

fuera. fuiff. floz put. iamlibat. offitio. ne.
maai. Severo. i. padio. pncipe. dno. Joh.
tiffen. Tandem. etia. valentib. virorib. Regnoy.
emie. i. alloy. euancey. Regnoy. vias. i. stratas.
nanda. vidliq. i. pmo. tironu. ad. metas. Regni. h.
aavay. fuae. i. Synche. d. quolib. dnu. memoriali.
faliq. medius. loco. Et. abhinc. i. Jabluncza. circa. Ca.
en. Jte. d. p. caidib. venditioni. exponendis. fah. memorib.
i. no. plus. Jte. abinde. alio. exet. ad. fuae. i. nulla.
n. off. vnda. i. l. expigi. tributu. f.
en. flavhjd. vltra. Danub.
Cunitatis. i. tumado. d.
annu. p. coftituer.
nfibz. refer. Regie. ifta.
u. rebz. meran. centes. adu.
falus. eoz. rebz. pcedendi. d. l.



Via Bohemica



Via Bohemica

A kiadvány a Cseh út történetét és jelentőségét tárja fel, mely a középkortól Prágát és Budát kötötte össze. Békeidőben a városok és államok közti kereskedelmet szolgálta, háborúk idején hadi útvonalként használták. Európa egyik fő kereskedelmi útvonalává Károly Róbert magyar és Luxemburgi János cseh király emelték 1335-1336 közt Visegrádon zajlott tanácskozásukon. Mivel Bécset elkerülte, letéteményese volt az osztrákokkal szemben kötött szövetségüknek.

A hivatalossá tett út a korábban használt útvonalak nyomait követte. A történelmi Magyarország idején az útvonal a 14. és 15. században élte fénykorát. A magyar királyok védelem gyanánt erőd és várrendszert építettek ki. Az útvonalon tilos volt minden önkényes vám- és adószedés, a kereskedők háborítatlanul utazhattak rajta.



www.mas-sc.v.sk



www.mas-moravsky-kras.cz



www.masdudvah.sk

Az Öreg-Feketevíz HACS a Duna menti alföldön, Nagyszombat megye (Galántai járás –Alsószelei, Felsőszelei, Királyrév, Tallós és Vezekény, Dunaszerdahelyi járás -Pozsonyeperjes községek) területén található. A Dudvág HACS a Duna menti alföldön, Nagyszombat megyében (Galántai járás - Feketenyék, Vízkelet, Alsószerdahely, Gány, Nemeskajal, Nemeskosút, Kismácséd, Taksony, Hidaskürt, Tósnyárasd, Vága, Nagymácséd községek) található. A Morva Karszt HACS - MAS Moravský kras (55 települést tömörít) a Drahaný-dombság déli részén terül el, melyet Brunn, Blansko, Boskovice és Vyškov határol.

Európsky poľnohospodársky fond pre rozvoj vidieka:
Európa investujúca do vidieckych oblastí



Spolufinancované EÚ



A projekt további partnerei:



A kiadvány szerzői:

Mgr. Dagmar Hamalová

Mgr. Petr Vitámvás

Ing. Vladimír Mrva

Grafikai terv:

Jana Koudelková

A Via Bohemica a LEADER Együttműködési Program projektuma, amely a Vidékfejlesztési Program SzK 2007-2013 (4.2-es számú intézkedés: Együttműködési programok megvalósítása a 2013-as évben) támogatásával, az Öreg-Feketevíz HACS, a Dudvág HACS és a Morva Karszt HACS közreműködésével került kiadásra.

A kiadvány borítóján Károly Róbert 1336. január 6-án kiadott levelének fotója látható, mely a Cseh úton érvényes kereskedelmi szabályokat rögzíti. (Brunn város levéltára).*

Tartalom

Bevezető	4
Régióink történelmi összekötő útjai.....	5
A Via Bohemica Közép-európai kontextusban	8
A Via Bohemica a mai Szlovákia és Csehország területén	11
A Via Bohemica gazdaságának és közlekedésének történelmi háttere a mai szlovák és cseh oldalon	14
A Via Bohemica a 21. században és annak régióinkra gyakorolt hatása	24
Zárszó	28

Bevezető

Az itt élők, ahogy a vidékünket felfedező turisták számára sem feltétlenül elsődleges szempont régióink története, szűkebb hazánk történelmi fejlődése. Sok esetben megelégszenek a természet szépségével és gazdagságával, amit saját pihenésük, egészségük megőrzése, esetleg annak visszaszerzése érdekében használnak ki.



Nagymácsédi kereszt

Kevesen gondolnak arra, mennyi mindent köszönhetünk elődeinknek, akik megteremtették ezeknek a lehetőségeknek a feltételeit, megalapozták a ma értékeit. A gazdaság, ipari termelés és a mezőgazdaság fejlődése magával hozta a kultúra és a tudományok fejlődését is, megteremtve ezzel az elkövetkező generációk számára a magasabb életszínvonal elérésének lehetőségét.

Minden lokálpatrióta feladata és kötelessége, hogy szülőföldjét szeresse, védje annak értékeit, és ezekkel az értékekkel megismertesse mindazokat, akik ezután érdeklődést tanúsítanak.

Dicséretre méltó, hogy esetünkben erre a feladatra két régió projektpartnerei vállalkoztak, mely régiókat az ún. Cseh út kötött és köt ma is össze. A történelmi dokumentumok alapján ezt a gazdasági összekötő utat Via Bohemicanak is nevezzük, mely Csehország és Szlovákia szomszédos régióit köti össze.

Hogyan jött létre ez a gazdasági út? Választ a régmúlt idők történelmi dokumentumaiban találhatunk.

A gazdasági utat, amely Budáról a mai Nyugat-Szlovákia területén keresztül vezetett Csehországba és onnét a nyugati piacok felé, már a 11. századtól Cseh útnak (Via Bohemica) nevezték, amit Károly Róbert 1336. január 6-án kelt királyi levelében megújított és felsorolta működtetésének feltételeit.

Keletkezési idejét a történészek általában igyekeznek saját szempontjaik szerint meghatározni időben és történelmileg. Lényegében mindegyiknek igaza lehet, mert nagy valószínűséggel Közép-Európa benépesedésével egy időben, több korszakon át, fokozatosan épült ki.



Alsószerdahelyi Vénusz

Régióink történelmi összekötő útjai

Mikor a Cseh útról hallunk, netán olvasunk, valószínűleg ritkán ötlik fel bennünk, hogy kialakulása az emberiség legősibb vándorlásai idejére nyúlik vissza, hiszen emberemlékezet óta régióink, így Közép-Európa is, népvándorlások színtere, melyek célja minden esetben az újabb és jobb életfeltételek felkutatása.

Ennek kézzel fogható bizonyítékait, régészeti leletek formájában megtaláljuk a folyómedrek és ősi utak mentén, a folyók gázlói és átkelői környékén.

Vágsellye határában a Vág folyó jobb partjának homokpadja rejtette azt a kb. 50 000 évesre becsült neandertáli asszony homlokcsontot, amit egyéb mamutcsontok és fogak, valamint ősem-lősök maradványaival, mint a pleisztocén korból származó óriásszarvas, együtt fedeztek fel.



A Vágsellyén talált neandertáli homlokcsont

Régióinkban nem mennek ritkaságszámba a középkori és új-kőkorszaki lelőhelyek, amelyeket Vágsellye, Gány, Alsószerdahely, Nagymácséd és Szered (Mácsédi és Szeredi dombok – homokdűnék) térségében tártak fel, valamint a Bořitov völgy térségében. Ezeken a lelőhelyeken olyan kőszerszámokat és eszközöket találtak, amelyek ékes bizonyítékai annak, hogy e területeket már ezekben a korokban is la-



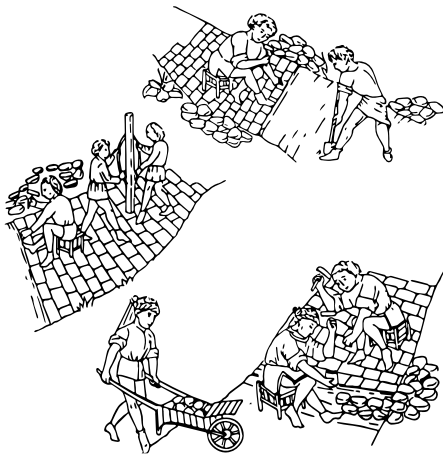
Több, mint 35 000 éves mamut őrlőfog a Vág folyó hordalékából

kottak voltak. Figyelemre méltó, egyben nagyon fontos momentum, hogy ezen lakott településeket kialakított ösvények és utak kötötték össze, amelyek nagy része a mai napig fennmaradt, amiből következik, hogy az utazás, a közlekedés és szállítás ősidőktől kezdve az emberiség alaptevékenységei közé tartozik.

