

Ruttkay, Matej; Hunka, Ján

Historické komunikácie na území stredovekého Slovenska

Archaeologia historica. 1998, vol. 23, iss. [1], pp. 295-302

Stable URL (handle): <https://hdl.handle.net/11222.digilib/140296>

Access Date: 16. 02. 2024

Version: 20220831

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

Historické komunikácie na území stredovekého Slovenska

JÁN HUNKA-MATEJ RUTTKAY

V príspevku predstavujeme základné poznatky dosiahnuté pri sledovaní a rekonštrukcii historických stredovekých komunikácií na území Slovenska. Nadväzujeme tak na výsledky dlhoročných výskumov archeológov, historikov, jazykovedcov, historických geografov a bádateľov z iných vedných disciplín. Kvôli obmedzenému rozsahu príspevku ale nie je možné detailne sledovať všetky na našom území zistené historické komunikácie používané v 6.-15. stor. Preto uvádzame aspoň najvýznamnejšie, väčší dôraz kladieme na cesty na území západného Slovenska.

Karpatská kotlina a jej významná časť, územie dnešného Slovenska zaujali geografov oddávna (Klimko 1980, 13-37; Prikryl 1977, 15-56). Veď už mapy sveta gréckych učencov Eratosthena z Kyreny (275-194 pr. n. l.) a Strabóna (63? pr. n. l.-19 n. l.) zachytávajú okrem iného tok Dunaja (Istros) a tým poukazujú aj na značný význam popri ňom idúcej cesty. Mapa Klaudia Ptolemaia (90-168 n. l.) okrem hlavných pohorí a riek naznačuje sieť obchodných staníc, ležiacich na obchodných cestách z Brigetia na Dunaji k Baltu (zo Slovenska sú dôležité zmienky o Kelemantii-Iži pri Komárne a osade Leukaristos stožnanej s Laugariciom, dnešným Trenčínom). Mapa Rímskej ríše vypracovaná M. V. Agrippom (63 pr. n. l.-12 n. l.), nazvaná tiež Tabula Peutingeriana obsahuje okolo 3 500 miest a osád. Zo slovenských síce len Gerulátu v dnešných Rusovciach a tok Dunaja, pri ňom sú však zakreslené tábory Vindobona, Carnuntum, Brigetio, ktoré takisto dokladajú význam tohto vodného a cestného spojenia. Slovenské mestá - Bratislavu a Nitru, zachytáva i mapa sveta marockého Araba Al-Idrisiho (1100-1164) z r. 1154. Ďalšie záznamy o Slovensku v historických mapách sú až z 2. polovice 15. stor. Na trevírsko-koblenzskom fragmente sú rieky Hron, Hornád a Poprad; na klosterneuburskej mape strednej Európy (asi z r. 1440) mestá Bratislava, Svätý Jur, Pezinok, Skalica, Trnava, Kremnica, pohorie Vtáčnik a neznáme lokality s názvom Retrach a Montag Market. Zakreslené lokality poukazujú na časti trás jednotlivých komunikácií v okolí Bratislavy, Trnavy a na strednom Slovensku. Snáď najznámejšou a najpodrobnejšou neskorostredovekou mapou nášho územia je dielo Lazara Rosetiho z r. 1513 (bola prvýkrát vytlačená vr. 1521), kde sú na tú dobu dobre zaznačené toky riek Dunaj, Morava, Váh, Hron, Hornád, Tisa a 260 sídliskových lokalít rôzneho charakteru (hrady, kláštory, mestá, mestečká, obce). Táto mapa poskytuje pomerne presné informácie o smere hlavných vodných a cestných komunikácií koncom 15. a začiatkom 16. stor. najmä na západnom a severnom Slovensku (vydanie z r. 1528 reprodukuje Atlas SSR, časť II., s. 10, mp č. 1).

Oveľa presnejší obraz o sieti stredovekých historických ciest podáva archeologické bádanie. Rekonštrukcia vtedajšej komunikačnej siete sa chápe ako súčasť riešenia vývoja osídlenia (napr. Slivka 1990). Pri výskume sa vychádza z predpokladu, že hlavné cestné ťahy sa počas 6.-15. stor. výraznejšie nezmenili, lebo ako v predchádzajúcich obdobiach, tak aj v stredoveku sa pri vytyčovaní trás ciest využívali najpriaznivejšie geomorfologické podmienky (údolia riek, prechody nízkymi pohoriami, prirodzenými bránami a pod.). Na smer ciest vplývala tiež koncentrácia osídlenia, resp. politická situácia v určitej časti štátu a pod.

