

Hanuliak, Milan

Komunikácie Slovenska z 10.-13. storočia v kontexte trás vojenských akcií

Archaeologia historica. 1998, vol. 23, iss. [1], pp. 233-244

Stable URL (handle): <https://hdl.handle.net/11222.digilib/140290>

Access Date: 04. 12. 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.

Komunikácie Slovenska z 10.–13. storočia v kontexte trás vojenských akcií

MILAN HANULIAK

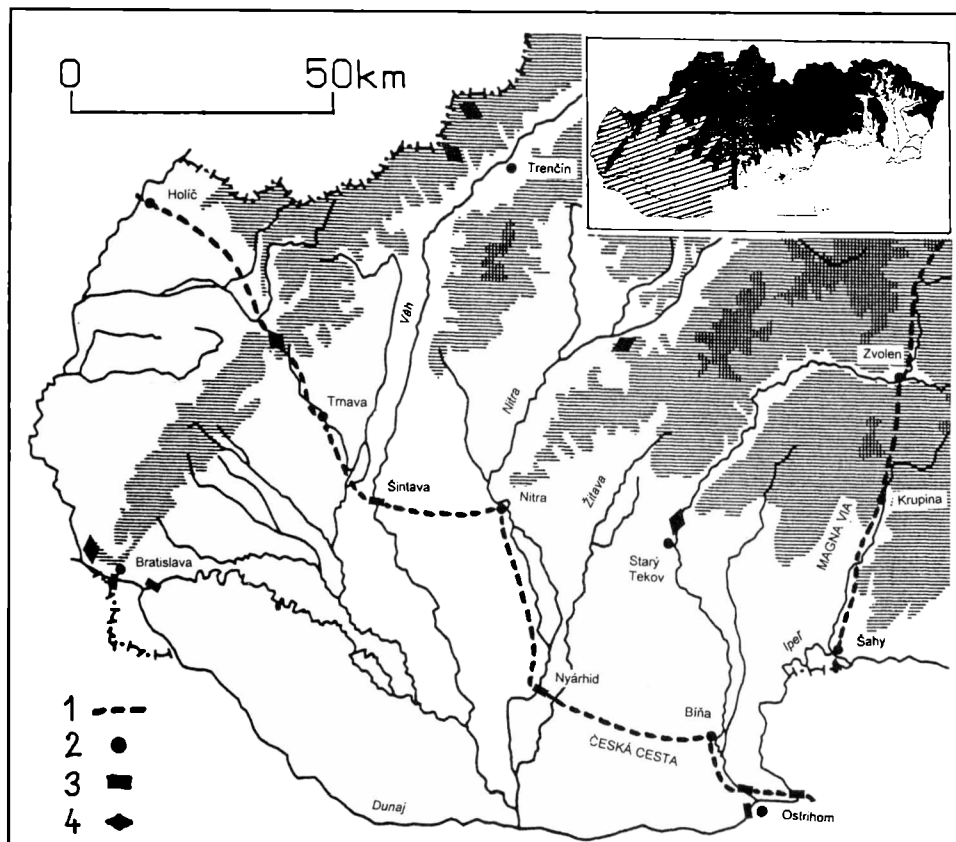
Cestným komunikáciám bola v každej etape dejín ľudskej spoločnosti prisúdená úloha spájať jej rôznym spôsobom vzdialené jednotky sídliskovej siete. Týmto spôsobom sa vytváral jednotný základ pre výmenu celej škály materiálnych a duchovných hodnôt iniciujúcich nástup vývojových zmien v príslušných komunitách (Kubů–Zavřel 1994, 54). Popri tejto oblasti slúžili cestné komunikácie tiež k presunom vojenských jednotiek zabezpečujúcich krajinu pred negatívnymi dôsledkami činnosti vonkajšieho či vnútorného nepriateľa. Aj napriek tomu, že sa uvedená funkčnosť komunikácií neraz pripomína v našej historiografii (Janšák 1964, 13; Pošvâr 1964, 57; Klein 1978, 19), dosiaľ absentuje súbornejšie spracovanie danej problematiky. Predostrený príspevok by mal byť pokusom o vyplnenie tejto medzery v poznaní na východiskovom materiáli z územia Slovenska v 10.–13. stor.

Chronologický rámec nie je vyčlenený náhodne. V tomto úseku so sporadickými písomnými prameňmi sú naše predstavy o komunikáciách značne hmľisté, dotvárané skôr hypotetickými konštrukciami (Halaga 1973, 3, 13). Iný okruh problémov reprezentuje otázka kontinuity. Po rozpade veľkomoravského štátu a následnom obsadzovaní južných území Slovenska jednotkami maďarského kmeňového zväzu začiatkom 10. stor., tu mohlo dôjsť k istým korekciám pôvodnej infraštruktúry. Je neľahké odhadnúť do akej miery jej niekdajší obraz zotrval alebo sa nanovo budoval. Tento proces sa mohol odvíjať zhruba do začiatku 12. stor., t. j. do momentu úplného začlenenia územia Slovenska do uhorského štátu (Ruttkay 1985, 153–154). Horný časový medzník predchádza zasa obdobiu, keď sa po dynamickom náraste výroby a výmeny produktov dotvorila funkčná sieť regionálnych komunikácií a ich napojenie na medzinárodný obchod prostredníctvom diaľkových ciest.

Najrozsiahlejšou vojenskou akciou z 10. stor. na Slovensku bolo obsadzovanie južných oblastí jeho územia staromaďarskými vojenskými družinami, cieľovo sústredené do jeho západnej časti. Termín tejto inváznej kampane sa nepodarilo dosiaľ priblížiť. Podľa následnej spätosti sporadicky zaznamenaných momentov sa však logicky vsúva medzi roky 902–904 (Ratkoš 1965; Klein–Ruttkay–Marsina 1994, 102).

Priebeh kampane vykresľujú najstaršie uhorské kroniky. Spomedzi nich sú najkonkrétnejšie detaily zapísané v tzv. Anonymovej kronike „Gesta Hungarorum“. Jej autorstvo, so vznikom na prelome 12. a 13. stor. sa pripisuje magistrovi Petrovi, kanonikovi ostrihomskej diecézy (Pražák 1988, 171–196). Celá plejáda odborníkov analyzujúcich toto dielo dospela v poslednom období k názoru, že nejde o autentickú historickú prácu, ale skôr o literárne dielo pojednávajúce o historickej téme. Malo za cieľ osláviť príslušníkov popredných maďarských rodov a ich zástoj pri obsadzovaní nového sídelného územia, podmanení autochtónneho obyvateľstva a súčasne ospravedlniť násilnosti spravádzajúce tieto udalosti (Ratkoš 1968, 365–466; 1983; Kučera 1977; Pražák 1988, 171–177).

Po takomto zhodnotení je prekvapivé, že vojenské oddiely heroizovaných náčelníkov Šovarda, Kadoču a Hubu postupujú po území historického Nitrianska trasou tzv. českej cesty prvotne písomne doloženej v roku 1336 (obr. 1; Janšák 1961, 83). Takéto výsledné zistenie sa však získa iba vtedy, ak sa z niektorých častí komentárov kronikárskych zápisov odstráni mylné interpretácie našej historiografie. Spomínaná cesta, spájajúca centrálnu oblasť uhorského štátu s českými krajinami, má nesporne preduhorský pôvod



Obr. 1. Západná časť územia Slovenska do polovice 13. stor. 1 – diaľkové cesty, 2 – významné lokality, 3 – riečne brody, 4 – priesmyky a prejazdne miesta.