A legkedveltebb, leglátogatottabb helyeken, ahonnan távolabbi vidékekre vezettek az utak, alakultak ki a magasabb településszerkezetű városok, melyek áruforgalmi központokként működtek, egyben biztonságos pihenőhelyként szolgáltak az utazók és kereskedők számára.



*Középkori szekérutazás
(freskó Manta várából, Piemont, Olaszország)*



Útkövezés - középkori kéziratban szereplő illusztráció 1448-ból

Fontos és kézzelfogható változás az utakat illetően a római korban volt tapasztalható. Főleg Európa déli területein, ugyanis a római uralkodók nagy figyelmet szenteltek azok karbantartására. A legfontosabb útvonalak kemény burkolatot kaptak, sőt kikövezték őket.

A korai középkorban az úthálózat fejlődése szorosan kapcsolódott a már meglévő, és az idők folyamán hangsúlyossá vált, korábban kiépült utakhoz, melyek közül sok még az őskorban keletkezett útvonalakat követett.

Az úthálózatot távolsági utak alkották, amelyek az egyes kereskedelmi központokat kötötték össze a környező államokkal és európai központokkal. A helyi jellegű utak pedig az egyes települések közti úthálózatot alkották. Ezen úthálózatok létrejötte állami, katonai és gazdasági érdekek alapján vált lehetővé, ill. maradt fenn és fejlődött, figyelembe véve a természeti adottságokat és a terület átjárhatóságát is. Az utak lehetőség szerint a geográfiai legkevésbé tagolt területeken át vezettek, legfőképpen a sík területeket kihasználva, amelyek bőséges ivóvízkészlettel rendelkeztek, viszont a lápos, mocsaras területeket elkerülték. A kereszteződéseket fa cölöpökkel, később keresztény szimbólumokkal, keresztekkel, szentek képeivel és szobraival, kápolnákkal jelölték. Az

utak építési kiadásainak fedezésére, karbantartására, a hidak építésére és karbantartására, a gátak és gázlók fenntartására adót szedtek, és az uralkodónak a külföldről szállított áru utáni vámszedési joga volt. Hidak, révek és kompok kevés helyen épültek, ill. üzemeltek, így a folyóvizeken való átkelés ellenőrzése és a vám behajtása egyszerű és áttekinthető volt.



Utazók a középkorban (freskó Manta várából, Piemont, Olaszország)



Idegen országokról alkotott elképzelések a középkorban (teve és színesbőrű ábrázolása templomi freskón, Kraszko, Szlovákia)

A korai középkorban kialakított utak irányvonala örökölt maradt az elkövetkező korok számára. Bizonyos változásokat csupán a kolonizáció-gyarmatosulás, új területek felfedezése, és az újabb városok létrejötte eredményezett, mikor is a folyamatos lakosságnövekedéssel együtt némelyik távolsági útvonal iránya követte a gazdasági fejlődés irányvonalát.



*Korabeli elképzelések az utazókra leselkedő veszélyekről, élőlények (Dis ouventurlich buch bewiset wye von einer frouwen genant Melusina, 1474)**



*Korabeli elképzelések az utazókra leselkedő veszélyekről, démonok (Dis ouventurlich buch bewiset wye von einer frouwen genant Melusina, 1474)**



*Károly Róbert királyi pecsétje az 1336. január 6-án kiadott levélen (Brünn város levéltára)**

A XIV. századtól szisztematikus fejlődésnek indult az úthálózat – a közutakat kiszélesítették és minőségük nagyban javult. A lopások és rablások megakadályozása érdekében 1361-től rendelet mondta ki, hogy az utak mindkét oldalán „öklömnyi kőhajításra” ki kell vágni a fákat és bokrokat. A kereskedelem fejlődése magával hozta a fuvarozás és a fuvarozással kapcsolatos foglalkozások elterjedését, így a 13. és 14. században már a kereskedőkön kívül az áru szállítását erre szakosodott fuvarozók is végezték.

A 15. századadban kezdték gyártani az első forgótengellyel rendelkező kocsikat, majd a 15. és 16. századfordulón bevezették a személyszállításra készített könnyű kocsikat. Ennek ellenére a személyszállításra továbbra is a lovon, öszvéren és számaron való utazás volt a jellemző.

Kemény útburkolatú utakat francia mintára, a 18. században kezdtek építeni.

A társadalmi, gazdasági és ipari fejlődéssel és összességében a tudományos és technikai előrelépéssel összefüggött és nagymértékben fejlődésnek indult a közlekedés, és az ezt az igényt kiszolgáló úthálózat minőségi javulása.

Ezt a fejlődést jelezte régióinkban a 19. század második felében megjelenő vasúti közlekedés, ami a század 50-es és 70-es éveire hálózattá nőtte ki magát. Ez a közlekedési forma lehetővé tette a gyorsabb, tömegében jelentősen nagyobb mennyiségű áru és személyszállítást, illetve a nyersanyag és az ipari termékek nagyobb távolságokra való biztonságos eljuttatását.

A Via Bohemica Közép-európai kontextusban

A XIV. század 30-as éveinek közepén, Luxemburgi János Cseh király olyan helyzetbe került, hogy országát szinte minden oldalról ellenség vette körül. Nyugat felől a Wittelsbach-ház béli Lajos bajor király, délről az osztrák Habsburgok, és északról Nagy Kázmér lengyel király.

VIII. Bonifác pápa halála után Luxemburgi János és IV. (Bajor) Lajos német-római császár kapcsolata fokozatosan megromlott, hatalmi politikájuk is ennek megfelelően változott. Viszonyuk Karintiai Henrik, fiú utód nélküli, 1335. április 2-i elhunytja után végleg elmérgesedett, hiszen a cím így János Henrikre, Luxemburgi János fiatalabb fiára szállt, aki Henrik egyetlen örököse, a lánya, Margit férje volt. Karintiai Henrik uradalmára – Karintia, Krajna és Tirol területe - melyek Itália felé stratégiai jelentőségűek voltak, a bajor Wittelsbachok és az osztrák Habsburgok is igényt tartottak, akik végső soron a hagyatékot megszerezték a Luxemburgiak kárára.

A lengyel királlyal való ellenségeskedés hosszú ideig tartott. Ennek oka a lengyel királyi cím birtoklása körüli vita volt, hiszen Luxemburgi János, mint az utolsó Přemysl uralkodó, aki a cseh és lengyel királyi címet is magáénak tudta, szintén jogot formált a lengyel koronára. Címei közt a lengyel király is szerepelt, bár ez inkább formális kijelentés volt, mint valódi országlás. 1327 – 1329 közt Luxemburgi Jánosnak ugyan sikerült a Cseh Királysághoz csatolni a legtöbb sziléziai fejedelemséget, de a lengyel területek többsége így is felügyeletén kívül maradt. 1335-ben Luxemburgi Jánosnak sikerült elhárítania a fenyegető veszélyt. Fia, Károly herceg segédletével szövetséget kötött előbb Nagy Kázmér lengyel, majd később Károly Róbert magyar királlyal.

Károly hercegnek először Sandomierzben május 28-án sikerült fegyverszünetet kötni Kázmérral. A további tárgyalások során 1335. augusztus 24-én Trencsénben a lengyel király képviselte és Luxemburgi János, valamint fia Károly, megállapodtak a békefeltételekben, miszerint János mindörökre lemond a lengyel királyi címről, Nagy Kázmér pedig feladja a sziléziai területek iránti követelését. A következő szerződéshez, melyet 1335 novemberében Visegrádon kötöttek, közvetítőként a magyar király, Károly Róbert is csatlakozott; Luxemburgi János végleg lemondott a Lengyel királyi címről, cserébe Kázmér garantálta a békét a cseh királlyal;



Károly Róbert (szobor a Királyok sétányán, Csécs, Szlovákia)



*Luxemburgi János unokája és IV. Károly cseh király fiatalabb fia - Luxemburgi Zsigmond király (Ulrich von Richental Chronik des Konstanzer Konzils)**

ezt a szerződést a két uralkodó 1337 márciusában megerősítette. A trencsényi szerződéseket Nagy Kázmér 1339. január 9-én hitelesítette, amikor végleg lemondott a sziléziai fejedelemségről.