Z hľadiska lokalizácie a významu sa cesty delia na dve hlavné skupiny:

1. Vnútorne komunikácie v sídliskovom areáli.
2. Vonkajšie komunikácie - medzi sídliskovými areálmi, mikro-, mezo- a makroregionálnymi strediskami, vrátane „medzinárodných“ komunikácií.

Z archeologických prameňov sa o oboch typoch dozvedáme iba vo veľmi obmedzenej miere. Jasnejší je pohľad z hľadiska historických prameňov (prevažne pre vrcholný, resp. neskorý stredovek).

1. Vnútorne komunikácie

V osadách sa najčastejšie budovali nespevnené komunikácie. Iba výnimočne sú vysypané kameňmi, alebo inak upravované. V makroregiónne sú priame doklady komunikácií výnimočným javom. V literatúre najfrekvencovanejšou je kameňmi vysypaná cesta široká 10-12 m zachytená pri výskume v Nitre na Martinskom vrchu (Chropovský 1975). Viedla cez predhradie do hradiska. Popri nej boli vybudované zrubové stavby. Terénne pozorovania G. Brezinovej naznačujú, že útvar identifikovaný ako cesta je pôvodné kamenisté podložie (inf. M. Hanuliak).

Ďalšia zistená komunikácia sa zachytila pri výskume hradiska v Tlmačoch (Habovštiak 1975, s. 101) a v podhradskej osade z 11.-12. stor. na Devíne (Plachá-Hlavicová 1978).

O spôsoboch budovania ciest informujú aj výsledky archeologických výskumov zo susedných oblastí. Na centrálnom hradisku v Mikulčiciach sa zistili zvyšky dreveného mosta (Poullík 1975, s. 139-140). Drevená a kamenná cesta s vyjazdenými koľajami sa zachytila na Pražskom hrade. Drevami - doskami vykladané cesty sa pomerne často objavujú na severonemeckých a svervopoľských hradiskách (Gnezdno, Berlin-Spandau atď.) a vo východoslovenskej oblasti (Novgorod a pod.). Od 13. stor. sú k dispozícii oveľa početnejšie doklady o trasách vnútorných komunikácií, hlavne z prostredia miest a hradov (ich rekonštrukcii je ale málo, napr. pre Trnavu pozri Šimončíč-Watzka 1988,46; pre Senicu Žák 1974, mapa medzi s. 32-33).

2. Vonkajšie komunikácie

Oveľa viac historických záznamov a archeologických zistení sa viaže k používaniu vonkajších komunikácií všetkých troch skupín. Ako je všeobecne známe už od praveku, teda aj počas celého stredoveku boli jednými z hlavných komunikačných tepien vodné toky. Historické mapy aj písomné údaje (napr. o. i. o poplatkoch, prístavoch) dokladajú prevoz po všetkých slovenských riekach, predovšetkým na Dunaji, Váhu, Nitre, Hrone, Hornáde atď. Ale tovar a ľudia sa po riekach väčšinou prepravovali len v smere zhora nadol. Obojstranné splavovanie vodných tokov sa uvádza ojedinelé (napr. na Malom Dunaji, v úseku Dunaj-Váh; Ratkoš 1986, 182). Odklon od vodných tokov je zaznamenaný ešte menej, iba v prípade prepojenia dvoch povodí.

Historické pramene (kroniky, donačné listiny a pod.) hovoria podrobnejšie len o využívaní pozemných komunikácií. Z hľadiska sledovania medzinárodnej prepravnej siete je veľmi zaujímavý záznam cisára Konštantína Porfyrogeneta (913-959), spomínajúci cestu z Byzancie do stredného Podunajska a ďalej do Prahy (pozdĺž dolného Dunaja, alebo cez Belehrad, Sirmium a cez územie bývalej Veľkej Moravy, pozri aj rekonštrukciu siete diaľkových ciest u Váňu 1983, 165). Na nepretržitý význam podunajskej cesty v neskoršom stredoveku poukazujú aj opisy pochodu križiakov v rámci 3. krížovej výpravy v r. 1189—1192. Z priestoru Devínskej brány prešli cez Bratislavu a Vrakuňu najeden z väčších ostrovov v Dunaji (kde sa určitý čas oddychovalo a poľovalo), potom sa postupovalo do hlavného mesta Uhorska Ostrihomu, ďalej cez Belehrad-Niš-Sofiu-Philippopol do Konštantino-
polu.

