. Ak by sa aj tento odtok nezistil archeologickým výskumom, je pravdepodobné, že by sa zachytil geofyzikálnym meraním.

Za pravdepodobnejšiu možnosť považujeme, že ide o úvoz cesty. Naznačuje to jednak jej pravidelný priamočiary priebeh naprieč plochou k ústiu doliny potoka Kotrčiná, kde sa neskôr rozvetvovala stredoveká a novoveká cesta. V týchto miestach sa depresia výrazne rozširovala a strácala priamočiary priebeh, čo by mohlo naznačovať, že sa tu rozvetvovala podobne ako stredoveká a novoveká cesta. Interpretáciu, že ide o zaniknutý úvoz cesty by mohla potvrdzovať aj situácia zistená v reze 5 pri južnom okraji dediny, kde bola depresia po oboch stranách lemovaná nízkymi valmi z vytlačeného podložia. Z tohto dôvodu sa domnievame, že nejde o prirodzený terénny útvar, ale o antropogénny zásah – úvoz cesty.

Existenciu tejto depresie môžeme spoľahlivo datovať na základe jej stratigrafickej polohy. Depresia porušuje už spomenutú vrstvu, v ktorej sa ojedinele vyskytovali črepy keramiky z konca doby bronzovej, resp. staršej doby železnej. Musela teda vzniknúť až neskôr, t. j. v mladšej dobe železnej, prípadne dobe rímskej. V strednej časti areálu zaniknutej stredovekej dediny, v miestach kde úroveň terénu klesala, bola depresia prekrytá až 40 cm mocnou vrstvou sterilnej svetlej hliny. Tá tvorila podložie stredovekej kultúrnej vrstvy, resp. do nej boli hĺbené objekty stredovekej zaniknutej dediny. Spoľahlivo sa to podarilo zachytiť najmä v rezoch 3 a 4 v západnej časti dediny. Depresia musela teda zaniknúť a byť prekrytá vrstvou sterilnej svetlej hliny dlhšiu dobu pred vznikom dediny. K jej zániku muselo teda dôjsť najneskôr vo včasnom stredoveku. Vrstva sterilnej

svetlej hliny, ktorá ju prekrýva, pravdepodobne vznikla sedimentáciou splachov zo svahu Stránfka. To by naznačovalo, že tieto svahy museli byť istú dobu odlesnené a dochádzalo tu k pôdnej erózii.

Cesty v písomných prameňoch

V blízkosti skúmaných reliktov, v širšej oblasti žilinskej kotliny evidujeme viacero písomných správ, v ktorých sa nachádzajú priame zmienky o cestách. Najstaršia a v literatúre najfrekventovanejšia je donačná listina Belu IV z roku 1244⁵, ktorou Bohumír, syn Sebeslava, získal akúsi zem pri hraniciach Poľska zvanú „Kis Zudcze“. V jej metačnej časti sa priamo spomína označenie „magna via“. Rozbor tejto metácie bol predmetom záujmu viacerých bádateľov⁶. Spomínaný text obsahuje veľa konkrétnych pomestných názvov, ktoré sa však nezachovali do súčasnosti. Viaceré z týchto názvov sú chybné, čo bolo spôsobené zlým prepisom. Na tieto chyby poukázal a správne interpretoval ich názov už V. Šmilauer, ktorý ohraničenie majetku aj graficky znázornil⁷. Názov „magna via“ je v kontexte metácie spomínaná niekde medzi neznámou zemou „Brodoschaloka“⁸ na východe a dolným tokom riečky „Diuina“, na západe. Poloha „Brodoschaloka“ sa podľa metácie nachádza južne od sútoku Vranského potoka do Kysuce. Spomínaná cesta teda musela byť lokalizovaná niekde v priestore medzi dnešnou obcou Divinka a územím južne od dnešnej obce Vranie. Z kontextu listiny nie je známy východiskový, resp. cieľový bod ani jej priebeh. Keďže ide o „veľkú cestu“, musíme vychádzať z toho, že spomínaný dopravný ťah bol významný a frekventovaný. Nešlo teda o lokálnu trasu súvisiacu s vymedzenou zemou Kysuca. Z konfigurácie terénu vyplývajú viaceré základné varianty jej priebehu. Cesta viedla popri pravom brehu Váhu až po sútok s Kysucou, ktorú buď prebrodila a ďalej kopírovala rieku Váh, alebo sa pri Kysuci stáčala na sever a smerovala jej údolím cez Kysuckú bránu a Jablunkovský priesmyk do oblasti Sliezka. Ďalšou možnosťou je, že sa stáčala na sever už v blízkosti Divinky, obišla kopec Rochovica zo západu a do kysuckého údolia sa napájala až severne od Kysuckej brány.