A fent említett megállapodások része volt egy új távolsági kereskedelmi út kiépítése, Magyar Királyságból kiindulva a morva és cseh területeken át egészen Nürnbergig. Károly Róbert 1336. január 6-án kelt levelében felsorolja azokat a településeket, melyeken keresztül a cseh- és morvaországi kereskedők eljuthatnak a magyar határtól Nagyszombatig, majd tovább Budára. Az



Károly Róbert fia, Nagy Lajos király (szobor a Királyok sétányán, Csécs, Szlovákia)

Anjouk és a Luxemburgiak kölcsönös katonai segítségnyújtásra kötelezték magukat, függetlenül attól, hogy egyszeri támadásról vagy komoly hadjáratról volt-e szó. Nem kétséges, hogy ez elsősorban a Habsburgokkal szembeni szövetséget jelentett, ez jól látható abból a záradékból, mely szerint sem János, sem pedig Károly Róbert nem köthet egyoldalú békét. Az osztrák Habsburgok ellen más jellegű védekezés is folyt. A Magyar Királyságban a nyugattal való kereskedelem

elsősorban a Duna mentén, Bécsen keresztül folyt, mely részben ennek köszönhetően jelentős kereskedelmi központtá fejlődött, státuszát különböző privilégiumok, valamint a szigorúan védett raktározási jog tovább erősítették. János király meg kívánta változtatni, egyszersmind meggyengíteni Bécs és az osztrákoknak a nemzetközi kereskedelembe betöltött szerepét; a magyar királlyal kötött megállapodás révén megkísérelte a Németországból Magyarországra irányuló kereskedelmet elterelni Cseh- és Morvaországon keresztül. E kereskedelmi útvonal mentén Bécshez hasonló fontos szerepet töltött be Brünn városa, ráadásul nagyobb szabadságot élvezett, kevesebb megkötéssel a külföldi kereskedők által kínált és felhalmozott áruk felé.

A nagyszabású terv kétségtelenül súlyos nehézségeket jelenthetett volna az osztrák szomszédok számára, de megvalósítása érdekében meg kellett győzni elsősorban a német kereskedőket, hogy ezt az utat válasszák. Nem csupán császári városokkal kellett megegyezni a kedvezményekről, mely által vetélytársai lehettek a bécsi kereskedelemnek, de elsősorban olyan helyi, cseh és magyar területeken jelentkező nehézségeket kellett megoldani, mint a helyi hatalmasságok által kivetett vámok, példának okáért az esztergomi érsek vagy a régi adószedők a cseh vámokon, a hazai kereskedők érdekei és egyebek.

Néhány fennmaradt levélből kitűnik, hogy az elkövetkező időben cseh és magyar oldalról egyaránt történtek erőfeszítések ebben az irányban, és e tevékenységben részt vállalt a prágai városi elit, mely lépéseket tett az új kereskedelmi útvonal kialakítására, és néhány császári várossal „a cseh kereskedők és üzlettársaik” valódi konzorciumának létrehozására. 1337-ben – Mainz, Augsburg és Nürnberg egy-egy, valamint Prága két polgára - követségben jártak az esztergomi

érseknél, akinek területeit a Morvaországot Pesttel összekötő út átszelte, azzal a kéréssel, hogy csökkentse az adóterheket, amire az érsek ígéretet tett. A bécsi kereskedőjog nem engedélyezte a német kereskedők számára, hogy termékeiket a Magyar Királyság területére szállítsák, ahogy a magyar kereskedők sem hozhattak be árut a német területekről. A külföldi kereskedők kénytelenek voltak az árut Bécsben értékesíteni, mely végső soron felverte az árakat. 1336-ban Luxemburgi János megkísérelte gyengíteni Bécs és egyben a Habsburgoknak a nemzetközi kereske-



Károly Róbert királyi dénárok 1327-ből

delemben betöltött pozícióját, és a nyugat-keleti kereskedelmi útvonalat áthelyezni a cseh területekre, ahol Bécs szerepét Brünn volt hivatott betölteni. János király kiváltságokat kínálhatott a kereskedőknek, hogy az új utat válasszák, de nem akadályozhatta meg, hogy a régi bevált Duna-menti útvonalat használják, ezért a cseh területeken folyó kereskedelem jelentős mértékben nem növekedett. IV. Károly uralkodása alatt a Regensburg melletti Donaustauf várának elfoglalásával megkísérelte felügyelete alá vonni a Duna-menti kereskedelmi utat, de ez sem hozott átütő sikert, így IV. Károly kénytelen volt feladni a várat és lemondani nagyszabású tervéről.

A visegrádi megegyezés nem csak ennek a kezdeményezésnek volt az alapja, de megala-

pozta a közép-európai térség új hatalmi pozícióinak kialakítását, megfelelő alapot adva a keleti szövetség kialakulásának a Habsburgok és a császár közti készülődésben lévő háború előtt. A győzelem a Luxemburgiak számára nem csupán a veszélyeztetett karintiai örökséget biztosította volna, de hosszútávon is hatással lehetett volna a birodalmi politikára. Úgy tűnik János király visegrádi egyezségei egyetlen célt szolgáltak, maga és családja számára visszaszerezni a római koronát. Erről tanúskodik Károly Róbert 1335. szeptember 3-án kelt levele, mely szerint a szerződés nem csak addig érvényes, míg János a királyi méltóságában megmarad, hanem „akkor is, ha tovább emelkedik és egyéb, nemesebb tisztségeket szerez”. Kétséget kizáróan itt egyedül a császár cím elérésére gondolhatott. A terv azonban nem teljesült, többek közt azért sem, mert az 1335-ben létrejött baráti viszonyt a cseh és magyar fél közt nem sikerült fenntartani. A kereskedelmi útvonalat, mely Luxemburgi János számára meghozhatta volna az áhított felemelkedést, nem sikerült kellőképpen előtérbe helyezni a Duna menti utakkal szemben, és a későbbi próbálkozások ellenére is csupán mellékvonalként szolgált.



*Töredék Károly Róbert 1336. január 6-án kiadott leveléből (Brünn város levéltára)**

A Via Bohemica a mai Szlovákia és Csehország területén



Kőszerszámok a mezolitikumból, szeredi sauvetterien csoport (Szlovákia)

A Cseh út mentén elhelyezkedő területek közül több már az őskortól fontos szerepet töltött be. Ezt bizonyítják a legrégebbi időkből származó ősi, középkori temetkezési helyek az egykori útvonal mai szlovák és cseh területein. A mai Szlovákia területén ilyeneket találunk Vágsellyén, Gányon, Nagymácsédon és Szeredben. (mácsédi és szeredi dombok). A semtei rév közelében kőkori település nyomaira bukkantak, mely lakói gyűjtő-gyűjtő életmódot folytattak, később földműveléssel foglalkoztak. További telephelyek maradványaira bukkantak a magasabb homokdombokon, dűnéken, valamint a Vág árteréhez tartozó pici szigeteken. A legismertebbek közülük a szeredi és a mácsédi dombok. Itt talált maradványok bizonyítják a terület korai benépesedését. Figyelemreméltó, hogy e területet a mai napig fennmaradt úthálózat köti össze.

A dél-szlovákiai területekhez hasonlóan Morvaország területét is kereskedelmi és gyalogutak



A mácsédi dombok régészeti feltárásának látképe 1995-ből (SZERED város története, Szered városa, 2002)



A nagymácsédi régészeti kutatások helyszíne napjainkban.

hálózták be a korai időktől fogva. A tengelyt a Morva folyó jelentette, aminek mentén húzódott az ősi út, és amit később Borostyánútnak neveztek el. A távolsági kereskedelemben a Boskovi-cei út volt az egyik legősibb útvonal. Ennek bizonyítékait már a késő kőkor idejéből megtaláljuk. Az itteni vadászok a helyi nyerskövek helyett gyakran északi tűz- és kovaköveket használtak krakkói és sziléziai bányákból, mely a kereskedelem ékes bizonyítéka. A későbbi korokban e sík terület továbbra is sűrűn lakott volt, és a régészeti feltárások anyagából kiviláglik, hogy az itteni kereskedelmi útvonal komoly hatással volt a terület fejlődésére.