V súvislosti s metáciami jednotlivých darovaných majetkov sa minimálne od polovice 11. stor. (najstarší záznam z r. 1075, donačná listina Gejzu I. pre hrnskobeňadický

kláštor) uvádza množstvo väčších a menších lokálnych ciest vymedzujúcich hranice vytýčených pozemkov (pod názvom *via magna, antiqua, maxima, simplex, a iné; strata legitima, magna strata castris*). Len z r. 1000-1526 je to cca 1500 záznamov (Fejér 1829-1844; Mályusz 1951, 1956, 1958; Marsina 1971, 1987; Nagy 1878-1920; Sedlák 1980, 1987). Archeologicky sú iba ťažko doložiteľné, lebo vtedajšie základné orientačné body - veľké kamene, staré stromy, úvaly, medze, menšie potôčiky už dávno zanikli počas úprav terénu. Lepšie sa dajú sledovať iba *via magna* - cesty nadregionálneho významu, napr. Česká cesta (Atlas SSR 1982, časť IX, mp 19; Slivka 1990, 84, pozn. 3-6; Šimončič-Watzka 1988,45), cesta Šahy-Dvorníky-Krupina-Banská Bystrica-Liptovský hrad-Oravský hrad-Tvrdošín (Hanuliak 1996,443; Klein 1985), či menšie cesty napr. Nitra-Hlohovec alebo Nitra-Hronský Beňadik-Starý Tekov. Z obdobia 11.-14. stor. sú tieto cesty zobrazené napr. v Encyklopédii Slovenska (1977, 318).

Veľmi zaujímavé výsledky prinieslo databázové spracovanie základnej pramennej bázy o slovenských stredovekých archeologických náleziskách (prebehlo v r. 1990-1997). Analyzovalo sa viac ako 2 000 lokalít - z nich viac ako 1 400 sídliskového a vyše 500 hrobového charakteru, tiež 138 sakrálnych stavieb.

Kartografické vyhodnotenie nálezísk podľa jednotlivých časových horizontov umožnilo dedukovať o. i. tiež možný priebeh základnej komunikačnej siete na Slovensku v jednotlivých časových úsekoch. V blízkosti ciest a najmä ich križovatiek sa sídliská kumulovali od pradávna. Ako vzorku uvádzame údaje dosiahnuté pre oblasť západného Slovenska.

V 6.-8. stor. je sídlisková sieť nehomogénna (obr. 1). Náznaky užšieho napojenia sídlisk sú badateľné iba na Záhorí, dolnom a hornom Dudváhu a strednej Nitre. Koncentrácia sídlisk na dolnom Pohroní, na styku Hrona s Dunajom naznačuje, že v tejto oblasti bol využívaný brod cez Dunaj.

Situácia sa zásadne mení v 9.-10. stor. (obr. 2). Počet registrovaných sídlisk niekoľkonásobne stúpa, čo poskytuje aj nové možnosti v identifikácii cestnej siete. Ucelené retaze sídlisk vyžadujúce si prítomnosť komunikácie sú zreteľné tak na Pohroní, ako aj na Požitaví a na Záhorí. Menej jasná je situácia na Považí.

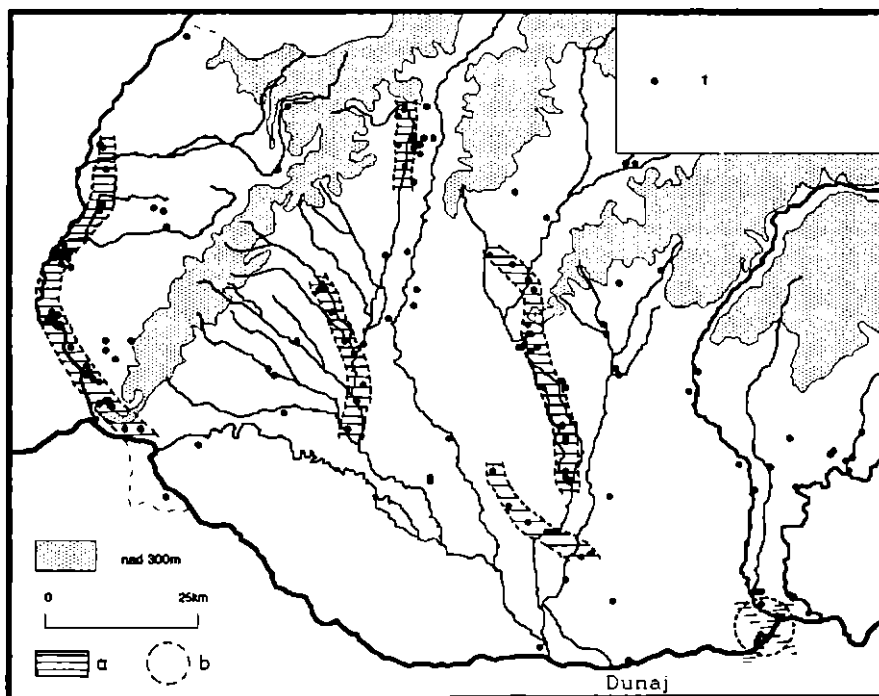
Najdôležitejší „ŕah“ je v smere juh-sever, Ponitím, od Patiniec, po ľavom brehu Žitavy až po Dvory nad Žitavou, resp. Bešeňov, kde prechádzala na Ponitrie a najmä po ľavobrežnej terase postupovala až po Jelšovce. Tu prešla na pravobrežnú terasu Nitry a pokračovala ďalej na sever. Postup severnejšie od Topoľčian je možné iba predpokladať - jedna vetva pravdepodobne na Považie a druhá ďalej horným Ponitím do Turca.