Nepriamo o hlavných dopravných ťahoch hovoria pramene so zmienkami o výberných miestach cestného mýta. Najstaršou takouto správou je listina Karola Róberta z roku 1321⁹. V nej sa mestu Žilina potvrdzujú staré a udeľujú nové práva, medzi ktoré patrí to, že jej mešťania sú oslobodení od mýta v Trenčíne, Strečne, Budatíne a Jačatíne. Správa nepriamo poukazuje na dva hlavné dopravné koridory. Jeden predstavovala cesta popri Váhu. Druhý dopravný koridor predstavovala trasa údolím Kysuce smerujúca do Sliezka. Vyberanie mýta v Budatíne s najväčšou pravdepodobnosťou súviselo s prechodom cez rieku Váh v tomto priestore. Vyberanie mýta v Strečne súvisí s horským prechodom zo Žilinskej kotliny do Turca. Breh Váhu bol totiž v oblasti Domašinského meandra neschodný až do novoveku. Cesta teda prebiehala cez sedlo vrchu Rakytie a do údolia Váhu sa napájala pri východnom výbežku vrchu Pokladný grúň¹⁰. Opis tohto náročného horského prechodu môžeme takisto nájsť v diele Malebná cesta dolu Váhom, čo je dokladom toho, že ešte na začiatku 19. storočia to bola najschodnejšia cesta cez Domašinský meander¹¹. Osada Jačatín bola v tomto období najvýznamnejším centrom Kysúc a posledná väčšia

⁵ Fejér, G.: *Codex diplomaticus Hungariae ecclesiasticus ac civilis* IV. 1. Budaë, 1829 – 1844, s. 343 – 347.

⁶ Šmilauer, V.: *Vodopis starého Slovenska*. Praha, Bratislava 1932, s. 64 – 66. Marsina, R.: *Osídlenie hornej trenčianskej pred tatárskym vpádom*. In: Zbor. FF UK 15, 1964, 57, 58. Beňko, J.: *Osídlenie severného Slovenska*. Košice 1985, s. 13; Šimko, P.: *Cestná doprava na Hornom Považí v stredoveku*. In: Vlastivedný zborník Považia XXVII. Žilina: Považské múzeum 2015, s. 77 – 90. Kučáková, E. – Velička, D.: *Pramene k dejinám Kysúc. I./I. Stredoveké pramene z obdobia 1244 – 1399*. In: Terra Kisucensis VI. Čadca 2015, s. 144 – 146.

⁷ Šmilauer: c.d., s. 66, obr. 10.

⁸ Rôzne varianty prepisu Brodi sew Lopata, Brodislopoda.

⁹ Fejér, G.: CDH XI, s. 509.

¹⁰ Petrovský-Šichman, A.: *Severozápadné Slovensko v dobe laténskej a rímskej*. Vlastivedný zborník Považia VII. Žilina: Považské múzeum 1965, s.83, 84

¹¹ Mednyanský, L.: *Malebná cesta dolu Váhom*. Bratislava 1962, s. 101, 102.

stanica na trase vedúcej Kysuckým údolím do Sliezska. Spomínané mýtné miesta boli potvrdené v listine z roku 1384¹². V nej Mikuláš a Štefan, kasteláni z hradu Strečno potvrdili mýtnu funkciu na miestach „Wudathin, Jachathin, Strechin et Trenthin“, teda mýtnych staníc ktoré spomína listina z roku 1321.

Ďalším dôležitým prameňom je listina Ľudovíta Veľkého z roku 1364¹³. V nej priznal Košiciam a spišským mestám colné výhody na ceste z Košíc cez Spiš, Liptov, Turiec, Žilinu a Sliezsko. Tejto trase sa venoval B. Klein¹⁴, ktorý ju na základe komparácie so správou zo 16. storočia geograficky popísal. V Sliezsku bol jej východiskový bod Těšín. Odtiaľ viedla údolím Olše do Jablunkova. V sledovanom území prechádzala Jablunkovským priesmykom, viedla ďalej do Krásna Nad Kysucou (5 míľ), do Kysuckého Nového Mesta (1 míľa), kde bolo mýto. Ďalej viedla do Žiliny, kde bola tridsiatková stanica. Odtiaľ prechádzala do Strečna a Priekopy v Turci (2 míle). Ďalší priebeh cesty viedol cez Sučany, Kral'ovany, Ružomberok, Likavu, do Liptovského Mikuláša, Hýb a ďalej na Spiš.

Viaceré konkrétne údaje obsahuje veľmi podrobná metačná listina Budatínskeho panstva z roku 1438¹⁵. Dá sa v nej identifikovať šesť konkrétnych zmienok spomínajúcich cesty. Prvá hovorí o ceste vedúcej popri rieke Váh¹⁶. Táto správa takisto obsahuje údaj o cieľovom bode, ktorým je mesto Žilina. V kontexte metácie ide o cestu, ktorá prebiehala niekde v priestore medzi Tepličkou nad Váhom a Žilinou. Ďalšie dva údaje sa týkajú pravdepodobne jednej trasy. Z kontextu metácie sa dá pomerne presne identifikovať jej lokalizácia v teréne. Nachádzala sa južne od „montis Rochova Hora“ medzi zemami Vranie a Rudina. Názov Rochova Hora sa dá bezpečne stotožniť s kopcom Rochovica. Údaj o ceste medzi Vraním a Rudinou je mnohovranný a vystupuje tu podobný problém ako pri listine z roku 1244. Spomínaná cesta určite súvisí s trasou vedúcou údolím Kysuce. Z listiny však nie je zrejmé z ktorej strany obchádzala kopec Rochovica. Keďže priebeh metácie viedol pravdepodobne po východnej strane Rochovice a cesta sa spomína južne od nej, dá sa predpokladať trasa cez Kysuckú bránu.