(obr. 2; Ratkoš 1988, 54; Steinhübel 1991, 24–26). Zhruba od druhej polovice 9. stor. mohla vytvárať potrebný kontakt medzi veľkomoravským hradiskom v Ostrihome a naddunajským priestorom. Okrem územnej správy oblasti Pilišských hôr zabezpečovala jeho posádka vojenskú ochranu dunajského prepraviska.

Anonymi hrdinovia však vstupujú na územie Slovenska z priestoru nad vacovským ohybom Dunaja, cez ipel'ský brod umiestnený v jeho ústí naproti Szobu (obr. 1). Význam tohto prejazdneho miesta zdôrazňuje koncentrácia staromaďarských pohrebísk v tomto úseku Poipia (Bakay 1978; Hanuliak 1994). Na druhý deň po prekročení rieky Hron sa mali oddiely utáboriť na planine pri akomsi hrade z hliny, ktorý sa nazýva Várad. Po dobytí onoho hradu tam mali tri dni zostať (Pražák 1988, 212). Naša historiografia na základe podobnosti prvých písomných zmienok dosť jednoznačne stotožňuje spomínanú lokalitu s dnešným Tekovským Hrádkom (spomínaným v roku 1232 ako Warad), ležiacim ca 55 km severne od Dunaja. Výsledky archeologickej činnosti a leteckej prospekcie túto interpretáciu zásadným spôsobom spochybňujú. Okrem zvyškov zemného opevnenia neznámej rozlohy, pri absencii koncentrácií ďalšieho osídlenia, nedoložili na lokalite taký opevnený útvar, ktorý by bolo potrebné vojensky eliminovať (Pražák 1988, 248; Pramene..., 1989, 170–171; Klein–Ruttkay–Marsina 1994, 117; I. Kuzma – ústna informácia).

V porovnaní s tým je oveľa pravdepodobnejšia verzia spájajúca Anonymom spomínaný Várad s „bínskymi šiancami“. V prospech tejto alternatívy sa prikláňa nielen ich opevne-

ná plocha s celkovou rozlohou 107 ha, obohaná troma polkruhovými prstencami mohutných zemných valov, ale aj archeologicky potvrdené datovanie do 10.–11. stor. (obr. 3; Habovštiak 1964; 1992). V neposlednej miere predostrenej interpretácii oveľa viac zodpovedá geografická poloha tejto lokality na postupovej ose vojenských oddielov i vzdialenosť od ústia Ipľa a Hrona do Dunaja.

K už uvedenému označeniu lokality v podobe Várad sa vrcholnostredoveký kronikár rozhodol najskôr preto, že pre známu mohutnosť opevnenia v trase postupu ju nebolo možné neuviesť, súčasne pomenovať aktuálnym názvom v podobe Byn, resp. Been (z roku 1135, 1295; Vlastivedný..., 1977, 165), ktorý má zjavný slovanský pôvod a vzťah k veľmožskému rodu Huntov. Medzi menami jeho príslušníkov, s autochtónnym preduhorským pôvodom a rozsiahlymi majetkami v pertraktovanom regióne, sa objavuje aj táto forma (Sopko 1995, 291). Pri zrejme stále živej tradícii v období vzniku Anonymovej kroniky, spájajúcej bínske šiance s vojenskou akciou Štefana I. zo záveru 10. stor., sa opevnenie dalo iba ťažko spojiť s hrdinským postupom staromaďarských vojenských náčelníkov. Oveľa jednoduchšie bolo použitie menej výstižného označenia „várad“ bežne používaného v 12. a 13. stor. pre daný typ opevnenia (Ratkoš 1978, 248).

Ďalší text z *Gest Hungarorum* uvádza postup staromaďarských vojenských oddielov od Váradu cez les Turčok k rieke Žitave. Od nej mali byť k rieke Nitre vyslaní vyzvedáči k overeniu spôsobu prechodu cez jej koryto a postupu k opevneniu Nitry. Podľa uvádzanej lokalizácie polohy vtoku potoka Tormoš do rieky Nitry je v našej historiografii všeobecne očakávaný príchod vojenských družín k historickej Nitre zo severozápadného smeru. Táto predstava je založená na predpoklade, že v uvedenom priestore existoval potok, ktorý preteká vrcholnostredovekou osadou Chrenová s pôvodným názvom Tormoš. Jeho pomenovanie malo vzniknúť podľa dosť často aplikovaného prícipú tvorby názvoslovia vodotokov (Varsik 1990, 43–49). Napriek týmto argumentačným faktom zostane nezodpovedaná absencia názvu tohto potoka v dostupných písomných prameňoch.

Táto skutočnosť nemusí byť prekvapivá, ak sa rektifikuje nesprávna lokalizácia uvádzaného citlivého priestoru. Listinne známy potok Tormoš sa totiž ako vetva Žitavy vlieva do rieky Nitry v blízkosti Nyárhidu (Chaloupecký 1923, 437). Ide o významný bod na trase českej cesty. V tomto priestore, na okraji trvalejšie podmokreného územia Žitavy, bol vybudovaný spoľahlivý prechod. V neskoršom období dostal podobu premostenia cez rieku Nitru (Janšák 1967, 131). A tu, ca 35 km južne od Nitry, treba vcelku oprávnene očakávať umiestnenie strážcov prechodu i predsunutých domácich vojenských oddielov. Zaiste nie náhodou sa usilovali staromaďarské jednotky prejsť na pravobrežnú stranu rieky práve v tomto mieste. Na tejto dlhšej trase k samotnej Nitre mohli pohyblivejší útočníci na koňoch spôsobiť ustupujúcim obráncom vážnejšie škody zavŕšené rozhodujúcim bojom o „mesto“ Nitru (Pražák 1988, 214). Potvrdením toho môže byť aj násilný zánik jej centrálného hradiska z hradnej vyvýšeniny s katastrofickými dôsledkami zachytenými archeologickým výskumom. Odkryli sa ním zvyšky požiarom zničeného veľkomoravského drevozemného valu komorovej konštrukcie s kamennou čelnou plentou (Bednár 1997).

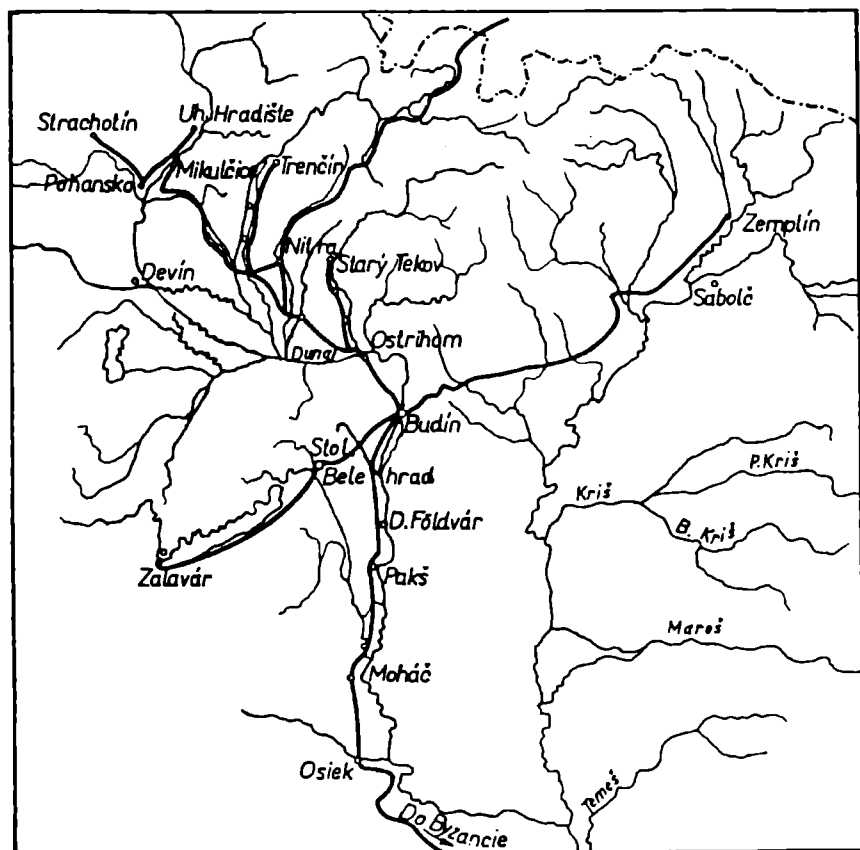
V reálnom duchu vyznieva na prvý pohľad aj postupová trasa menšieho oddielu staromaďarského vojska vedeného náčelníkom Boršom. Od ostatných sa odpojil pri spomenutom hrnskom Várade (obr. 1). Jeho úlohou bolo vybudovať v oblasti zvolenských hôr obranné záseky. Podľa cieľového miesta museli jeho bojovníci prejsť cez Slovenskú bránu. Tá bola vtiesnaná v geograficky prirodzene zahrdenom, piatimi veľkomoravskými hradiskami chránenom, mieste cesty smerujúcej do stredoslovenských hôr známých intenzívnou prospektorskou činnosťou a povrchovou exploataciou rúd drahých a vzácnych kovov (Habovštiak 1974; Ruttkay 1983, 349).