Iná dôležitá komunikácia viedla z oblasti Štúrova Pohroním na sever. Približne v priestore Hronského Beňadiku sa cesta rozvetvovala - jedna časť viedla ďalej popri Hrone na stredné Slovensko, pravdepodobne do oblasti bankských miest. Druhá časť sa odklonila na západ a smerovala cez dnešné Beladice, Koliňany do oblasti Nitry, kde sa križovala s ďalšou komunikáciou vedúcou dolným Požitavím a následne stredným a horným Ponitím a pravdepodobne Turčianskou kotlinou ďalej na sever.

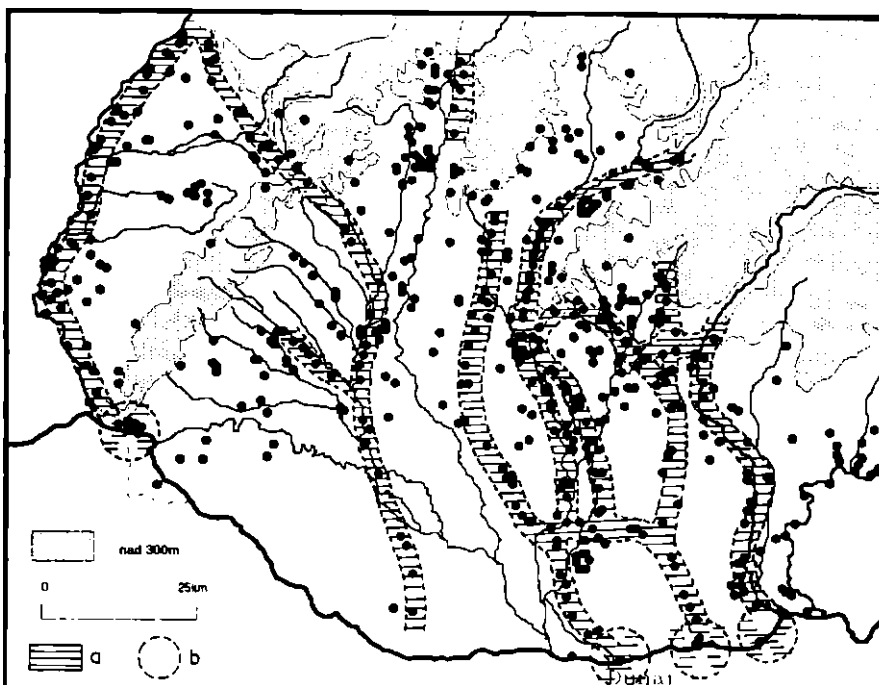
Objavujú sa aj náznaky využitia komunikácie Patince-Hurbanovo-Nové Zámky-Tvrdošovce-Sereď-Zeleneč-Smolenice-Senica a ďalej povodím Myjavy až po Kúty a následne pravdepodobne cez Lanžhot smer Břeclav, prípadne Pomoravím na sever, ktorú možno považovať za predchodcu tzv. Českej cesty.

Ďalšia dôležitá cesta viedla Pohroním po pravobrežnej terase s odbočením na horné Požitavie a následne Ponitrie v oblasti Tlmáč.

Pri sledovaní sídliskovej mapy sa ukazuje, že v tomto období pravdepodobne existovali tri hlavné prechody cez rieku Dunaj a to pri Bratislave, pri vtoku Žitavy do Dunaja (ŽitavskáTôň-Patinca) a niekde medzi Mužľou Čenkovom a Chľabou (pri Štúrove?). Identifikovať možno aj dôležité prechody cez rieky druhej, resp. tretej kategórie - Sereď-Šintava, Nové Zámky-Nyárhid a pod.



Ohr. 1. Západné Slovensko - sídlisková situácia v 6.-8. s(or.: a - predpokladané komunikácie, b - predpokladané brody.