Ďalší údaj je významný tým, že udáva cieľový bod aj druh cesty. Správa hovorí o verejnej ceste („viam publicam“) vedúcej do Kysuckého Nového Mesta („Nowe Mesto“). Takisto je evidentné, že cesta viedla po pravom brehu Kysuce. Platí to minimálne pre jej úsek severne od vtoku Rudinského potoka („Rudinszka Reka“) do Kysuce. Termín verejná cesta napovedá k tomu, že ide o trasu frekventovanú a významnú, ktorá nekončila v Kysuckom Novom Meste, ale pokračovala ďalej na sever do Sliezska. Na ďalšom mieste metácie sa hovorí o ceste vedúcej k „aquam Nyesluska Reka“. Tento názov sa dá bezpečne stotožniť s potokom Neslušanka. Uvedená zmienka označuje pravdepodobne cestu lokálneho charakteru vedúcu popri uvedenom potoku, ktorej cieľovým bodom bola obec Nesluša („Nyeslusse“). Posledný údaj sa týka takisto cesty lokálneho charakteru v oblasti na východ od rieky Kysuca. Správa hovorí o „unam viam Naholuczow“. Tento pravdepodobne pomiestny názov sa nepodarilo identifikovať. Z kontextu metácie sa však dá aspoň orientačne lokalizovať v teréne. Vieme že sa nachádza južne od kopca Vreteno („Vreten“), v blízkosti „montis Broden“ a zeme oddeľujúcej Brodno od „Jeszenice“. Pri termíne „montis Broden“ prichádzajú do úvahy dva kopce s podobným názvom. Mohlo ísť o Brodnianku v Kysuckej bráne, alebo o prilahlý Brodenec. Problematickejšia je identifikácia názvu „Jeszenice“. Nie je totiž jasné či ide o osadu, kopec, alebo iný pomiestny názov. Metácia za cestou pokračuje po zemi oddeľujúcej Brodno od Snežnice. Konfigurácia terénu v tejto ohraničenej oblasti umožňuje predpokladať dva možné varianty tejto cesty. Prvý variant mohol spájať Brodno a Snežnicu

¹² Fejér, G.: CDH XI, s. 533 – 534.

¹³ Klein, B.: *Príspevok k historickogeografickej lokalizácii cestnej siete Zvolenského komitátu*. In: Vlastivedný zborník Považia XV. Žilina: Považské múzeum 1985, s. 119.

¹⁴ Tamže, s. 119 – 124.

¹⁵ Fejér, G.: CDH XI, s. 170 – 176.

¹⁶ ...*Possessione Teplica, inde hinc tendit et revertitur ad orientem, curritque per quandam viam iuxta ipsum fluvium Vágh, quae ducit ad Zilina.*

a viedol cez sedlo oddeľujúce Brodnianku a Brodenec. O podobnej trase uvažoval vo svojom príspevku J. Moravec¹⁷. Taktiež však mohlo ísť o cestu vedúcu pozdĺž potoka Snežnica, ktorá vyúsťovala pri Oškerde.

Z neskoršieho obdobia tvorí základný prameň pre historicko-geografický výskum vybraných regiónov monumentálne dielo Notitia Hungariae Novae Historico-geographica, ktoré zostavoval Matej Bel v rokoch 1718 – 1738. V práci systematicky opísal historicko-geografické danosti všetkých 48 stolíc vtedajšieho Uhorska. Opis každej stolice mal jednotnú formu. V záverečnej časti jednotlivých opisov Matej Bel uviedol *Prehľad cestných spojov* aj so vzdialenosťami v uhorských míľach. Opisy uvádzajú východiskový bod v rámci predmetnej stolice, sídla cez ktoré prechádza a cieľový bod v príľahlej stolici. V kontexte preskúmaných ciest v katastri obce Nededza spomenieme dva cestné spoje (číslovanie je uvedené podľa originálu publikovaného v spise Trenčianska stolica¹⁸:

V. Do Turčianskej stolice: zo Žiliny cez mestečko Varín, síce po vojenskej, ale namáhavej ceste, cez Strečniansku dolinu, do Vrútok a odtiaľ do Turčianskeho mestečka Sv. Martin 4 míle

VI. Do Oravskej stolice: z Varína cez Terchovú do oravskej dediny Zázrivá a odtiaľ do mestečka Veličná, resp. Nagyfalu 3 míle.

Spomínané cestné spoje s východiskovým bodom v Žiline, prechádzali na pravý breh Váhu v priestore pri kráľovskom sol'nom sklade (Žilina, časť Celulóžka)¹⁹. Cesta pokračovala ďalej k Varínu cez Tepličku nad Váhom a Nededzu.