A semptei Esterházy vár és Szered város látképe korabeli metszeten 1666-ból. (Magyar Nemzeti Múzeum, Budapest)

A Boskovicei távolsági kereskedelem fejlődéséről árnyaltabb képet az írásos emlékek alapján kapunk. Az antik források közül Klaudiusz Ptolemaiosz munkájában Strevinta települést említi. A leirat a második század közepén született, de lényegesen korábbi állapotot örökít meg – a késői vaskort, amikor Morávia a kelták uralták. Strevinta fontos támaszpont volt a Vindobonától az Odera folyó torkolatáig vezető út mentén. Nagy valószínűséggel Bořitov kataszterében volt található. Fontos kelta állomás volt még a

Drahany-dombságon fekvő Staré Hradisko. Jellegzetes kereskedő állomás volt, amit időszámításunk kezdete körül nem harcok semmisítettek meg, hanem lakói önként hagyták sorsára, miután a kereskedelem elapadt.

A Nagymorva Birodalom idején a Boskovicei-völgyön ismét fontos útvonal haladt át, jelentőségéről azok a magaslatokon emelt erődítmények tanúskodnak, melyeket a Malá Hana (Veľké Opatovice, Mařín, Biskupice) vonal védelmére emeltek. Ez az út a korai középkor útőreként működött, mely nem csak Cseh-



Az egykori semptei rév látképe napjaikban



A Szered melletti Vág hídőállás tervezete 1863-1864-ből, a Cseh út kereszteződése a semptei rév két oldalán (Szered város története, 2002)

szágot és Morvaországot, de Moráviát és a Balti-tengert is összekötötte. A középkorban szinte valamennyi jelentős dél-morvaországi útvonal érintette Brünn. A 13. század második harmadában Brünn királyi várossá, egyben fő utazási csomóponttá vált, és ez így maradt egészen az újkor kezdetéig. Innét indult már a Nagymorva Birodalom előtt a dél-morva és cseh területek fő összekötő útvonala, az ún. Trstenicai út, mely Brünnből észak felé vezetett Lipůvka, Čierna Hora, Svitávka, Svojanov és Litomyšl irányába.



„Emlékkő“ a Cseh út mentén,
a falu közelében, (Lažany,
Csehország)



A Morva folyó partja
Hodonínnál (Veduta
Hofferiana, morva városok
látképgyűjteménye, 1720)*



„Képoszlop“ a Cseh út
mellett, nem messze Lipůvky
településtől, Csehország



Híd a Morva folyón Hodonínnál (Veduta Hofferiana, morva
városok látképgyűjteménye, 1720)*



Egy másik „emlékkő“ a Cseh
út mentén, közel a Kuchyňka ,
(Lažany, Csehország)



Hodonín és Szokolca Comenius Morvaország térképén, 1680)

A Via Bohemica gazdaságának és közlekedésének történelmi háttere a mai szlovák és cseh oldalon



*A Hodonín városát körülvevő fal és városkapu (Veduta Hofferiana, morva városok látképgyűjteménye, 1720)**

A Magyar Királyság területén a Cseh út Buda – Pest – Esztergom – Párkány – Érsekújvár – Udvard – Tardoskedd – Szered (Sempte) – Nagyszombat – Pozsonynádas – Bikszárd – Sándorfa – Korlátkő – Jablánc – Szenice – Sasvár – Holics – Szokolca vonalon haladt végig. Létezik egy régi mellékút, mely Szenice mellett kanyarodott le Morvaország irányába Vágújhelyen keresztül, további letérővel Miava – Korlátkő – Szalók – Magyarbród – Magyarvár irányába.

A Magyar Királyság felől két út haladt Morvaország irányába - az ún. Cseh út Szenicen, Holicson és Hodonínon vezetett keresztül, míg a fő útvonal azonban Sasváron és Lanžhoton haladt át. Mindkét útvonal számára nagy akadályt jelentett a Morva folyó, mely Magyarvár (Uherské Hradiště) mellett elágazott és csak a Thaya folyó összefolyásánál kapcsolódtak ismét össze. A Morva folyó két ágának átkelőhelyeit szemlélteti többek közt Comenius Morvaország térképe. A könnyebb közlekedés érdekében a nyugati ágon hidat emeltek, amelyen vámot is szedtek. A Morva folyó egyben vámhatárt is

jelentett, a vámot a magyar oldalon Holicsban és Sasvár - Morvaőrön szedték, a morva oldalon pedig a hodoníni hídon és Lanžhotban. Mindkét útvonalat vágóálatok terelésére is használták.

Régi vásártartó hely volt az út mentén Měnín is. Kiváló helyrajzi fekvéssel bírt, a Cézava és Arany patakok közti magaslaton állt, ami keleti és nyugati irányból is védelmet biztosított számára. A hegyfok legmagasabb pontján állt a templom és városi jellegét tükröző téglalap alakú udvar, ami piactérként szolgált. Měnín a kor közgazgatási központja is volt, ahonnan vitás kérdésekben jogi tanácsokkal látták el a környező településeket - Hustopeče, Pohořelice és Ivančice. Eredetileg királyi birtok volt. Luxemburgi János 1321-ben adományozta Eliška Rejčka királyné számára, aki Brünmben cisztercita kolostort alapított.

Měnín felé egy másik útvonal is vezetett Magyarországról Lanžhot, Břeclav, Podivín és Hustopeče irányból. 1333-ban Luxemburgi János úgy rendelkezett, hogy minden osztrák kereskedő utazzon Brünnön keresztül és ne Měnínen. Hasonló módon rendelkezett az osztrák, lengyel és magyar kereskedőkkel kapcsolatosan 1348-ban IV. Károly, amit 1373-ban János Henrik herceg is megerősített. Az út Brünnből Tuřany felé vezetett, Černovicen keresztül, tovább át a Szvítava folyón, ahol kapcsolódott a Brünnből Olomouc irányába vezető úthoz. A nem messze innen található kis dombon 1343-ban meglesték és orvul megtámadták a brünni kalmárokat és kézműveseket. Az út tovább a mai Křenová utca felé haladt, és Brünnbe a Zsidó-kapun át érkezett.

1243-ban I. Václav városi privilégiumokkal ruházta fel, így Brünn várossá, és korabeli



*Luxemburgi Zsigmond király utazása (Ulrich von Richental Chronik des Konstanzer Konzils)**

Dél-Morávia iparos és kereskedelmi központjává vált, majd regionális központból fokozatosan nemzetközi szintre fejlődött. A legrégebbi vásártér a mai Zöld piac, történelmi nevén Felső piac helyén volt, a másik – Alsó piac, a mai Szabadság téren volt, a lerombolt Szent Miklós templom mellett.

A városiasodás idején a kereskedők többsége külföldi volt, a város polgárai kereskedőkké csak akkor váltak, mikor a kézművesipar és a mezőgazdaság is többletet termelt. Az első hazai kereskedők a kalmárok voltak, akik kiskereskedelemben kínálták mindazt, amit a külföldi kúpecek hoztak, a rátermettebbek közül váltak ki a később nemzetközi kereskedelemig fejlődő kereskedők.

Brünn már a 13. századtól vásártartó jogot birtokolt, rendszeresen tartottak heti és havi vásárokat. II. Václav 1293-ban elrendelte, hogy piacnapokon bárki kínálhatta portékáját, de vásárnapokon kívül kizárólag a városi és elővárosi kereskedők árusíthattak. A vásár kezdetét táblákon hirdették, délig csak a városi lakosok vásárolhattak, valamint néhány iparos, délután pedig a bejárók, helyi és külföldi kereskedők. Brünn mindent megtett, hogy nemzetközi kereskedelmi központtá váljon. 1323-ban Luxemburgi János cseh király megtiltotta az ypres-i, genti és brüsszeli ruhák behozatalát, kivéve a legegyszerűbbeket. 1333-ban elrendelte, hogy az osztrák területekről érkező kereskedők nem mehettek Blučinen és Měninén, kizárólag Brünnön keresztül. Ugyanakkor engedélyezte a brünnieknek, hogy a Csehországba szánt árut bármelyik úton szállíthassák.



Fogadó a Cseh út mentén fekvő Letovicén, Csehország



Kartauzi kolostor Brünnben a Királymezőn, a Csehországba vezető út mellett.