Obr. 2. Západné Slovensko-sídlisková situácia v 9.-10. ston: a - predpokladané komunikácie, b - predpokladané brody.

Situácia sa čiastočne mení v 11 -prvej polovici 12. stor. (obr. 3). Degradácia osídlenia je zaregistrovaná na Záhorí. Na základe tohoto javu možno predpokladať pustnutie cestnej siete na tomto území. Viac-menej neosídlený sa ukazuje aj Žitný ostrov. Aj napriek tomu je tu badateľný priebeh diaľkovej komunikácie. Významnejší prechod cez Dunaj sa v 9.-10. stor. nachádzal aj v oblasti Veľkých Kosíh, odkiaľ cesta pokračovala severným smerom cez Veľký Meder-Tomášikovo-Košúty na Považie.

Používané sú aj ďalšie brody z predchádzajúceho horizontu. Nie jasná je situácia v oblasti Komárna. Tu treba pripomenúť, že v stredoveku vtekal Váh priamo do Dunaja, bez predchádzajúceho splynutia s Nitrou. Obdobne aj Žitava nevtekala do Nitry, ale priamo do Dunaja. Za najvýznamnejšie možno považovať cesty vychádzajúce z Veľkých Kosíh (na sever popri Dudváhu a ďalej od Trenčína Považím) a cestu zo Žitavskej Tône na sever Ponitím a Považím.

V 12.-13. stor. sa sídlisková sieť na väčšine makroregiónu stabilizuje. Výnimkou je Záhorie, kde je sídlisková, t. j. aj komunikačná sieť temer úplne rozrušená. Reťazce sídlisk umožňujú aspoň čiastočne dešifrovať hlavné línie stredovekých ciest (obr. 4):

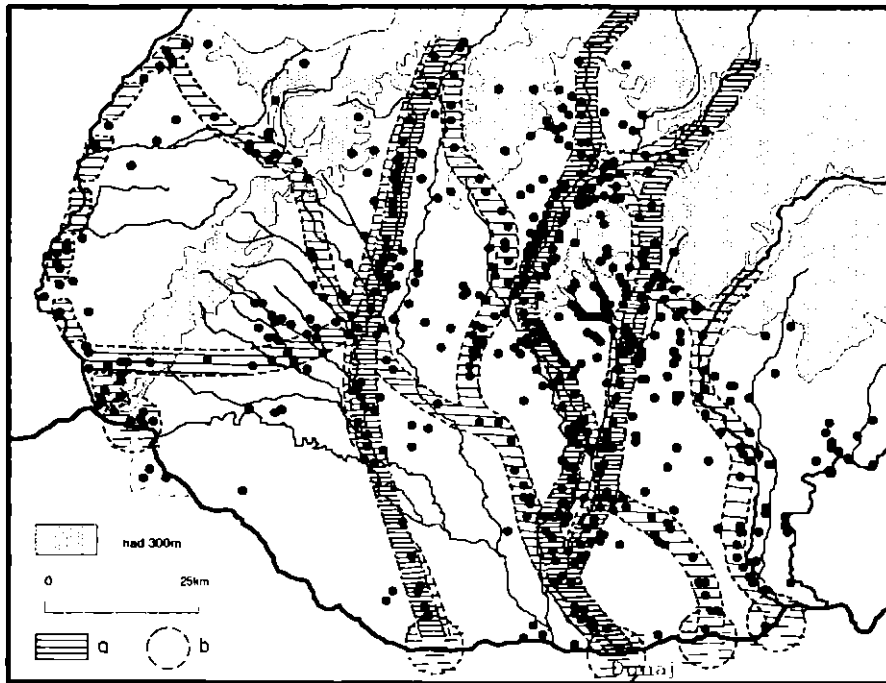
1. Tzv. Česká cesta: Badín-Štúrovo-Dvory nad Žitavou-Tvrdošovce-Sereď (Šintava)-Trnava-Trstín-Skalica-Olomouc-Praha (resp. Senica-Šaštín-Kopčany-Brno-Praha).
2. Bratislava-Sereď (Sintava)-Nitra-Hronský Beňadik-Nová Baňa.
3. Bratislava-Stupava-Gajary (križovatka na Viedeň)-Moravský Ján-Saštín-Kopčany-Brno-Praha.
4. Veľké Kosihy-Senec-Trnava - ďalej Považím na sever.
5. Žitavská Tôň-Nyárhid-Nitra-Ponitím do Turca.
6. Žitavská Tôň-Dvory nad Žitavou-Vráble-Zl. Moravce-Oslany a Ponitím do Turca.
7. Štúrovo-Levice a Pohroním na stredné Slovensko do oblasti Banských miest.