Tieto danosti ako i väčšia starobylosť trasy a prítomnosť významných komitátnych centier v Starom Tekove a Zvolenskom (Pustom) hrade zrejme rozhodli o tom, že Anonymus zvolil pre staromaďarské družiny túto postupovú os. Stalo sa tak aj napriek tomu, že v období vzniku jeho kronikárskeho diela (na prelome 12. a 13. stor.) bola po všetkých

stránkach oveľa významnejšia iná trasa označovaná neskôr ako Magna via (obr. 1). Jej trasa prechádzala komitátnym centrom Hontu a cez neskoršie Šahy a Krupinu vchádzala do centra zvolenského komitátu, neskôr aj ďalej na sever cez Oravu do Poľska (Hanuliak 1996). Už od prelomu 11. a 12. stor. mala vojensko-strategický význam pre trvalé udržanie stredoslovenských kotlín v zostave uhorského štátu a existenčný pre ich ďalšiu kolonizáciu. Predstavovala totiž najpriamejšie spojenie centra štátu so zvolenským správnym centrom.

Do oblasti nehistorických literárnych konštrukcií autora kroniky treba odkázať spôsob založenia tekovského komitátneho centra na pustom mieste označenom unikajúcim jeleňom (Pražák 1988, 213). Archeologické výkopové práce na danom mieste, i napriek značne rozrušenej nálezovej situácii, doložili zvyšky preduhorského osídlenia z 9. stor. (Habovštiak 1978; Pramene, 1989, 165–166). V prípade zvolenského komitátneho centra je zasa vylúčené, aby bolo vybudované už začiatkom 10. stor. Archeologický výskum v jeho areáli zatiaľ nedoložil osídlenosť pred koncom 12. stor. Toto trochu primladé zaradenie protirečí predpokladu o tom, že administratívno-správnú funkciu v regióne mohla táto lokalita prevziať už v závere 11. stor. (Hanuliak 1994b; 1996, 448).

Po objektívnom zhodnotení Gest Hungarorum vrátane analyzovaných častí je evidentné, že sa v nich nachádza viacero účelovo skreslených historických udalostí. Obsah niektorých ďalších bol poznačený aktualizovaním faktov realiami z neskoršieho obdobia,



Obr. 2. Časť stredoeurópskeho regiónu. Sieť diaľkových komunikácií vo veľkomoravskom období (podľa Š. Janšáka 1964, mapa 1).

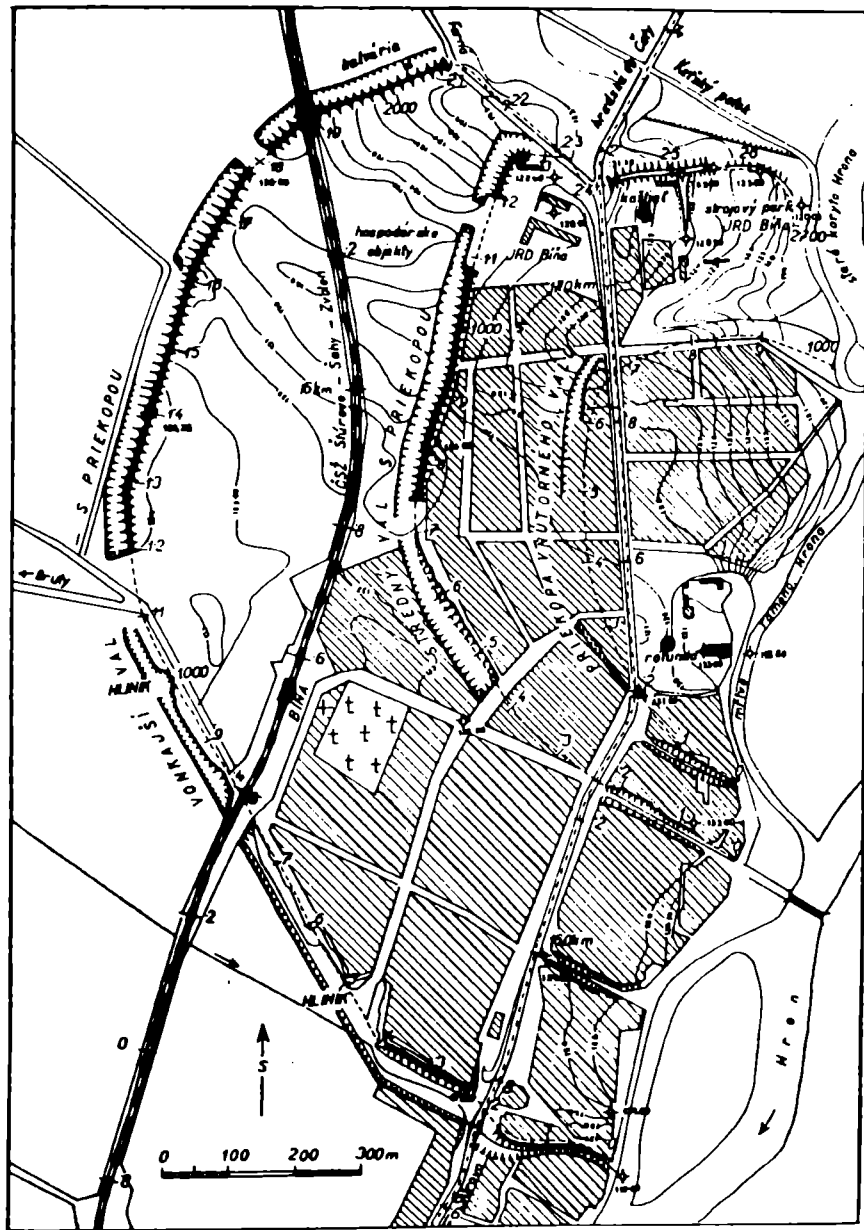
v ktorom kronikárske dielo vznikalo. Nemožno však poprieť, že sa Anonymus pomerne spoľahlivo orientoval v geografickom priestore historického Nitrianska vymedzeného Dunajom a Nitrou, Váhom a Ipľom. Tento priestor musel poznať osobne alebo sprostredkovanou priamou cestou. Ak však analýza skutočne istý čas pôsobil ako kanonik ostrihomskej diecézy, tento objektivizujúci detail neprekvapí.