Szent Anna szobor a trstenicei úton Řečkovícén

A lengyel és magyar királlyal kötött szerződés nyomán Károly Róbert magyar király 1336. január 6-án kelt levelében kijelölte a Cseh út nyomvonalát, melyen Brünn fontos kereskedelmi központként szerepelt, ahol a vetélytárs Bécshez hasonlóan árulerakatott kellett létrehozni. Ehhez csatlakozva János király rá akarta kényszeríteni a frankfurti kereskedőket, hogy a Cseh úton szállítsák árujukat Prágán és Brünn városán keresztül Lengyelország és Magyarország felé azzal, hogy az út biztonságát a cseh, lengyel és a magyar király szavatolják.

Brünnből Csehország irányába a kereskedők Trstenice utat használhatták, amely a régi cseh állam legfontosabb útvonala volt. A Trstenice út kifejezést elsőként Hermenegild Jireček használta. Vlastislav 1167-ben kelt a Litomyšli

premontreiekhez címzett levelében ezt találjuk – „porta terrae que dicitur Natrzenici” – kapu, melyet Trstenice-nek neveznek. Ugyanilyen névvel illették az bejáratnál található vámot is, melynek bevételeiből 1130-tól részesedett a visegrádi kapitula, később pedig a Litomyšli kolostor is. A szállítási útvonal elsősorban a sószállítást volt hivatott biztosítani – sal ungaricum.

A Trstenice út a brünni piacról indult és az erődítménnyel védett várost északi irányban hagyta el a běhounská-i kapun, elhaladva a kartausi rend kolostora mellett, közel a mai közút vonalához. A 13. század vége felé az út mentén kisvárosként alakult ki Černá Hora. Nála is gazdagabb múltra tekinthet vissza Bořitov, mely helyrajzi adottságait kihasználva már az előtörténeti kortól nagy jelentőséggel bírt. A Nagymorva Birodalom idején vaseszközök gyártásával és kovácműhelyeivel vált nevezetessé. A birodalom bukása után sem szűnt meg létezni, csupán lakosai az intenzíven művelt, nyílt mezőgazdasági területekről kissé távolabb költöztek, ahol temetkezési helyet hoztak létre és felépítették a Szent György templomot.

Bořitov-ból az út Chlumov és Sebranice irányába vezetett, melyről egy 1043-ban íródott okirat is tanúskodik. Ebben Eppo várparancsnok a bencés kolostornak adományozza Sebranice községet és a hozzá tartozó területet. Sebranice-ből az út Svitávky-ra érkezett.



Fogadó a Cseh út mentén fekvő Sebranice településen, Csehország



Útszakasz Černá Hora környékén az 1. katonai térképen az 1764-1767-es évekből

A falu melletti magaslaton emelt erőd a 11. századtól a 13. századig fontos védelmi pozíciót töltött be. Ugyanitt a 15. században várat emeltek. Svitávka a morva oldalon, átellenben Trstěnice-vel, ahol vám, piac és Keresztelő Szent János temploma volt. Fontos kereskedelmi utak csomópontja volt: a brünni (magyar, osztrák) és az Olmütz (Szilézia, Lengyelország) irányából érkező utak találkoztak itt. A település neve korábban Switawia (1201, falsum 1289) és Switauis (1221) formában szerepelt.

A történelmi forrásokban a 3 út találkozása I. Přemysl Ottokárnak a helyi kolostorról kiadott levelében szerepel, melyet Svitávka-n adott ki 1221-ben, a nem sokkal előbb megtartott Schatzbergi összejövetel után, ahol is a király és az olmützi Róbert püspök kísérete hazafelé tartva szétvált. Ez az okirat igazolja, hogy 1221-ben Svitávkán még 3 út keresztezte egymást, amikor még Letovicen és Křetinský völgyön keresztül vitt az út Prágába, és Malá Hanán keresztül Olmützbe. Eredetileg két átjáró létezett, melyet egy út kötött össze. Változást a kerekesszárú elterjedése hozott, amit új, különleges útvonalak kialakulása követett, ugyanakkor a Přemysl ház cseh és morva ága közti viszony rendeződése után a védelmet biztosító erődök

is lakatlanná, feleslegessé váltak. 1221 és 1250 közt új útvonal alakult ki Prága és Brunn közt, mégpedig az akkor benépesült Kunstanton keresztül.

Az utakra különböző adókat és illetékeket vetettek ki, mint: úthasználat, védelem és vám. Az első írásos említés az illetékek beszedéséről 1002-ből való, és a Pannonhalmi apátság alapítólevelében találjuk. A bencés apátságot Szent István, az első magyar király alapította 1001-ben. Az alapítólevélben a király biztosítja az apátság vagyonát. Tíz települést sorol fel, melyek közt szerepel Wag (Vág), mely a Vág folyó mentén fekszik. Ezek: FIZEG, BÁLVÁNYOS, TEMI-



Régészeti feltárások a svitávkai erődnél



A svitávkai erődnél talált érmék

RDI, CHIMUDI, WISETCHA, VOUISIAN, MURIN, COURTOU, WAG, POZSONY. A levélben szerepel továbbá, hogy az apátságot illeti a létező és a jövőben létrejövő vagyron adójának harmada.

Egy másik adománylevélben 1006-ban Szent István, a nyitrai vár melletti falvakat és szőlőst adományoz a Szent Emmerám káptalannak. 1075-ben I. Géza magyar király, korábban fejedelem, a Garam mentén alapított bencés apátságot, melynek fenntartásához földet és egyéb javakat, valamint az azokból befolyó adó- és vámbevételeket adományozta.

1111-ben Könyves Kálmán magyar király a Zobor-hegyi bencés apátság birtokösszeírásában pontosítja az apátsághoz tartozó falvakat és területeket. Ebben már fellelhetők olyan falvak, mint Gan (a mai Gány). Ezen felül megtaláljuk

Nyitra város harminc akkori legnevesebb lakójának névsorát, többek közt Una, Bača, Deda és Kača. Az utóbbi kettő Bukena ispán fia volt, és Nyitrán élt. A Zobor-hegyi apátság birtoklevele, melyet Könyves Kálmán 1113-ban adott ki, olyan helyneveket őriz, mint a határ, természeti képződmények, folyók, tavak, halastavak nevei, erdőségek megnevezései, valamint ezek gazdáinak nevei is fennmaradtak általa. 108 korabeli települést sorol fel, közülük figyelmet érdemelnek Gány, Hetmény, Vezekény, Vecse, Hosszúfalva, Vágtornóc, Felsőjattó, Kopcsány, Mocsonok, Felsőkirályi, Negyed, Farkasd, Bogdány, Madunicz (Vágmedence), Boleráz, Nyék, Galgóc, Besenyőpetőfalva, Pöstyén. Ezek vagyona után adót fizettek és tizedet szedtek.

A birtokösszeírások, bevallások és okiratok betekintést engednek az adók és illetékek rend-



Szent Kristóf, az utazók védőszentjének freskója, mely 1160 körül készült (Szent György templom, Bořitov, Csehország)



A Szent Kristóf freskó alsó része az 1160-as évekből (Szent György templom, Bořitov, Csehország)



II. Ferdinánd érmék (1619 - 1637), Vratislav 3-garas 1637-ből (Semtei vár kiásva-betemetve - Sintavský hrad vykopany-zakopany, 2006)

szerébe, ahogy a korabeli városi élet mindennapjaiba is. Vágsellye kiváltságairól a nyitrai püspök és a helyi ispán vitájából értesülünk, amit 1105–1116 közt jegyezték le. A nyitrai ispán, Mojžiš vissza szeretne volna kapni a sellyei vagyont, ami a Pannonthalmi Apátság alá tartozott. A vita odáig fajult, hogy az izzó vagy tüzes vas féle próbát kellett volna kiállnia Esztergomban. A próbára végül nem került sor, de kijelölték a határokat I. István király adománya szerint.



A semtei várnál talált gótikus és reneszánsz pecsétek (Semtei vár kiásva-betemetve - Sintavský hrad vykopany-zakopany, 2006)

Mivel az adók és bérletek nagysága nem volt mindenütt egyforma, az alattvalók jogai és kiváltságai gyakran sérültek, akik a dézsma, a lovak elvétele, a kötelező robot és egyéb terhek alatt sínylődtek. Ez összetűzéseket eredményezett többek közt a sellyei nemzeti urak és a pannonthalmi főapát közt is.