Na základe historických prameňov (Janšák 1961) je doložená aj cesta východným úpäťm Malých Karpát: Bratislava-Pezinok-Modra-Trstín-Jablonica-Senica-Skalica-Olomouc-Praha. Archeologické náleziská to zatiaľ priamo nedokladajú. Vymapovanie známych archeologicky doložených sídlisk, ako aj osád známych z písomných prameňov (obr. 5) naznačuje, že takáto cesta naozaj fungovala a jej nezachytenie je zapríčinené absenciou archeologického výskumu v danom priestore. Východnej časti makroregiónu západného Slovenska sa dotýkala dôležitá cesta - Budapešť-Váh-Sahy-Hokovce-Krupina-Zvolen...

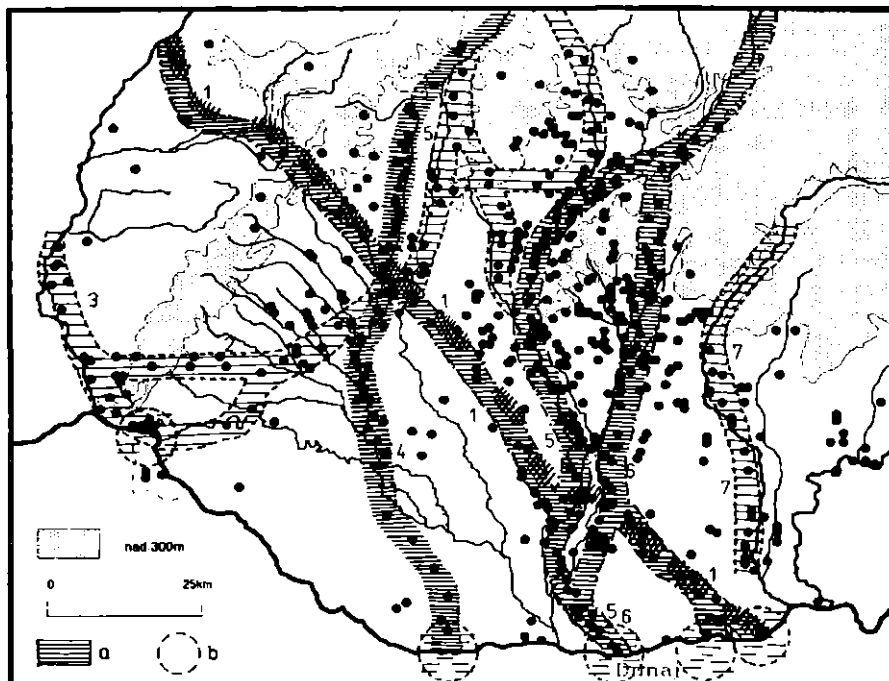
Lokality známe z písomných prameňov (Janšák 1961) evokujú aj existenciu cesty naprieč Žitným Ostrovom (napojenie Bratislavy na cestu Veľké Kosihy - Trnava) a komunikáciu Bratislava-Komárno (po Malom Dunaji). Je to ďalší z dôkazov, že na objektívne hodnotenie sídliskových procesov je potrebná multidisciplinárna spolupráca.

Pravdepodobne najvýznamnejšou komunikáciou bola Via Bohemica - Česká cesta. Aj napriek tomu, že v písomných prameňoch sa po prvý krát objavuje až v r. 1336 (Karol Róbert udelil brnenským a pražským kupcom vezúcim sa po nej zvláštne výsady) je zrejme, že už aj v predošlých storočiach hrala významnú úlohu. Viedla z Budína cez Ostrihom a Bmo do Prahy. Tento smer (cez Karpaty) bol obľúbenejší ešte aj v novoveku a bol uprednostňovaný pred kratšou, ale výrazne náročnejšou cestou popri Dunaji a Pomoravím (močiare a pod.). Hlavné brody na ceste boli cez Váh - pri Šintave, cez Nitru a Žitavu - Pri Nyárhide a Dvoroch nad Žitavou (Janšák 1961; Szôke 1957).

O trasách ciest na západnom Slovensku využívaných na presuny vojsk vyčerpávajúco pojednáva príspevok M. Hanuliaka v tomto čísle Arch. hist. Preto sa chceme bližšie zmieniť iba o hlavných obchodných cestách dokumentovateľných prostredníctvom nálezo- v domácich a zahraničných mincí. Počas obdobia používania denárovej meny (1001-1301) na hlavné politické a obchodné centrá poukazujú depoty mincí z Bratislavy, Nitry (včítane Rišňoviec), Trnavy, Banskej Bystrice, Hronského Beňadika, Košíc, okolia Topoľčian (Dolné Chlebany, Ludanice), Skalice a Senice (Holíč, Kopčany). V spomenutých nálezoch boli nielen domáce platidlá, ale i razby rakúske a nemecké. Jednotlivo nájdené mince



Obr. 3. Západné Slovensko - sídlisková situácia v 11. a prvej polovice 12. stor.: a - predpokladané komunikácie, b - predpokladané brody.