Z posudzovaných kronikárskych záznamov sa nezdá byť príliš vierohodný opis obsadzovania Slovenska staromaďarskými vojenskými družinami. Jeho spôsob je totiž prezentovaný ako reťaz množstva drobných akcií nasledujúcich po sebe v rýchlom slede. S výnimkou rozhodujúcej bitky o Nitru, prípadne Várad, absentujú ťažšie vojenské strety. Na druhej strane nemožno v uvádzanom fakte prehliadnúť vcelku reálnu reflexiu na skutočné dianie zo začiatku 10. stor. na území veľkomoravského štátu. Za jednu zo závažnejších príčin jeho zániku sa vo všeobecnosti uvádza strata vnútornej integrity vyvolaná svojvoľným odstredivým konaním regionálnych veľmožov. To mohlo zapríčiniť, že v krajine nebol centrálny organizovaný vojenský odpor s masovejším zapojením rezervných síl demobrany. Osamotenosť odboja niektorého z administratívno-hospodárskych centier voči sústredeným, k boju pripraveným nepriateľským oddielom, nemalo veľkú nádej na úspech. Z nedostatku potrebných prameňov nebolo dodnes možné bližšie objasniť konanie reprezentantov Huntovského a Poznanovského rodu s rozsiahlymi majetkami preduhorského pôvodu na území Slovenska. Ich objavenie sa na politickej scéne po boku Štefana I. v závere 10. stor. nebolo zaiste náhodné. (Ruttikay 1985, 144; Sopko 1995, 291–292).

Z pohľadu uvedených skutočností je dosť pravdepodobné, že údaj o spôsobe obsadzovania územia Slovenska čerpal Anonymus zo záznamov v starších nezachovaných dielach. Dokladom toho môže byť realisticky zachytený spôsob rýchlych presunov staromaďarských oddielov, využívanie špehov, informátorov z domáceho obyvateľstva, najmä však taktikna boja ľahkej jazdy východného typu s využitím intenzívnej lukostrelby (Klein–Ruttikay–Marsina 1994, 107–109). Ide totiž o prvky, ktoré boli na prelome 12. a 13. stor. v uhorskom vojsku už neznáme, pretože jeho jednotky prevzali typický západoeurópsky model.

Obraz obsadzovania územia Slovenska príslušníkmi maďarského etnika vhodne dopĺňajú výsledky archeologického bádania. V rámci neho treba oddeliť územie prvotného maďarského záboru ohraničeného líniou Šintava–Hlohovec–Nitra–Levice–Krupina–Lučenec–Rimavská Sobota–Zemplín. Na prvý pohľad je zrejmé, že podstatná časť územia je reprezentovaná historickým Nitrianskom zovretým riekou Váh a Ipľom. V rámci neho boli administratívno-hospodárske centrá, ich komunikačné spojnice s exponovanými brodmi a prejazdmi miestami, ako i línie hraničných riek, obsadené strážnymi posádkami. Ako príklad možno uviesť koncentráciu staromaďarských lokalít na vážskom pravobreží pri šintavskom brode, či v dolnom Poiplí (Chaloupecký 1923, 68; Bakay 1978; Pramene..., 1989, 93–99; Hanuliak 1994a). Bezpečnosť takejto línie ďalej zvyšovali niekoľko kilometrov široké a sporadicky osídlené územia. V strategicky a komunikačne exponovaných miestach v rámci nich boli zriadené krajinské brány chránené zásekmi. Reprezentoval ich systém rôznych prekážok, zátarasov, doplnených neraz hustými pohraničnými lesmi. Ich obrana bola zverená spojeneckým nomádskym kmeňom (Chaloupecký 1923, 98; Klein 1978, 20; Ratkoš 1986, 185–186).

Najdôkladnejšie bola z tohto pohľadu zabezpečená línia západných hraníc, pretože ambície českých panovníkov a kniežat o ovládnutie územia západného Slovenska boli počas 10.–11. stor. najvýraznejšie. Predsunutú obrannú líniu vytváral Váh posilnený na ľavobreží skupinou hradov budovaných na hrebeni Považského Inovca. Predpolie tejto línie spevňovali chrbtý Malých a Bielych Karpát. Komunikačné spoje smerujúce k nim zahŕňovali priesmyky. Patrí k nim „Porta regni“ pri Jablonici na českej ceste, Jablunkovský a Vlársky priesmyk južne a severne od Trenčína (obr. 1). Zatiaľ čo zemská brána pri Jablonici bola úplne prejazdná, Jablunkovský priesmyk s označením Borona bol prejazdný s obmedzením, Vlársky priesmyk nebol takmer vôbec. Spoľahlivosť obranných zariadení v zmenej časti bola skôr výnimočne sponchybná. Vzájomné vpády českých a uhorských vojsk na



Obr. 3. Bíňa (okr. Nové Zámky). Plán zemného hradiska (podľa A. Habovštiaka 1992, obr. 2).

nepriateľské územie v 60-tych a 70-tych rokoch 11. stor. treba hodnotiť ako výnimočné. Západné svahy Karpát klesali do Moravskej nivy s osadami usídlených strážcov hraničnej línie neslovanského pôvodu (Chaloupecký 1923, 94; Pošvár 1964, 61; Ratkoš 1986, 176; Slivka 1990, 94; Klein-Ruttikay-Marsina 1994, 112).

V nadväznosti na uvedenú skutočnosť je neľahké rozhodnúť, akým spôsobom a akými cestami bolo obsadené územie západného Slovenska zhruba v 60-tych rokoch 10. stor. premyslovským Boleslavom I. a opäťovne piastovským Boleslavom Chrabrým v prvých

dvoch deceniách 11. stor. O oboch akciách sa nezachovali bližšie informácie (Ratkoš 1986, 169). Aj keď je možné, že realizáciu oboch podnietil názor zodpovedných o nedostatočnej integrovanosti tohto územia k centrálnym oblastiam vznikajúceho uhorského štátu, chýbajúce fakty naďalej zostávajú prekážkou k postrehnutiu širšej škály aspektov sledovaných v tomto príspevku.

Konkrétnejšie sú informácie približujúce okolnosti potlačenia povstania šomoďského vojvodu Kopáňa Štefanom I. z roku 997. Kronikárske údaje prezrádzajú, že Štefan I., sídliači v centre Nitrianska zhromaždil vojsko za podpory veľmožov z rodu Huntov a Poznanov. Tí ho na neuvádzanom mieste na rieke Hron opásali mečom (pasovali za rytiera) a na čelo vojska vymenovali nemeckého rytiera Vencelina (Ratkoš 1986, 169; Sopko 1995, 53).

Za onen vojenský tábor vybudovaný na brehu rieky Hron treba bez pochyb označiť rozsiahle hradisko z Bíne (obr. 1, 3). Názor podporuje archeologicky potvrdené obdobie jeho vybudovania i v danej dobe nadštandardná rozloha schopná pojať niekoľko tisíc vojakov zo sústreďujúcich sa jednotiek. Na prvý pohľad sa zdá byť výnimočné, že trojica polkruhových zemných valov opevnenia postráda spevňujúcu konštrukciu zhotovenú kombináciou dreva a kameňa. Včasnouhorský val opevnenia Nitrianskeho hradu, vybudovaný zhruba v polovici 11. stor., bol spevnený komorami zhotovenými pomocou oboch tradičných materiálov (Bednár 1997). Zdá sa preto, že vybudovanie opevňovacieho systému v Bíni môže byť výsledkom potreby po jeho urýchlenej výstavbe bez možnosti dlhodobejšieho systematického zhromažďovania drevokamenného materiálu.