Cesty na historických mapách

Významný prameň pri štúdiu starých pozemných spojov tvoria kartografické pamiatky. Aj keď sa oblasť Slovenska objavovala na kartografických dielach pomerne skoro, väčšinou išlo o veľmi nepresné mapy veľkej mierky, ktoré zobrazovali jedno, maximálne dve mestá. K prelomu došlo až v 15. storočí, avšak ani neskoršie mapy nezobrazovali cestné komunikácie²⁰. Priame značenie cestných komunikácií na mapách sa však objavuje pomerne neskoro. V skúmanom území sa cesty prvýkrát objavujú na Mikovíniho hraničnej mape z roku 1740²¹. Pri riešení problematiky preskúmaných reliktov ciest sme využili mapové listy Prvého vojenského mapovania a mapy J. Lipského (všeobecná mapa Uhorska, rukopisná mapa Trenčianskeho komitátu).

Realizácia Prvého vojenského mapovania prebiehala v dvoch etapách v rozpätí rokov 1769 – 1785. Vyhotovené mapové listy mali mierku 1 : 28800 a rozmery 62 x 42 cm. Mapovanie sledovanej oblasti severozápadného Slovenska prebiehalo v rokoch 1769 – 1772.²²

Na tomto mapovaní boli z hľadiska hierarchického členenia zobrazené viaceré kategórie pozemných spojov. Najvyššiu kategóriu tvorili cisárske hradské, na mapových listoch označené hrubou červenou farbou. Žiadna cesta takejto kategórie neprechádzala skúmaným územím. Ďalšie dve kategórie tvoria krajinské a poštové hradské. Krajinské hradské boli na mapových listoch označené dvojitou líniou s hnedou výplňou. Vozové cesty boli spravidla označované dvojitou líniou, pričom jedna línia bola prerušovaná.²³ Výplň je podobná ako u krajinských ciest. Poslednou

¹⁷ Moravec, J.: *Staré cesty v Brodne*. In: Vlastivedný zborník Považia XVIII. Žilina: Považské múzeum 1996, s. 25, mapa 1.

¹⁸ Bel, M.: *Trenčianska stolica*. Zost. M. Turóci – I. Nagy. Čadca: Kysucké múzeum, 2013, s. 346, 347.

¹⁹ *Mapa Mappa de fluvio Vaago ad Solnam elevato ... 1775*. Dostupné na: <http://maps.hungaricana.hu/en/MOLTerkeptar/1774/>.

²⁰ Prikryl, Ľ, V.: *Trenčianska stolica na starých mapách*. Vlastivedný zborník Považia XII. Žilina: Považské múzeum 1976, s. 52.

²¹ Tamže, s. 63.

²² Tamže, s. 65.

²³ Klein, B.: *Významné mestá Slovenska na tajných mapách 18. storočia*. Bratislava: Veda vydavateľstvo SAV 2003, s. 19.

kategóriou sú jednoduché pešie cestičky a chodníky. Na mapových listoch sú označované jednoduchou sivou líniou, obťahnutou hnedou, alebo žltou farbou.

Preskúmané relikty ciest v Nededzi sa na Prvom vojenskom mapovaní prekrývajú s krajinskou cestou vedúcou do Oravskej stolice. Cesta začína v Budatíne, odkiaľ vedie popri Váhu do Tepličky nad Váhom. Pri Varíne sa cesta napája do údolia riečky Varínka. Odtiaľ vedie cez Strážov, Belú a Terchovú. Za Terchovou, idúc popri Bielom Potoku, sa cesta napája do doliny Zázrivky. Pri vyústení Zázrivskej doliny sa cesta napája na hlavnú Oravskú trasu. Úsek cesty od Budatína po Gbel'any je graficky znázornený kombináciou plnej a prerušovanej línie s hnedou výplňou. Až od Gbelian je cesta graficky znázornená dvojitou plnou líniou, vyplnenou hnedou farbou.

Významným prameňom pre skúmanie novovekého osídlenia Uhorska sú vojenské opisy krajiny, ktoré boli vyhotovené ako príloha k Prvému vojenskému mapovaniu²⁴. Opisy v heslovitej forme podávajú strategické informácie dôležité pre pohyb vojska v krajine (1 – lokalizácia sídla do príslušnej stolice; 2 – vzdialenosť do susedných, vzdialenejších sídel v hodinách; 3 – pevné stavby; 4 – vodstvo; 5 – lesy; 6 – lúky a močiare; 7 – cesty; 8 – okolité vrchy; 9 – poznámky). Pre interpretáciu preskúmaných reliktovej ciest sú dôležité opisy krajinskej cesty pri obciach Teplička nad Váhom a Nededza:²⁵

Teplička nad Váhom: *Krajinská hradská, ktorá tadiaľto prechádza z Varína na Žilinu, má štrkovitý povrch a je aj pri premenlivom počasi prejazdna ťažkými povozmi.*

Nededza: *Krajinská hradská prechádzajúca tesne v blízkosti dediny je taká, ako je popísaná pri Tepličke nad Váhom a možno ju používať aj na presun vojska v kolónach.*

Na mapovom liste sú ďalej vyobrazené viaceré cesty lokálneho charakteru spájajúce výbežok Žilinskej kotliny s údolím Kysuce (obrázok č. 7). Dve z týchto ciest priamo vychádzajú z krajinskej hradskej v blízkosti preskúmaných reliktovej ciest v Nededzi. To, že na vojenskom mapovaní majú tieto cesty lokálny význam, nevylučuje väčšiu frekvenciu pohybu v staršom období.