Obr. 4. Západné Slovensko - sídlisková situácia v druhej polovice 12. storočia a prvej polovice 13. stor.: a - predpokladané komunikácie, b - predpokladané brody.

Dunaj

Obr. 5. Západné Slovensko - sídlisková situácia na základe archeologických a historických prameňov (6.-pol. 13. stor.): a - predpokladané komunikácie, b - predpokladané brody.

dokladajú skôr využívanie hlavných komunikácií vedúcich najmä popri riekach - napr. z čias Štefana I. a Ondreja I. popri Nitre; z čias Bela I., Šalamúna, Ladislava L, Kolomana, Bela II. v okolí Bratislavy a popri rieke Nitra; pomerne početné nálezy medených mincí z r. 1190-1240 trasy v okolí Bratislavy, na Malom Dunaji, v dolnom Považí, v Ponitří, pri riekach Žitava, Hron, Topľa, cestu údolím Popradu. Zdá sa, že určitá časť z nich naznačuje aj priebeh tzv. Českej cesty. Jednoznačne možno trasy stredovekých ciest vytýčiť aj prostredníctvom nálezov mincí z grošového obdobia (r. 1301-1526). Okrem využívania ciest popri riekach Dunaj, Malý Dunaj, Myjava, Váh, Nitra, Žitava, Hron, Slaná, Hornád, Poprad, Torysa, Topľa sú zrejme trasy cez Žitný ostrov; z Bratislavy do Trnavy; z Levíc smerom na Zvolen; z Gemera do dolného Spiša; cesty cez Liptov a na Oravu; trasa Popradskou kotlinou (Hunka 1990, obr. 1-2).

Literatúra

- Atlas SSR, časť II. - Vývoj mapového zobrazenia Slovenska a časť IX. - Vývoj osídlenia a územnej organizácie (u oboch autor J. Zudel). Bratislava 1982.
- Encyklopédia Slovenska. I. Bratislava 1977.
- FEJÉR, G., 1829-1844: *Codex diplomaticus Hungariae*. I-XI. Budae.
- HABOVSTIAK, A., 1975: Hradisko z 9.-10. storočia v Tlmačoch. *Slovenská archeológia* 23, s. 97-118.
- HANULIAK, V., 1996: Via magna na strednom Slovensku v období včasného a vrcholného stredoveku. In: *Archaeologia historica* 21. Brno, str. 443-452.
- HUNKA, J., 1990: Nálezy mincí grošovej meny zo stredovekých sídliskových aglomerácií na Slovensku. In: *Slovenská numizmatika*. 11. Bratislava, str. 143-157.
- CHROPOVSKÝ, B., 1975: Nitra. Archeologický výskum slovanských lokalít. III. Medzinárodný kongres slovanskej archeológie. Bratislava 7.-14. September 1975.

- JANŠÁK, Š., 1961: Česká cesta - najstarší spoj Slovenska s českými krajmi. *Vlastivedný časopis* 10, s. 83-87.
- KLEIN, B., 1985: Príspevok k historicko-geografickej lokalizácii cestnej siete Zvolenského komitátu. In: *Vlastivedný zborník Považia*. 15. Banská Bystrica, str. 87-132.
- KLIMKO, J., 1980: Vývoj územia Slovenska a utváranie jeho hraníc. Bratislava.
- MÁLYUSZ, E., 1951, 1956, 1958: Zsigmondkori oklevéltár. I-II. Budapest.
- MARSINA, R., 1971, 1987: *Codex diplomaticus et epistolaris Slovaciae*. 1-2. Bratislavae.
- NAGY, I., 1878-1920: *Codex diplomaticus Hungaricus Andegavensis*. I—VII. Budapest.
- PLACHÁ, V.-HLAVICOVÁ, J., 1978: Osídlenie Devína v 10.-12. storočí. In: *AH 3*. Brno, s. 231-237.
- POULIK, J., 1975: Mikulčice. Sídlo a pevnosť knížat veľkomoravských. In: *Monumenta Archaeologica III*. Praha.
- PRIKRYL, E. V., 1977: Vývoj mapového zobrazovania Slovenska. Bratislava.
- SZÓKE, B., 1957: Brod na rieke Nitra pri Nových Zámkoch. In: *Študijné zvesti AU SAV*, Nitra, s. 105-113.
- SEDLÁK, V., 1980, 1987: *Regesta diplomatiaca nec non epistolaria Slovaciae*. 1-2. Bratislavae.
- SLIVKA, M., 1990: Stredoveká cestná sieť na východnom Slovensku a jej determinanty. In: *Slovenská numizmatika*. 11. Bratislava, str. 83-112.
- RATKOŠ, P., 1986: Slovensko v dobe veľkomoravskej. Košice.
- ŠIMONČIČ, J.-WATZKA, J., 1988: Dejiny Trnavy. Bratislava.
- VÁŇA, Z., 1983: Svět dávných Slovanů. Praha.
- ŽÁK, D., 1974: Senica. *Vlastivedný zborník*. Bratislava.