Geografická poloha hradiska spolu s cieľovým miestom vojenskej akcie v šomoďskej oblasti priamo evokujú možnosť, že vojská Štefana I. využili na prechod Dunaja prepravné ležiace oproti Ostrihomu (obr. 1, 2). Toto prepravné miesto je takisto známe aj v ďalších úsekoch stredoveku spolu s profesionálnymi prevozníkmi sídliacimi v osade Nána, dnes súčasť Štúrova (Chaloupecký 1923, 72). Keďže sa Štefan I. vydal na túto cestu z nitrianskeho centra a smeroval do bínskeho hradiska, musel postupovať najpriamejšou trasou stožňujúcou sa s líniou českej cesty.

V 11. stor. došlo z vojenského hľadiska k niekoľkým obmedzeným stretom odohrávajúcich sa v prevahe na západnom Slovensku. Vyvolali ich nástupnícke spory v arpádovskej dynastii, ktoré sa snažili riešiť nemeckí cisári, neraz s českými spojencami. K hlavným cieľom týchto akcií, takmer vo väčšine prípadov, patrilo obsadenie významnejších hradných centier a spôsobenie rozsiahlejších škôd na nepriateľskom území pri ideálnej možnosti vyhnutia sa otvorenému boju s jeho vojskami. Pri akcii z roku 1042 napr. vojská českého kniežaťa Břetislava dobyli a obsadili sedem (deväť?) hradov a vyplienili územie západného Slovenska od Bratislavy po Hron (Chaloupecký 1923; Klein–Ruttikay–Marsina 1994, 119–120; Žemlička 1996, 62–66; Lexikon..., 1997, 24–29). Je pritom nepochybne rekonštruovať trasu ich postupu. Išlo o akciu sľubujúcu vyšší výsledný efekt v prípade, ak sa postup oddielov v potrebnej miere rozptýli do okolia aj mimo trasy najvýznamnejších diaľkových i regionálnych komunikácií. Zo zlomkovitých údajov by sa však dalo skôr usúdiť, že hlavná os ich postupovej trasy viedla z Bratislavy k Šintavskému hradu na Váhu, odtiaľ k Nitre a ďalej do dolného Pohronia v línii trasy českej cesty. Nie bezdôvodne si takmer totožné ciele predsavzali a aj splnili vojenské výpravy nemeckého cisára Henricha IV. a uhorského kráľa Šalamúna v 70-tych rokoch 11. stor. a českého kráľa Přemysla Otakara II. v 70-tych rokoch 13. stor.

Pri akciách z roku 1042, 1051, 1052, 1074 prenikli vojenské oddiely na západné Slovensko cez územie Bratislavy a usilovali o dobytie jej hradnej pevnosti. Takto sa dosť výstižne zdôrazňuje jej význam. Ocítá sa tak v polohe neuralgického bodu v systéme obrany tohto územia, pretože sa mohla poľahky premeniť na nástupnícky priestor nepriateľských intervenčných akcií. Základ pre to vytvoril významný dunajský brod. Po jeho ose vstupovala do Bratislavy odbočka transeurópskej magistrály. Smerovala po pravom brehu Dunaja zo západnej Európy na Balkán (Pošváb 1964, 54; Květ 1995, 68). Na dunajskom ľavobreží sa táto komunikácia rozvetvovala na cestu nasmerovanú do Pomoravia, k Trnave a Šintavské-

mu hradu na českej ceste (Chaloupecký 1923, 71; Jankovič 1987, 187; Sedlák 1987, 160).

Vo vrcholnom stredoveku poskytoval ochranu územiu Bratislavy hradný areál, ne-skôr i opevnenie samotného mesta. Z východu ho prirodzeným spôsobom pasívne zabezpečovalo územie Žitného ostrova prostredníctvom močaristého prostredia s hustou sieťou ramien pomaly plynúcej vody. Nie bez príčiny sa sem v roku 1074 takticky utiahli oddiely vojvodu Gejzu a Ladislava pred trestnou výpravou Henricha IV. (Klein–Ruttikay–Marsina 1994, 120; Sedlák 1987). Dôvodom bola najskôr skutočnosť, že v tamojšom podmokrenom prostredí s obmedzeným manévrovacím priestorom nebolo vhodné nasadenie ťažkej rytierskej jazdy. To však neznamená, že tento región nebol vhodný na osídlenie. Najmä jeho západná časť s prevahou pevných hlinených plôch dovoľovala popri intenzívnom chove dobytky aj širšie možnosti pre rastlinnú produkciu. To vytvorilo základ pre postupnú kolonizáciu nasmerovanú do tohto mikroregiónu zo západnej časti. Na tento účel bola využívaná účelovo vytvorená cestná komunikácia. Viedla od Bratislavy k Vrakuni a koryto Malého Dunaja križovala pri Moste na Ostrove (Varsik 1984, 122; Hanuliak 1982).

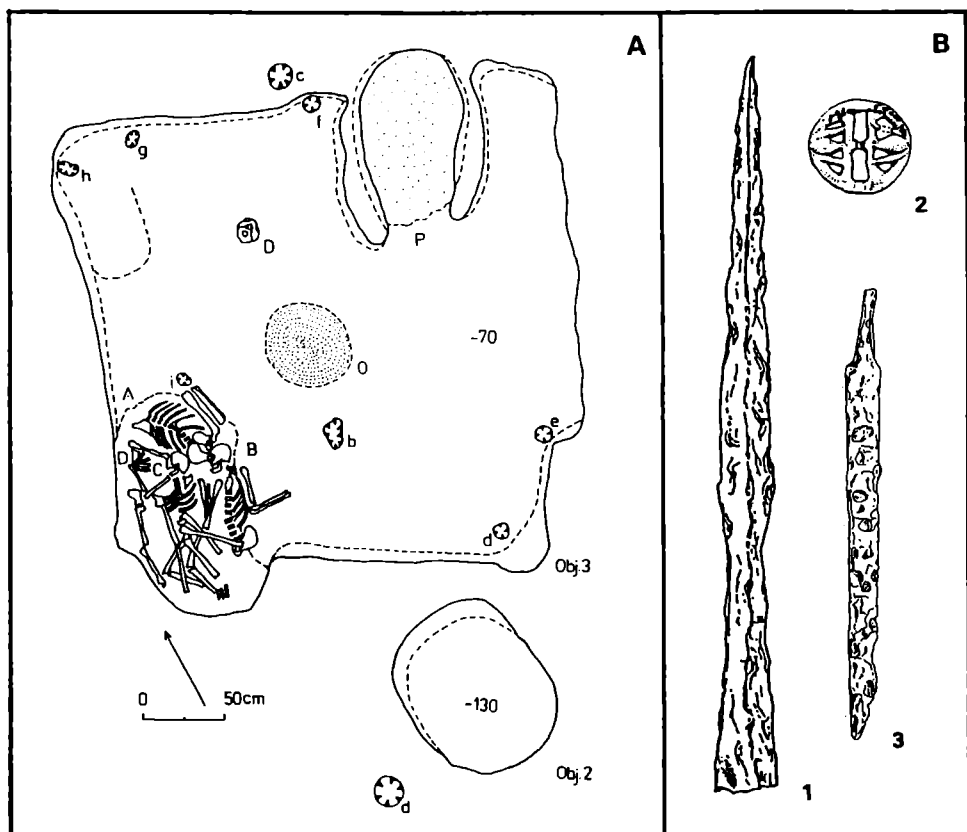
Popri dosiaľ takmer výlučne uvádzanej trase českej cesty zo západného Slovenska sa od 11. stor. v písomných prameňoch objavujú aj zmienky o ďalšej diaľkovej, tzv. poľskej ceste. Podľa dostupných prameňov sa používala v 11.–12. stor. nepomerne zriedkavejšie ako predošlá komunikácia. Jej význam väčšmi narástol v závere 13. stor., keď po nej začali byť vo zvýšenej miere transportované tuzemské suroviny i hotové výrobky do poľských až pobaltských miest (Halaga 1965, 5, 11; 1973, 6). Jej trasa sa na východnom Slovensku dotvorila s cieľom komunikačne prepojiť územie dolného Potisia s územím nad Karpat-ským obľúkom. Cez Slovensko prechádzala údoliami rieky Hornád, Torysa, Poprad a Dunajec. Zneužitíu trasy na vpády nepriateľských vojsk mali zabrániť strážcovia tzv. Poľskej brány (Klein 1978, 23). Prvá zmienka o ceste pochádza z roku 1046, keď po nej do Uhorska prenikli Vazulovi synovia Ondrej a Levente s vojenskými oddielmi, i keď k väčším bojovým stretom nedošlo. Spomínanú cestu v roku 1108 opäť využil vojvoda Álmoš postúpiac s bojovníkmi k Hevesujváru. V roku 1132 to bol zasa Kolomanov syn Boris. Po prážke svojich vojsk sa stiahol opäť do Poľska (Ratkoš 1986, 177, 182; Klein–Ruttikay–Marsina 1994, 121).