Druhé kartografické dielo, ktoré sme pri rekonštrukcii predmetných ciest skúmali, je mapovanie J. Lipského (obrázok č. 8). Išlo o prvé mapovanie krajiny, ktoré vzniklo na skutočne vedeckých základoch²⁶. Pri práci sme používali mapy publikované v digitálnej forme v edícii Arcanum Adatbázis²⁷. Všeobecná mapa Uhorska bola publikovaná vo viacerých častiach v rokoch 1804 – 1808. Jej mierka bola 1 : 469 972. Mapové dielo J. Lipského pomerne presne zobrazuje hlavné cestné ťahy, ale kvôli malej mierke nebolo možné zobraziť cesty lokálneho charakteru.

Väčšina cestných ťahov zobrazená na Lipského mapách sa zhoduje s trasami Prvého vojenského mapovania. Cesta, ktorá súvisí s preskúmanými reliktmami, začínala pri Budatíne. Pokračovala smerom na východ, cez Tepličku, Nededzu, Gbel'any do Varína. Tam sa cesta rozvetvovala. Jedna vetva pokračovala údolím Varínky cez Krasňany, Strážov, Belú a Terchovú smerom do Zázrivej a odtiaľ údolím Zázrivky ďalej na Oravu. Druhá vetva z Varína pokračovala cez rieku Váh k Strečnu, kde sa napájala na hlavnú považskú cestu, vedúcu popri ľavom brehu rieky.

Na tretej sledovanej mape sú vyobrazené hlavné cestné spoje v značne schematickej podobe²⁸. Poukazujú skôr na významné body záujmu pri putovaní krajinou. Z uvedeného výseku mapy však prekvapuje naznačenie priameho prepojenia východného výbežku žilinskej kotliny s údolím Kysuce a následným kysuckým koridorom (obrázok č. 9). Naznačená trasa priamo prepája mestečko Varín – Tepličku nad Váhom a Kysucké Nové Mesto.

²⁴ Tamže, s. 19, 20.

²⁵ *Az első katonai felmérés*. Multimediálne DVD Arcanum Adatbázis. Budapest 2004.

²⁶ Prikryl, c. d., s. 69.

²⁷ Lipszky, J.: *A Magyar Királyság és társországai térképe és névtára (1804 – 1810)*. Multimediálne DVD Arcanum Adatbázis. Budapest 2005.

²⁸ *Maehren und oesterreichisch Schlesien, mit Benützung aller astronomischen und geografischen Hülfsmittel, 1810*. Dostupné na: <http://staremapy.georeferencer.cz/map/hEjICVe3d1rEsBsXABYEu/201303222149-5JbKu6/visualize>.

Preskúmané cesty v kontexte krajiny

Analýza dostupných historických a kartografických prameňov poukázala na dve základné trasy, s ktorými môžu preskúmané relikty súvisieť (obrázok č. 10).

Trasa 1 (Budatín/Žilina – Teplička nad Váhom – Varín – Turiec)

Hlavná považská trasa v priestore žilinskej kotliny podľa priamych a nepriamych indícií viedla pôvodne pravobrežnou časťou. Východiskový bod v žilinskej kotline bol Budatín, ale aj v neskoršom období, keď nadobudla význam Žilina, jedna vetva ľavobrežnej cesty v priestore bývalého kráľovského sol'ného skladu prechádzala cez rieku do priestoru Tepličky nad Váhom. Cesta pokračovala južnými svahmi Dubňa do Tepličky nad Váhom a ďalej do Nededze. Pokiaľ pokračovala hore Váhom, dostávame sa k Domašínskemu meandru, prechod ktorého bol predmetom viacerých štúdií. Najpravdepodobnejší variant hovorí o brodovom prechode cez Váh medzi Varínom a Strečnom a prechode krížom cez sedlo Rakytie. V mladšom období je cesta vyobrazená ako kopírovala Domašínsky meander v ľavobrežnej časti Váhu. Možnosť plynulého prechodu cez Strečniansku úžinu pravobrežnou časťou Váhu považujeme za málo pravdepodobnú.

Trasa 2 (Budatín/Žilina – Teplička nad Váhom - Varín – Orava)

Cesta mala rovnaký východiskový bod ako trasa 1. V katastri Varína, prípadne ešte v priestore Gbelian, sa cesta odpájala od považskej trasy a pokračovala ďalej smerom na os vodného toku Varínky a Zázrivky. V tejto osi prechádzala obcami Stráža, Belá, Terchová, Zázrivá a do údolia Oravy sa napájala v priestore dnešnej Párnice. Táto trasa predstavovala najschodnejšiu cestu spájajúca Žilinskú kotlinu a Oravu. Dlhé obdobie išlo o jedinú priamu spojnicu historickej Oravskej a Trenčianskej stolice.