Z u s a m m e n f a s s u n g

Historische Kommunikationen auf dem Gebiet der mittelalterlichen Slowakei

(Entwicklung der Forschung, der gegenwärtige Stand und Perspektiven)

Der Beitrag befaßt sich mit den Möglichkeiten einer Rekonstruktion der alten Wege und Wasserkommunikationen auf dem Gebiet der Slowakei im Mittelalter, in der Zeitperiode des 6.-15. Jh. und zwar aufgrund: a) der archäologischen Quellen, b) der historischen Landkarten und schriftlichen Quellen, c) der Münzenfunde. Die Erforschung hat gezeigt, daß viele von diesen Quellen eine langfristige Ausnutzung der einzelnen Wege, nicht einmal schon lange bevor sie in den mittelalterlichen Quellen erwähnt wurden (z. B. der Böhmisches Weg). Im Rahmen der archäologischen Quellen hat man mehr als 2 000 Lokalitäten festgestellt (1 400 Siedlungen, 500 Gräberfelder und 138 Sakralbauten). Bedeutendere Mittelalterliche Städte und Wege in der Slowakei zeigen 7 historische Landkarten. Ausführlichere Topographie kleinerer Regionen beinhalten mehr als 1 500 Urkunden. Auf Grund der Münzenfunde registriert man ca 50 Depots der ungarischen und fremden Münzen aus den Jahren 1001-1526, außerdem noch 350 Einzelfunde der Münzen.

Kartographische Auswertung der archäologischen Lokalitäten aus dem 6.-8. Jh. (Abb. 1) hat engere Siedlungskonzentration auf dem Gebiet Záhorie, auf dem oberen und unteren Fluß Dudváh und Mittelnitra und ebenso die Ausnützung der Furt über Donau auf dem Zusammenfluß Hron mit Donau gezeigt. Im 9.-10. Jh. (Abb. 2) sind deutliche Kommunikationen auf dem Gebiet Pohroní, Požitavie und Záhorie mit drei Übergängen über Donau (bei Bratislava, in der Region Žitavská Tŕň-Patince, zwischen Mužla, Teil Čenkov und Chľaba). 11. und in der ersten Hälfte des 12. Jhs. führten die wichtigsten Wege durch Žitný ostrov, (Kornisel) dann von Groß Kosih nach Považie (Vahgebiet) und von Žitavská Tŕň durch Nitragbiet und Vahgebiet nach Norden. In der zweiten Hälfte des 12. Jhs und in der ersten Hälfte des 13. Jhs. wurden 8 bedeutende Kommunikationen (der längste Weg war der Böhmenweg) festgestellt. 7 von diesen Wegen kann man archäologisch verfolgen, der 8. Weg ist in den schriftlichen Quellen belegt. Die archäologisch festgestellten Ergebnisse bestätigen auch die schriftlichen Quellen und Münzenfunde.

A b b i l d u n g e n :

1. Westslowakei. Siedlungssituation im 6.-8. Jh. a) vorausgesetzte Kommunikationen, b) vorausgesetzte Furten.
2. Westslowakei. Siedlungssituation im 9.-10. Jh. a) vorausgesetzte Kommunikationen, b) vorausgesetzte Furten.
3. Westslowakei. Siedlungssituation im 11. und in der ersten Hälfte des 12. Jhs. a) vorausgesetzte Kommunikationen, b) vorausgesetzte Furten.
4. Westslowakei. Siedlungssituation in der zweiten Hälfte des 12. Jhs. und in der ersten Hälfte des 13. Jhs. a) Kommunikationen, b) Furten.
5. Westslowakei. Siedlungssituation aufgrund der archäologischen und schriftlichen Quellen (6.-Hälfte des 13. Jhr.). a) Kommunikationen, b) Furten.