Napojenie územia horného Potisia so zakarpatským regiónom zabezpečovala iná významná trasa. Prechádzala Mukačevskou bránou. Jej priepustnosť obranne zahrdľoval Verecký priesmyk (Halaga 1973, 3). V 40-tych rokoch 13. stor. tu dôkladne spevnené obranné záseky bránilo vojsko pod vedením palatína Dionýza. Jeho nepočetné sily však podľahli mnohonásobnej prevahe hlavných síl mongolsko-tatárskeho vojska, ktoré potom cez horné Potisie preniklo na juh. Vzápäť na to na západ k vacovskému ohybu Dunaja (Marsina 1986, 230–231; Bevin 1996, 69).

Oveľa negatívnejšie dôsledky územiu Slovenska priniesol vpád severného prúdu tatárskych vojsk pod vedením Ordu chána. Jeho oddiely prenikli cez vyplienené Sliezsko a Moravu na západné Slovensko. Je ale udivujúce ako málo písomných záznamov poskytlo o tom nejaké informácie, hoci ide o najdlhodobejšiu kampaň cudzích vojenských jednotiek na našom území v úseku 10.–13. stor.

Odhadovaný počet tatárskych vojsk o minimálnej sile 15 000 bojovníkov sa tu zdržoval viac ako 9 mesiacov. A to od konca apríla, keď sa dočerpávajú zimné zásoby pripravené pre ľudí i dobytok. Neprekvapí preto, že sa získavanie potrebného proviantu, ako aj inej lúpeživej koristi, dialo odpočiatku násilnou cestou pomocou rabovania a dobytia miest i dedín. Konkrétnejšie informácie o tom neboli však, z nepochopiteľných dôvodov, zaznamenávané alebo sa bezozvyšku stratili. Neprekvapí preto, že aj údaje o pohybe tatárskych oddielov sú skôr hmlisté a viac-menej logicky dotvárané.

Ich prienik na Slovensko sa napr. očakáva cez Jablunkovský priesmyk vo zvýšenej miere preto, že z územia južne od Trenčína pochádzajú svedectvá o intenzívnom plienení a devastačnej činnosti tatárskych oddielov. Jedna ich časť smerovala k Bratislave, druhá cez bánoveckú kotlinu a pozdĺž rieky Nitry k samotnému mestu. Jeho obráncovia útoční-



Obr. 4. Palárikovo (okr. Nové Zámky). A – plán polozemnice so skeletmi ľudských jedincov, B – výber predmetov z nálezového inventára.

kom odolali, podobne ako obyvatelia Trenčína, Bratislavy a Komárna. Výraznejšie spustošené územie z najvýznamnejšej časti západného Slovenska medzi Bratislavou, Trnavou a Šintavou azda poukazuje na to, že tu mohli mať tatárske vojská trvalejšiu logistickú základňu. Odtiaľto mohli ich oddiely kontrolovať najdôležitejšie komunikácie a podniknúť výpady do okolitých oblastí (Dangl 1984, 30, 34; Varsik 1984, 73; Klein–Ruttkey 1994, 145; Beňko 1996, 53; Bevin 1996, 67, 69).

Z dôvodov absencie dokladov o činnosti a pohyboch tatárskych oddielov neprichádzajú do úvahy pokusy o rekonštrukciu ich postupových trás, o používaní istých komunikácií. Skôr treba logicky očakávať, že boli využívané všetky kategórie komunikácií vrátane regionálnych i miestnych. Bezproblémovosť využívania každej z nich umožňovala aj skutočnosť, že na okupovanom území nejstvovala sila schopná riadiť organizovaný vojenský odpor.

Azda jediný prípad kompletnejšej postupovej trasy z daného obdobia sa zachoval v prípade útoku Bela IV., ktorý s malou skupinou ozbrojencov unikol z bojiska pri rieke Slanej.

Ich postup na sever do Gemerskej kotliny a odtiaľ na západ cez územie Novohradu, Hontu a Tekova do Nitry je vcelku logicky očakávateľný. Málo pravdepodobný je však prejazd územím Turca. Išlo by tak o zbytočnú obkľuku cez región nadmerne vysunutý severným smerom (Klein–Ruttkey–Marsina 1994, 145; Lexikon..., 1997, 32; Beňko 1996, 53). Prvotne spomenutá trasa bola zámerne vytýčená cez hornaté a zalesnené oblasti, kto-

rým sa Tatári vyhýbali. Absolvovala sa po menej frekventovaných regionálnych a miestnych komunikáciách, kde sa dali oveľa ľahšie zmiestniť oddiely prípadných prenasledovateľov. Archeologické pramene poskytujú k objasneniu sporných momentov z obdobia prítomnosti tatárskych vojenských oddielov na Slovensku v roku 1241 iba málo príležitostí. Je totiž nefahké pri terénnych odkryvoch zachytiť „in situ“ dôsledky násilných akcií ak boli niektoré prejavy z ich svedectva odstránené intencionálne ľudskou činnosťou, resp. osídlenie bolo v istom mieste bez väčšieho hiátu obnovené. K jednej z mála výnimiek v tomto smere patrí obytná polozemnica z Palárikova. Oporu nadzemných častí jej stien tvorila stĺpová konštrukcia vyplietaná prútím a omazaná hlinou. Na nich a sochových stĺpoch spočívala vpred predĺžená sedlovitá strecha. Prekrývala aj priestor priedomia, kde bola umiestnená obilná zásobnica, ako i do interiéru šikmo sklonený vstup. V interiérovom priestore sa zachytili zvyšky kupolovitej pece, otvoreného ohniska a pracovného sektora s hlinenou lavicou (obr. 4:A).

V jej vstupnom priestore ležali skelety štyroch jedincov. Išlo o dospelého muža, ženu a dvoch nedospelých. Viaceré detaily nálezovej situácie presvedčajú o tom, že podľahli smrteľným zraneniam, resp. boli násilne usmrtení na sídliskovej ploche a zvonka nahádzaní do vstupnej časti interiéru obydli (obr. 4:A). Príbytok bol predtým čiastočne vyplienený a následne zapálený. Telá jedincov boli posmrtné obhorené prepadnutou zapálenou strechou. Okrem neobvyklého spôsobu uloženia tiel nepietne pohodených na sídlisku, na násilný charakter akcie poukazuje oddelená hlava nedospelého jedinca D a špirálový charakter zlomenín, ktoré mohli vzniknúť iba na živej kosti obsahujúcej organické látky. Militárie z objektu, reprezentované hrotom kopije azda aj dlhým nožom (obr. 4:B/1, 3) naznačujú, že išlo o vojenskú akciu, o ktoré v 12.–13. stor. nebola núdza. Z bronzu liate kovanie z odevu orientálnej proveniencie (obr. 4:B/2) indikuje spojenie násilnej akcie s plienením územia tatárskymi oddielmi. Rovnaké príčinné súvislosti môžu byť pôvodcom udalostí, ktorej svedectvo sa archeologickým výskumom zachytilo v Žilkovciach (Pavúk 1982).