Varianty S – J prepojenia východného výbežku žilinskej kotliny a kysuckého koridoru

Na základe mladších kartografických prameňov musíme pri interpretovaní reliktov ciest objavených v Nededzi brať do úvahy aj predispozičné trasy, tvoriace skratky medzi výbežkom žilinskej kotliny a kysuckým údolím. Tieto lokálne koridory mohli byť v minulosti využívané ako skratky na hlavnej trase z Turca do Sliezska, tak ako sú naznačené na neskorších kartografických prameňoch. Z praktického hľadiska trasa z Turca, cez Žilinu a Budatín do Sliezska, je časovo náročnejšia, nehovoriac o komplikovanom prechode cez Kysuckú bránu. Viaceré z týchto trás boli v rokoch 2006 – 2007 podrobené povrchovému prieskumu, pri ktorom sa potvrdili úvozové a terasové relikty starých ciest. Jedna zo zachytených ciest bola preskúmaná na východnom svahu Stránka v priestore medzi Nededzou a Kotrčinou Lúčkou²⁹. Rovnako trasa medzi Tepličkou nad Váhom, Snežnicou a Radoľou potvrdila úvozové relikty na viacerých miestach. Najvýraznejšie relikty úvozových ciest boli zachované v úseku od Veľkého Vretena po Radoľu³⁰.

Konfrontáciou kartografických prameňov a povrchových prieskumov sme načrtli tri možné varianty prechodu medzi výbežkom žilinskej kotliny a kysuckého koridoru:

1. Teplička/Nededza – Snežnica – Kysucké Nové Mesto
2. Nededza – Kotrčiná Lúčka – Dolný Vadičov – Kysucké Nové Mesto
3. Nededza – Kotrčiná Lúčka – Horný Vadičov – Povina.

V kontexte dopravných spojov majú strategickú polohu Varín a Teplička nad Váhom. Ide o najstaršie obce vo východnom výbežku žilinskej kotliny, čo súvisí práve s ich polohou na križovatke dopravných koridorov. Predložený príspevok sa čiastočne snažil interpretovať relikty ciest preskúmané počas záchranného archeologického výskumu na stavbe automobilky Kia

²⁹ Vojteček, M.: *Cesty a komunikácie v žilinskom a kysuckom regióne vo vrcholnom a neskorom stredoveku*.

Diplomová práca. Katedra archeológie. Filozofická fakulta UKF v Nitre 2006, s 46.

³⁰ Tamže, s. 45.

motors Slovakia a vykresliť základné dopravné ťahy vo východnom výbežku žilinskej kotliny v stredoveku a novovekom období.

Kontakty autorov:

PhDr. Peter Bednár, CSc., Archeologický ústav SAV, Akademická 2, 949 21 Nitra.

E-mail: peter.bednar@savba.sk

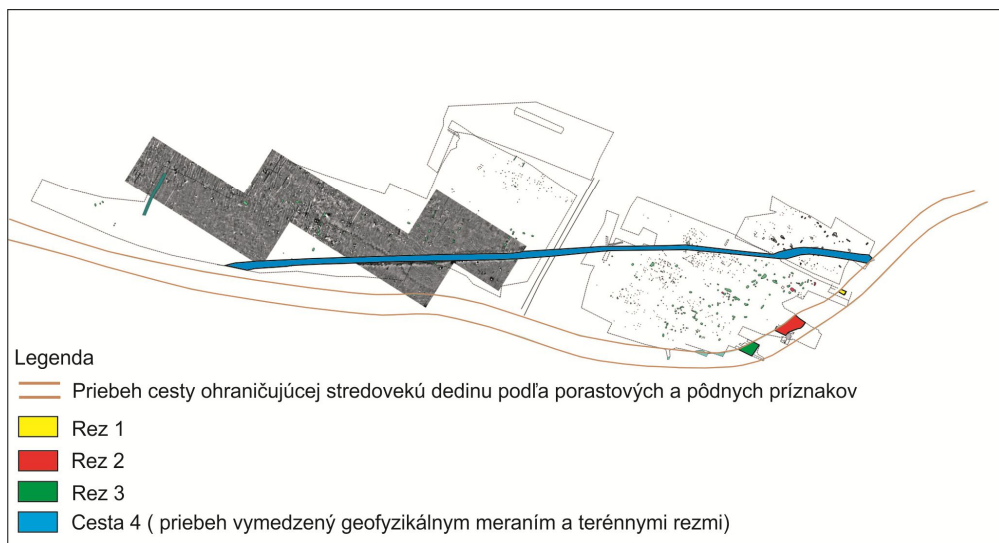
Mgr. Marek Vojteček, PhD., Archeologický ústav SAV, Akademická 2, 949 21 Nitra.

E-mail: marek.vojtecek@savba.sk

PhDr. Klaudia Daňová, PhD., Archeologický ústav SAV, Akademická 2, 949 21 Nitra.