Térjünk vissza a vásárok korszakára. Több településnév máig őrzi nevében a vásár vagy a vásártartó nap nevét. Ilyen például Felső- és Alsószerdahely, Dunaszerdahely, Csallóközcsütörtök, Felsővámos. A városok az uraság felügyelete alá tartoztak, aki a kiváltságokat osztghatta,



I. Ferdinánd érmék (1526 - 1564), Kutná Hora, egyoldalú fehér pénz. (Semtei vár kiásva-betemetve - Sintavský hrad vykopany-zakopany, 2006)

illetve elvehette azokat, amiért a kereskedők a behozott és kivitt termékek után egyaránt adót fizettek. Behozatali adót és vámot szedtek a Vág folyón való átkeléskor Semptén, Alsó- és Felsőszeliben a Dudvág folyón és hídvámost Nyárhídnál. Ugyanígy adót vetettek ki a védett utak használata után. További tizedeket róttak ki a kolostorok, templomok, apátságok fenntartására Nyitrán, Deákin, Pannonthalmán és másutt, amit adóbeszedők hajtottak be, erre utalnak többek közt az Udvard környékén személynevekben fennmaradt foglalkozásnevek. A kereskedők védelmét és az árukereskedelmet a vásártartó- és árulerakati jog szabályozta.



*Utazó kereskedők (Dis ouventurlich buch bewiset wye von einer frouwen genant Melusina, 1474)**

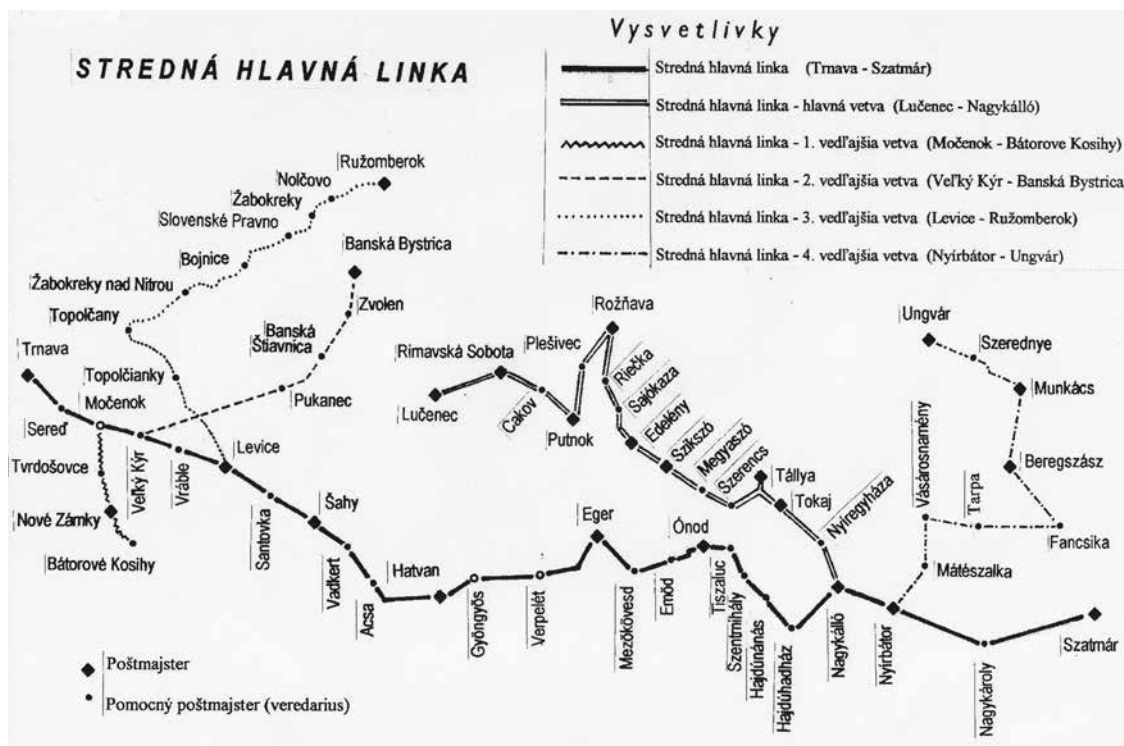


*Kolostorépítés a középkorban (Dis ouventurlich buch bewiset wye von einer frouwen genant Melusina, 1474)**

A mai Szlovákia területén a Cseh út folytatásaként elsősorban szárazföldi valamint vízi útvonalakat használtak, mint a Dunát és a Vágot, valamint azok mellékfolyóit, a Kis-Dunát, Feketevizet és a Dudvágot. A Dernye és a Sárd patakok hajózhatósága, azok sekély medre miatt, kizárólag a könnyebb csónakok használatát tette lehetővé, mégis ezek a patakok kiválóan alkalmasak voltak termények szállítására, halászatra, csapdázásra, liba és kacsza nevelésre, valamint a szarvasmarhák itatására és szabadtartásra. Ugyanakkor ezek a folyók vezették le a Vág és Dudvág áradása után a felgyülemlett vizet. Erről tanúskodnak a környező favak címerei is. A foglalkozások, mesterségek szintén gyakran visszaköszönnek a községi pecséteken.

A terület átszelő utak többsége már az ókorban is létezett, mocsarak, dombok és lápok közt vezettek, néha folyók mentén is haladtak. Jól megfigyelhetők a lakott települések, falvak, városok és vásártartó központok vagy átkelők alapján. Az utak mellett kutakat ástak a szállító állatok, lovak és főként a kereskedő karavánok ellátására. Amennyiben az utat ellenség szálta meg, vagy árvíz gátolta a közlekedést, kerülőutakat és átkelőket alakítottak ki. Több ilyen útvonalról is készült feljegyzés a hadi mozgások kapcsán. Bár elég kevés információ maradt fenn, a feltárt sírok és temetkezési helyek bizonyítékkul szolgálnak. Viszályok, új közösségek kialakulásának és családi kapcsolatok kialakulásának tanúi.

A posta fejlődése tájainkon már az ókori Görögország idején megindult. A középkorban Európa feudális államok sorából állt. A kézbesítő és hírszolgálatot elsősorban a futárok jelentették, de pótolhatatlan szolgálatot végeztek az utazó kereskedők, kufárok, kocsisok és hasonlóak, akik szintén hozták-vitték a híreket. Az udvar, az uralkodó hivatalos futárokat alkalmazott, akik komoly kiváltságokat élveztek.



A posta útvonala a 16. században, egyes szakaszok a Cseh utat képezték le

A postahálózat kialakítását az osztrák udvarhoz tartozó területeken, majd később az egész ún. „Német-római Birodalom” területén I. Habsburg Miksa (1493-1519) kizárólagos engedélyével a nagy múltú Taxis kereskedőcsalád végezte. A posta megreformálásra a történelmi Magyarország területén I. Habsburg Ferdinánd uralkodása alatt került sor 1526 után. Az ő utasítására Taxis Antal 1528-ban megszervezte a rendszeres személyszállítást Bécsből Budára (a Duna jobb partján), 1529-től pedig Bécsből Prágába.



A Gerencsér melletti hídon áthaladó lóvasút (Magyarország első lóvasútja, Pozsony Nagyszombat vonalon 1840-1872, 1993)

A Bécs és Pozsony közti rendszeres járat 1531-től működött. Így kötötték össze a régi kereskedő utakat - Dunántúli, Borostyán út és Cseh út - a Királyi úttal a Via Magnaval.