V areáli stredovekej osady, známej z roku 1229 ako Waoniga, boli v jednej z porušených kupolovitých pecí z 13. stor. odkryté skelety ľudských jedincov. Bližšie nálezové okolnosti žiaľ nie sú známe. V tomto prípade však chýba preukaznejší doklad, ktorý by spojil dôsledky tohto neobvyklého prípadu s plienením územia Tatármi. S rovnakým výsledkom sa totiž mohla skončiť jedna z množstva akcií vojsk Přemysla Otakara II. Ich zásluhou bolo v rokoch 1271–1273 dôkladne zdevastované územie medzi Bratislavou a Trnavou, kde sa nachádza aj posledne spomenutá lokalita.

Sumár poznatkov o cestných komunikáciách z územia Slovenska v 10.–13. stor., získaný prostredníctvom zmapovania trás vojenských akcií, v podstate potvrdzuje naplnenie cieľov uvedených v úvode príspevku. Dosiahnutiu vyššej úrovne kvality poznania zabránila obmedzenosť použitej pracovnej metódy. Jej podstata pramení v priamej závislosti východzích prvkov, ktorá je na prvý pohľad zrejímá. Obraz o komunikáciách je v súčasnosti o to konkrétnejší, o čo viac sa po nich v minulosti presúvali vojenské oddiely, a o čo svedomitejšie boli tieto udalosti písomne zaznamenávané. Výsledky archeologického bádania, vzhľadom na špecifickosť riešenej problematiky, mohli byť využiteľné v oveľa menšom rozsahu. Najčastejšie pri verifikácii už dotvorených konštrukcií.

Aj napriek týmto skutočnostiam možno uzavrieť, že dosiahnutá zreteľnosť výsledného obrazu dovolila v 10.–13. stor. zachytiť skôr postupové trasy, nie konkrétnejšie línie komunikácií. Z ich troch kategórií je to tak zaiste i preto, lebo išlo o najfrekventovanejšie izatermy spájajúce súveké významné administratívno-hospodárske centrá na miestach vstupu a výstupu zreteľne označené obranno-bezpečnostnými zariadeniami. Na trase sa zasa nachádzali významné riečne brody, prirodzene zahrdené prejazdné miesta atď. Omnoho menej konkrétna je znalosť regionálnych komunikácií, ktoré boli nepochybne takisto využívané. Predurčovali ich k tomu geografické danosti územia Slovenska s pomerne hustou riečnou sieťou severo-južného smeru, na ktorú úzko naviazala sieť sídliskovej štruktúry.

Literatúra

- BAKAY, K., 1978: Honfoglalás-és államalapításkori temetők az Ipoly mentén. *Studia Comitatensia* 6. Szentendre.
- BEDNÁR, P., 1997: Die Entwicklung der Befestigung der Nitraer Burg im 9.–12. Jh. In: *Frühmittelalterlicher Burgenbau in Mittel und Osteuropa*. Bonn–Nitra, v tlači.
- BEŇKO, J., 1996: *Starý Turiec*. Martin.
- BEVIN, A., 1996: *Jak bojovali vojevůdci*. Praha.
- DANGL, V., 1884: *Bitky a bojiská*. Bratislava.
- HABOVŠTIAK, A., 1964: K otázke postavenia hradiska v Bíni. *Slovenská archeológia* 14, 439–486.
- HABOVŠTIAK, A., 1974: Praveké a ranohistorické sídliská v oblasti Slovenskej brány. *Vlastivedný časopis* 23, 3–11.
- HABOVŠTIAK, A., 1978: Starý Tekov, okr. Levice. In: *Významné slovanské náleziská na Slovensku*. Bratislava.
- HABOVŠTIAK, A., 1992: Bínske šiance a problémy ich pamiatkovej ochrany. In: *Archaeologia historica* (ďalej AH) 17. Brno, 271–277.
- HALAGA, O. R., 1965: Porta Poloniae w kwistii szlaków karpackich we wczesnym średniowieczu. In: *Acta Archaeologia Carpatica* 7. Kraków, 5–32.
- HALAGA, O. R., 1973: Počiatky diaľkového obchodu cez stredné Karpaty a košické právo skladu. In: *Historica Carpatica* 4. Košice, 3–25.
- HANULIAK, M., 1982: Osídlenie Žitného ostrova z pohľadu stredovekej archeológie. In: AH 7. Brno, 97–102.
- HANULIAK, M., 1994a: Malé Kosihy. Pohrebisko z 10.–11. storočia. Nitra.
- HANULIAK, V., 1994b: Archeologický výskum zvolenského komitátneho hradu. In: AH 19. Brno, 207–213.
- HANULIAK, V., 1996: Via magna na strednom Slovensku v období súčasného a vrcholného stredoveku. In: AH 21. Brno, 443–449.
- CHALOUPECKÝ, V., 1923: *Staré Slovensko*. Bratislava.
- JANŠÁK, Š., 1961: Česká cesta – najstarší spoj Slovenska s českými krajinami. *Vlastivedný časopis* 10, 83–87.
- JANŠÁK, Š., 1964: Z minulosti dopravných spojov na Slovensku. *Geografický časopis* 16, 13–31.
- JANŠÁK, Š., 1964: Prechod českej cesty cez údolie Nitry pri Dvoroch nad Žitavou. *Geografický časopis* 19, 326–339.
- JANKOVIČ, V., 1987: Vznik mesta Bratislavy. In: *Najstaršie dejiny Bratislavy*. Bratislava, 187–195.
- KLEIN, B., 1978: Zásady určovania stredovekých ciest v geografickom prostredí. In: *Vlastivedný zborník Považia* 13. Banská Bystrica, 19–39.
- KLEIN, B.–RUTTKAY, A.–MARSINA, R., 1994: *Vojenské dejiny Slovenska I. (Stručný náčrt do roku 15–26)*. Bratislava.
- KUBŮ, F.–ZAVŘEL, P., 1994: Terénny průzkum české oblasti Zlaté stezky. In: *Zlatá stezka. Sborník Prachatického muzea* 1. Prachatice, 54–76.
- KUČERA, M., 1977: O historickom povedomí Slovákov v stredoveku. *Historický časopis* 25, 217–238.
- KVĚT, R., 1995: Staré stezky a osídlení v České republice. In: *Zlatá stezka. Sborník Prachatického muzea* 2. Prachatice, 68–72.
- LEXIKON..., 1997: *Lexikon slovenských dejín*. Banská Bystrica.
- MARSINA, R., 1986: Obdobie rozvinutého feudalizmu. In: *Dejiny Slovenska I*. Bratislava, 226–330.
- POŠVÁŘ, J., 1964: Obchodní cesty v českých zemích, na Slovensku a v Polsku do 14. století. *Slezský sborník* 62. Opava, 54–64.
- PAVÚK, J., 1982: Druhý rok záchranného výskumu v Žikovciach. In: *AVANS v r. 1981*. Nitra, 219–221.
- PRAMENE..., 1989: *Pramene k dejinám osídlenia Slovenska z konca 5. až 13. storočia I*. Nitra.
- PRAŽÁK, K., 1988: *Legendy a kroniky koruny uherské*. Praha.
- RATKOŠ, P., 1965: Podmanenie Slovenska Maďarmi. In: *O počiatkoch slovenských dejín*. Bratislava, 193–220.
- RATKOŠ, P., 1968: *Pramene k dejinám Veľkej Moravy*. Bratislava.
- RATKOŠ, P., 1978: Naše sídliskové útvary v latinskej terminológii 9.–12. storočia. In: AH 3. Brno, 247–254.
- RATKOŠ, P., 1983: Anonymove Gesta Hungarorum a ich pramenná hodnota. *Historický časopis* 31, 825–870.
- RATKOŠ, P., 1986: Slovensko v 10.–12. storočí. In: *Dejiny Slovenska I*. Bratislava, 164–225.
- RATKOŠ, P., 1988: Slovensko v dobe veľkomoravskej. Košice.
- RUTTKAY, A., 1983: Problematika výroby a výskytu dekoratívnych kovových predmetov na území Slovenska. In: AH 8. Brno, 347–364.
- RUTTKAY, A., 1985: Problematika historického vývoja na území Slovenska v 10.–13. storočí z hľadiska archeologického bádania. In: *Veľká Morava a počátky československé státnosti*. Praha–Bratislava, 141–185.
- SEDLÁK, V., 1987: Centrálné postavenie Bratislavského hradu do konca 13. storočia. In: *Najstaršie dejiny Bratislavy*. Bratislava, 157–164.