E-mail: klaudia.danova@savba.sk

Obrazová príloha



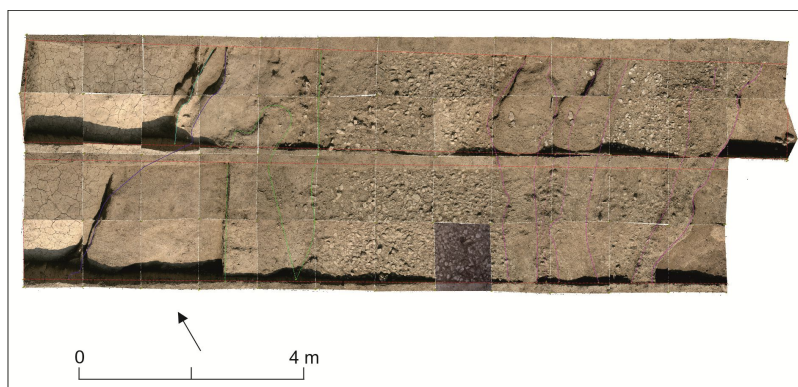
Obrázok č. 1. Nededza – závod KIA. Celkový plán preskúmanej stredovekej dediny s lokalizáciou jednotlivých ciest



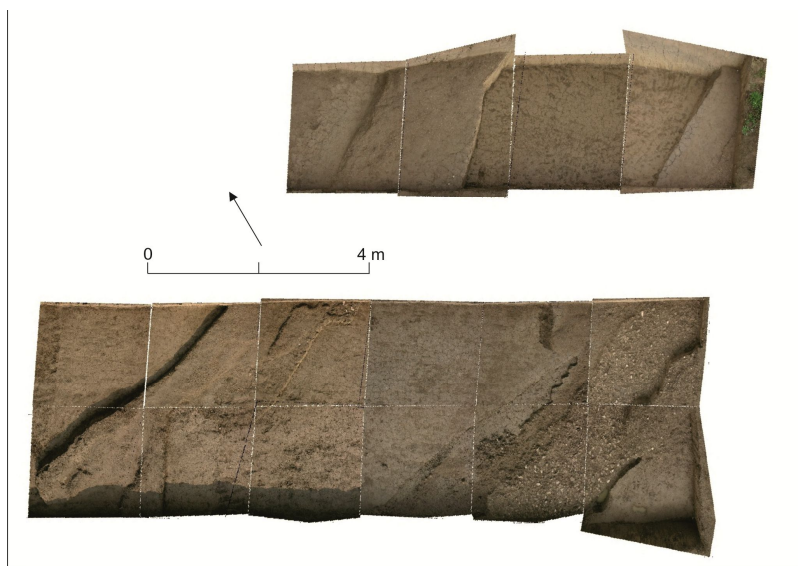
Obrázok č. 2. Ortofotomapa s porastovými a pôdnymi príznakmi zaniknutej cesty v katastroch obcí Nededza a Teplica nad Váhom. Copyright Geodis 2005



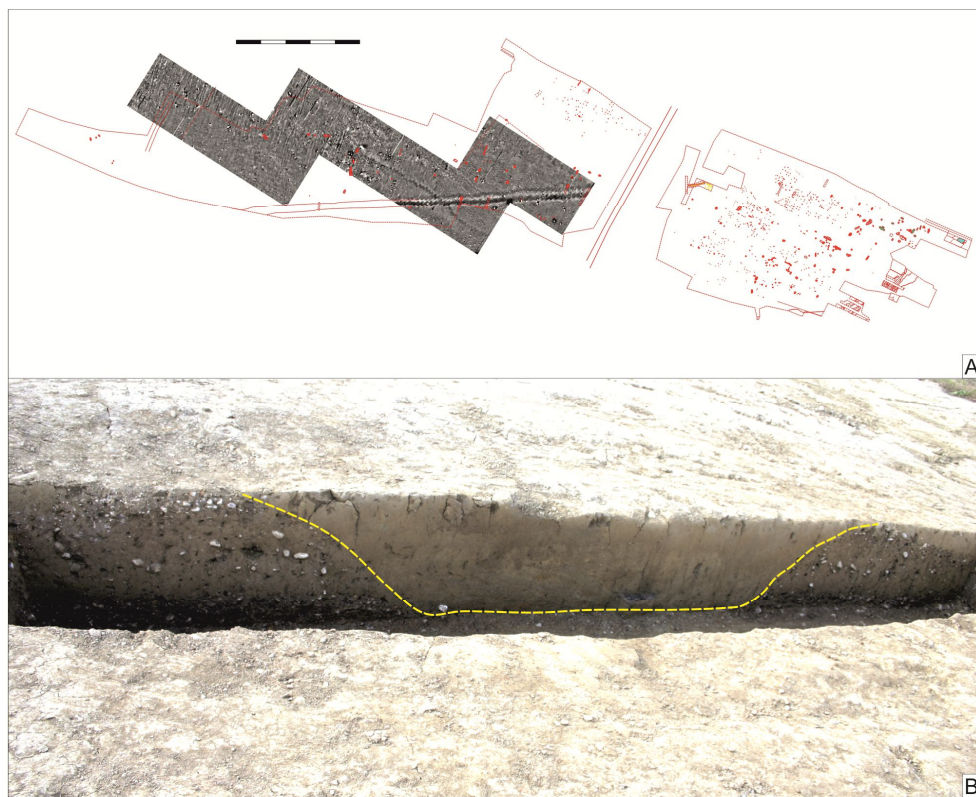
Obrázok č. 3. Fotogrametrický plán reliktov ciest v reze 1



Obrázok č. 4. Fotogrametrický plán reliktov ciest v reze 2



Obrázok č. 5. Fotogrametrický plán reliktov ciest v reze 3



Obrázok č. 6. Pozostatky cesty 4.