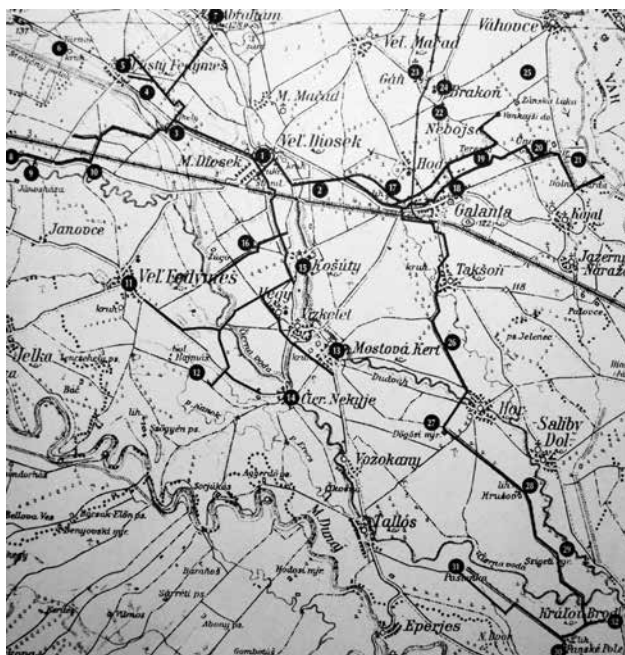
A 19. század közepétől a mai Szlovákia területén kiépült a lóvasút. Az első útvonal Pozsonyt kötötte össze Nagyszombattal (1846.6.1.), melyet később, 1846-tól meghosszabbítottak egészen Szeredig. 1845.10.19-én készült el a senkőci szakasz (7,5 km), 1845.12.1-ig kiépült Báho nyig a pálya (7,5 km), majd 1845.12.29-ig Cifert (4 km), 1846.6.1-én Nagyszombatot is összekapcsolták. Ezután tervezték meg a Nagyszombat – Szered vonalat (15 km), melyet 1846.11.1-én adtak át a forgalomnak. Ez a Vágot átívelő fa-hídnál ért véget, s így árurakodóként is szolgált. Szered a Vág mente jelentős kereskedelmi központjához, a semptei váruradalomhoz tartozott. Nevezetes volt piacáról és hagyományos marhavásáraitól. A Vág két partján, melyet cölöphíd kötött össze, tutajok kikötésére szolgáló mólók sorakoztak, melyek Árvából és Liptóról szállították a fát, deszkaanyagot, fa evőeszközöket és



*A lóvasút nagyszombati állomásának udvara
(Magyarország első lóvasútja, Pozsony
Nagyszombat vonalon 1840-1872, 1993)*

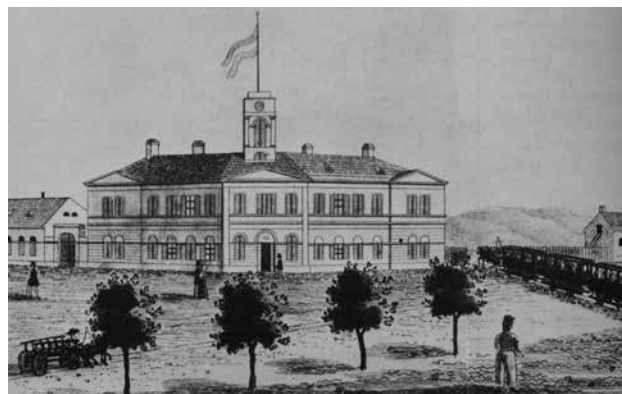
a hegyi területek termékeit (sajt, juhtúró). Szered látta el a vízen és kocsikkal szállított fával és sóval Pozsonyt és környékét. A Vág folyón néhány vízimalom üzemelt. A nagyszombati szakasz befejezése után Keresztúrra már két hónapon belül el lehetett utazni. Így lett Pozsony a történelmi Magyarország első vasútállomása.

Az ipar és a mezőgazdaság nagyléptékű fejlődése idején szükségessé vált a nagymennyiségű áru, nyersanyag és szemét szállítása. A régió legnagyobb és leggyorsabban fejlődő cége a dió-



*A diószegi cukorgyár ipari kisvasútja (ponvágli)
útvonalának térképe (Kuffner de Dioszegh báró
és a diószegi cukorgyár, 2009)*

szegi cukorgyár volt. Tulajdonosai a nagy múltú bécsi vállalkozó család, a Guttmanok és a morva Kuffner család voltak, akik szintén kiváló kereskedők hírében álltak. A cukorgyártásra részvénytársaságot alapítottak. Ők voltak az értelmi szerzői a helyi cukorgyári kisvasút kiépítésének. A vontatáshoz nagytestű állatokat, lovakat, ökröket használtak, melyek mezőgazdaságban használt állatokként viszonylag olcsók és könnyen elérhetőek voltak. Később ezeket gőzgépekkel helyettesítették. Eredeti vonala 29 km volt, később felújították, a vágányokat szükség szerint tudták szétszedni és összerakni a földeken, segítette a termény összegyűjtését, a szemét és trágyahordást a földekre. A pálya teljes hossza közel 50 km volt, a rendes vasúti sínekre kapcsolódva újabb 50 km állt rendelkezésre. Összekötötte a gazdasági udvarokat, majorokat, a hagyományos vasúti rakodóhelyeket, és a pongváli végállomásait.



*A lóvasút pozsonyi állomásának épülete
(Magyarország első lóvasútja, Pozsony
Nagyszombat vonalon 1840-1872, 1993)*

Az ipari kisvasút működtetése egyre költségesebb lett, 1944 – 1946 közt fokozatosan leépült majd megszűnt. A fennmaradt térkép alapján az egyes állomások ma is felsorolhatók: 1. Diószeg, 2. Mária kert, 3. Újhely, 4. Poros major, 5. Pusztafödémes, 6. Tárnok, 7. Ábrahám, 8. Szarvas major, 9. Patonyrét, 10. György ma-

jor, 11. Nagyfödemes, 12. Hajmás, 13. Hidas-
kürt, 14. Feketenyék, 15. Nemeskosút, 16. Ra-
oul major, 17. Galántai szeszfőzde, 18. Galánta,
19. Teréz major, 20. Garazsd major, 21. Nemes-
kajal, 22. Nebojsza, 23. Gány, 24. 25. Barakony,
26. Bíbic major, 27. Dögös major, 28. Körtvé-
lyesi szeszfőzde, (ma Felsőszeli község része),
29. Szigeti major, 30. Úrföldi szeszfőzde, 31. Le-
gelők, 32. Porboka major.

A szlovákiai területekhez hasonlóan, a szá-
zadok folyamán, cseh oldalon is átalakult az út-
hálózat, minőségben és hosszban egyaránt fejlő-
dött. A porosz – szász háborúk idején világosan
kitűnt, mekkora jelentőséggel bír a jó minőségű
út a csapatok mozgatásában, ezért 1752-től a
Brünn - Čierna Hora – Letovice vonalon gon-
dos útjavítás kezdődött. Ez után kapta e vonal
a „császári út” jelzést. A felújítás során átjárókat
alakítottak ki, az öreg utat pedig megszüntették,
emlékét út menti keresztek, kőpoltárok őrzik.



*Černá Hora-ból Magyarországra küldött
képeslap a 20. század elejéről, címloldal*

1527-től indult útjára Csehországban az álla-
mi posta. Addig az üzeneteket részint a fuvaro-
sok, illetve szájról-szájra adva a híreket, az utazó
kereskedők, barátok, utazók adták kézbesítették,
részint pedig a gyalog- és lovas futárok, akik a
váruradalmak, városi tanácsok, céhek, kolosto-
rok vagy nagy kereskedőházak szolgálatában
álltak. Az állami futárszolgálatra a lovak váltásá-
ra kialakított állandó telephelyek kialakítása volt



*Černá Hora-ból Magyarországra küldött
képeslap a 20. század elejéről, hátoldal*

jellemző. Az első ilyen útvonal Prágából Bécsbe
vezetett. A postaszolgálat kezdetben kizárólag a
helyi uraságok és az udvar és a hivatalok közti
kommunikációt biztosította.

A rendszeres postaszolgálat bevezetésére
Morvaországban 1608 – 1610 közt került sor.
Az egymástól mintegy 15 kilométerre létesített
állomások biztosították a lovak cseréjét; ez a
rendszer lényeges felgyorsította mind a levélkül-
demények célbajutását, mind pedig a személy-
és áruszállítást, állami és magáncélra egyaránt.
Morvaországon két fő postakocsi vonal haladt
végig, Bécsből Prágába, valamint Brünn – Ol-
mütz – Vratislav irányban.

Ahogy már fentebb említettük a tartományi
utak hálózata fokozatosan bővül és kiszélesedett,
néhány útvonalat a területi sajátosságok befolyá-
soltak, és új kereskedelmi és ipari központok
keletkeztek. Csehországban az utak a szélrózsa
minden irányából Prága felé vezettek.



Kereskedelmi számla fejléce a 20. század elejéről

A Via Bohemica a 21. században és annak régióinkra gyakorolt hatása

A múltbeli gazdasági és kereskedelmi fellendüléshez hasonló változásoknak lehetünk tanúi napjainkban. A falvak és városok folyamatosan fejlődnek. Az úthálózat sok esetben jelenleg is a régi, kitaposott utakra épül, gyakran megegyezik azokkal. Az utak ma is egymással kereskedő embereket kötnek össze, vagy olyanokat, akik új tájakat, embereket, helyi sajátosságokat, emlékhelyeket kívánnak felfedezni.