- SLIVKA, M., 1990: Stredoveká cestná sieť na východnom Slovensku a jej determinanty. In: Slovenska numizmatika 11. Bratislava, 83–110.
- SOPKO, J., 1995: Kroniky stredovekého Slovenska. Stredoveké Slovensko očami kráľovských a mestských kronikárov. Bratislava.
- STEINHÜBEL, J., 1991: Počiatky slovenskej štátnosti. Bratislava.
- VARSÍK, B., 1984: Z osídlenia západného a stredného Slovenska v stredoveku. Bratislava.
- VARSÍK, B., 1990: Slovenské (slovenské) názvy riek na Slovensku a ich prevzatie Maďarmi v 10.–12. storočí. Bratislava.
- VLASTIVEDNÝ..., 1977: Vlastivedný slovník obcí na Slovensku I. Bratislava.
- ŽEMLIČKA, J., 1996: Čechy v době knížecí. Praha.

Zusammenfassung

Die Kommunikationen in der Slowakei im 10.–13. Jahrhundert im Zusammenhang mit den Trassen der militärischen Operationen

Außer bekannten Funktionen dienten die Wege auch zur Umgruppierung des Militärs. Wenn es auch oft in Erinnerung gebracht wird, fehlt bisher in unserer Historiographie eine zusammenfassende Verarbeitung dieser Problematik. Der vorgelegte Beitrag versucht, diese Lücke mit Hilfe des Ausgangsmaterials aus dem Gebiet der Slowakei im 10.–13. Jh. auszufüllen.

Die umfangreichste militärische Operation im 10. Jh. war in der Slowakei die Besetzung ihrer südlichen Teile von almagyarischen Truppen. Es ist überraschend, daß die Trasse dieser Truppen durch das historische Gebiet um Nitra auf dem sogenannten Böhmischem Weg (Abb. 1) führte. Zu diesem Resultat kommen wir jedoch erst unter der Voraussetzung, daß falsche Interpretationen unserer Historiographie aus einigen Chronikkommentaren beseitigt werden. Es handelt sich um die richtige Lokalisierung des Burgwalls Várád in das heutige Biňa und des Zusammenflusses des Bachs Tormoš mit dem Fluß Nitra bei Nyárhida (Abb. 1, 3). Eine weitere Trasse der almagyarischen Truppen führte durch das Hron-Tal ins Zvolener Gebirge auf dem alten Wege aus der Zeit des Mährischen Großreiches (Abb. 1, 2).

Im 10.–13. Jh. hingen mit den Wegen die Flußfurten und andere durchfahrbare von Wachtruppen beschützten Stellen zusammen, einschl. Pässe und Landestore. Ihr Vorkommen wurde auch in wenig besiedelten Grenzgebieten verzeichnet. Die bedeutsamen Furten befanden sich auf dem Fluß Váh bei Šintava, auf Nitra bei Nyárhida, auf Ipel gegen Szob und auf der Donau bei Ostrihom und Bratislava (Abb. 1). Seit dem 11. Jh. war vom militärischen Gesichtspunkt aus die bedeutsamste Furt bei Bratislava. Hier trat in Bratislava eine Abbiegung der transeuropäischen Magistrale ein. Sie führte am rechten Donauufer von Westeuropa in der Richtung nach Balkan. Durch Bratislava hindurch gingen nach Westslowakei mehrere Heere. Ihr Ziel war u. a. die Besetzung der wichtigen Burgen und das Plündern. Ihre Marschroute führte oft zur Šintaver Furt, davon nach Nitra und in der Linie des Böhmischem Weges zum Unterlauf der Flüsse Hron und Ipel. Nebst der fast ausschließlich angeführten Trasse des Böhmischem Weges kommen seit dem 11. Jh. in schriftlichen Quellen auch Erwähnungen von einem anderen, sog. Polnischen Fernweg vor, der angeblich durch die Ostslowakei durchgehen sollte. Nach den erreichbaren Quellen wurde dieser Weg im 11.–12. Jh. unverhältnismäßig seltener als der vorhergenannte verwendet. Seine Bedeutung wuchs am Ende des 13. Jh.s, als man da anfang, einheimische Rohstoffe sowie Fertigwaren nach Polen und baltischen Ortschaften in erhöhtem Maße zu befördern.

Im Jahre 1241 plünderten die Westslowakei die Tatarenhorden. Sie kommen dort wahrscheinlich durch den Jablunkover Paß. Ein Teil zog nach Bratislava und der andere durch die Bánovcer Mulde entlang des Flusses Nitra zur Stadt selbst. Die Verteidiger der Stadt widerstanden dem feindlichen Angriff, ähnlich wie die Bewohner der Städte Trenčín, Bratislava und Komárno. Das verwüstete Gebiet im bedeutendsten Teil der Slowakei zwischen Bratislava, Trnava und Šintava deutet jedoch an, daß hier die Tatarenheere eine dauernde logistische Basis hatten. Die archäologischen Quellen bieten für die Erklärung ihrer Bewegungen nur wenige Möglichkeiten. Eine der seltenen Ausnahmen in dieser Richtung stellt das bewohnbare Halbgrubenhaus aus Palárikovo dar. Im seinem Eingangsraum lagen vier Menschenkette. Die Möglichkeit, diesen Zusammenhang anzunehmen, erlaubt das Fundinventar einschl. Militärien und Kleidungsstücke von morgenländischer Herkunft (Abb. 4:A–B).

Abbildungen:

1. Westteil der Slowakei bis zur Hälfte des 13. Jh.s. 1 – Fernwege, 2 – bedeutsame Lokalitäten, 3 – Flußfurten, 4 – Pässe und durchfahrbare Stellen.
2. Teil der mitteleuropäischen Region. Fernwegenetz in der Zeit des Mährischen Großreichs (nach Š. Janšák 1964, Landkarte 1).
3. Biňa (Bez. Nové Zámky). Plan des Burgwalls (nach A. Habovštiak 1992, Abb. 2).
4. Palárikovo (Bez. Nové Zámky). A – Plan des Halbgrubenhauses mit den Menschenkette, B – Auswahl aus den Gegenständen aus dem Fundinventar.