A – líniová anomália na magnetometrickom pláne;

B – profil úvozu cesty 4 v reze



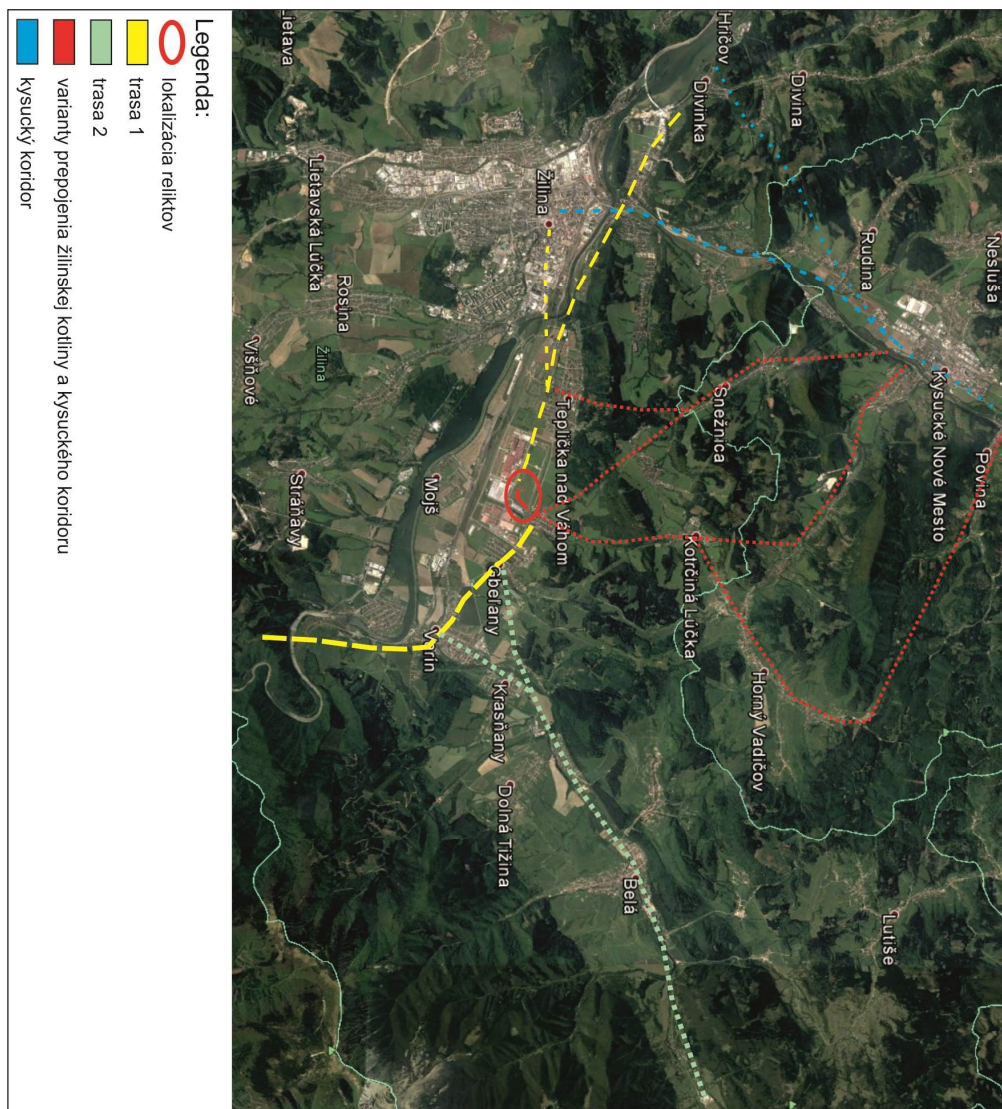
Obrázok č. 7. Výsek z listu prvého vojenského mapovania s úsekom krajinskej cesty medzi Tepličkou nad Váhom a Nededzou. Šípkou označená lokalizácia preskúmaných reliktov



Obrázok č. 8. Výsek z Všeobecnej mapy Uhorska J. Lipského so skúmaným územím.



Obrázok č. 9. Výsek z mapy Maehren und oesterreichisch Schlesien, mit Benützung aller astronomischen und geografischen Hülfsmittel, 1810



Obrázok č. 10. Možné interpretácie preskúmaných reliktov ciest v kontexte krajiny