A Cseh út szlovákiai szakaszán érdemes megtekinteni az 1760-ból származó tallói barokk-klasszicista kastélyt és parkot, Kósúton a felújított Ábrahámffy kastélyt, Gányon pedig a 17. században épült nemesi kúriát. A legrégebbi, román kori templomokat Vízkeleten, Gányon és Kismácsédon találjuk. Fa harangláb áll Kismácsédon és Vízkeleten. Taksonyon felújított tájház várja a látogatókat állandó kiállítással. Nagymácsédon 1996 óta megtekinthető a falumúzeum, melynek anyaga a falu és környéke történetét dolgozza fel középkortól, valamint néprajzi anyagot is bemutat. A legkedveltebb üdülőhely a Felsőszeliben található termálfürdő. A Duna mente többek közt fennmaradt vízimalmairól is nevezetes. Kerek vízimalmot találunk Tallóson és Pozsonyepérsen is. Korabeli feljegyzésekből tudjuk, hogy Jókai környékén 7 hajómalom üzemelt. A Jókán található kerek vízimalom a mai napig működőképes és eredetileg Németh József tulajdona volt. A kerek vízimalommal való átalakításhoz az engedélyt 1899-ben kapta meg. A Kis-Duna Tallós melletti szakaszán a 20. század elején 11 kerek vízimalom állt. Az ott fellelhető malmot Maticza János építtette, az utolsó tulajdonos nagyapja. A malom épületét a mai napig sikerült eredeti állapotában megőrizni. A legutolsó felújításra 1940-ben került sor, és egészen 1960-ig örültek benne. Hengermalmot Alsószeliben és Alsószerdahelyen találunk. A Kajos Károly és társai-féle Henger- és Műmalom Részvénytársaságot 1920-ban Pónya Lajos alapította Alsószeliben. A falu akkori közepén felépített malom igazgatója Kajos Sándor volt. A malomban 10 alkalmazott dolgozott. Az alsószerdahelyi malom tulajdonosa Linke Pavel volt, és 7 embernek adott munkát.

A Duna menti alföld meleg éghajlatával és mezőgazdasági hagyományaival számos gasztronómiai rendezvény színhelye, a



Harangláb, Kismácséd



Szent Család római katolikus templom, Gány



Szűz Mária Születése római katolikus templom, Vízkelet



Barokk-klasszicista kastély, Tallós



*Szent Margit római katolikus templom,
Kismácséd*

programok színes tárházát kínálja. A látogatók megkóstolhatják az eredeti péksüteményeket, kalácsokat és egyéb helyi pék- és cukrásztermékeket. Az idelátogatók körében nagy népszerűségnek örvendenek a termék- és terménykiállítások, kóstolók.

A Cseh út cseh szakaszán szívélyesen várják a látogatókat Bořitovba, ahol régészeti tanösvényt is meglátogathatunk. A románkori Szent György templomot szintén érdemes megtekinteni. Tőszomszédságában található a Vel'ký- és Malý Chlum. Az érdeklődők így nem csupán a terület

geológiai fejlődésével és paleontológiai különlegességekkel találkozhatnak, de megcsodálhatják a festői Boskovicei völgyet is. További történelmi nevezetességgel bíró helyszín Černá Hora. A napjainkban szociális célokra használt kastély jelenleg sajnos a nyilvánosság számára nem megtekinthető, de kívülről is impozáns látványt nyújt. A turisták által közkedvelt a helyi sörfőzde múzeuma, mely a sörfőzés környékbeli évszázados hagyományát igazolja. A régi kereskedő utak kereszteződésénél állt a svitávkai vár és vámház, mely sajnos elenyészett. A Svitava vízgyűjtő te-



Harangláb, Vízkelet - Hegy



Ábrahámffy-kastély, Nemeskosút



Az alföldi szlovákok életmódját bemutató kiállítás a tájházban, Taksony

rülete, mely egy szakaszon átfedi a Cseh utat, a 19. században textilgyárak telepítésének kedvelt helyévé vált – például Letovice-én, Svitávkan, Brněncben. Éppen Svitávkan tekinthetik meg az érdeklődők a szecessziós építészet remekét, a Löw-Beer villát, melyet a tulajdonosok a helyi üzemnél építtettek. A látogatók megtekinthetik a letovicei kastélyt, melynek története a 14. században kezdődött, abban az időben, amikor a kereskedő utak védelméhez még katonai erőre volt szükség. Az utazók manapság is olyan vendéglőkben kereshetnek felüdülést, melyek a régi út menti fogadókat idézik – a Formanka Lipůvkan vagy a Zlatá studňa (Arany Kút) Sebranicén. Boskovicén, a Boskoviei völgy és a Drahaný-dombság választóvonalánál a turisták építészeti emlékekkel találkozhatnak – vár, kas-



A felsőszeli termálfürdő területe, a furat a 20. század 50-es éveiben készült



Nemesi kúria, Gány

tély, zsidónegyed. További települések is őrzik a Cseh út gazdag történelmét - Velké Opatovice, Mestečko Trnávka, Jevíčko, Lysice. Nevezeteseik továbbá a már az őskorban is használt utak, ilyen például a Morva-karszt különleges őskori leleteivel, melyeket a helyi barlangrendszerben fedeztek fel. A Morva-karszttal kapcsolatban figyelemre méltó az ezeréves vasérc feldolgozás is, melyet a Vas-útja tanösvény keretében ismerhetnek meg az érdeklődők. A legrégebbi települések közé tartozik, és az iparos hagyományok képviselője Rájec-Jestřebí városa rokokó-klaszszicista stílusú kastélyával. Blansko a Szent Márton temploma és reneszánsz kastélya révén szintén nevezetes város. A blanensko-i hagyományos fémmegmunkálás és ékszerkészítés szintén értékes hagyománykincs.



Malomkerekés vízimalom, Tallós



Hajómalmok a Vágon Szered mellett a 2. világháború előtt. A molnármesterség története, a talajművelés és gabonatermesztés szervesen kapcsolódik a paraszti kultúra fejlődéséhez. A vízimalmokat vízrajzi adottságaiktól és elhelyezkedésüktől függően parton álló, patakon használt és folyami vízimalmokra oszthatjuk. A parti vízimalmokat általában kisebb patakok mellett használták, állandó épülettel rendelkeztek. Az említett típusok közül környékünkön különösen gyakoriak voltak a hajómalmok és a kerek vízimalmok. A hajómalom két hajóból állt, melyek egymással szorosan össze voltak kötve. Az egyik volt az örlőberendezés, a másik a kerék második megtámasztási pontjául szolgált. A folyó sodrásában úszott, a parttal gerendákkal, kötelekkel kötötték össze. 1875-ös adatokból tudjuk, hogy a Vágon 204 hajómalom működött. (Foto: Rastislav Petrovič, Mgr.arch.) magángyűjteménye)



Szent Katalin gótikus templom, Svatá Kateřina



Szent György római katolikus templom, Bořitov



Palota, Rájec nad Svitavou



Szűz Mária neve kegytemplom, Křtiny

Zárszó

Amint arra kiadványunk rávilágított, országainkat nem csak az évezredek alatt formálódó természeti adottságok határozzák meg, de annak szerves része e terület történelme, melyet elsősorban az emberi kapcsolatok tükröznek. A Duna mente, a Boskovic-völgy vagy a Svitava folyó mente magán hordozza az itteni ember munkáját, életvitelét, kultúráját az őskortól napjainkig. Sok település természeti vagy éppen építészeti, illetve kulturális értékeken keresztül őrzi a múlt emlékeit.

A történelemmel és hagyományokkal átított helyek kulturális örökségünk részei. Erre az örökségre nem tekinthetünk pusztán az egyes műemlékek halmazaként. Legalább ilyen fontos rámutatni az épületek, emberi alkotások, termelési módszerek és természeti viszonyok emberi kultúra fejlődésében játszott szerepére. A kiadvány nem pusztán az egyes településeket veszi górcső alá, de az azokat összekötő gyalogutakat és közutakat is. Elsősorban országos szinten mutatkozik meg leginkább a geológiai és természeti képződmények valamint az ember ezeréves tevékenysége közti összefüggés.

A kiadvány az egyik legfontosabb történelmi útvonal felől közelíti meg a cseh és szlovák tör-

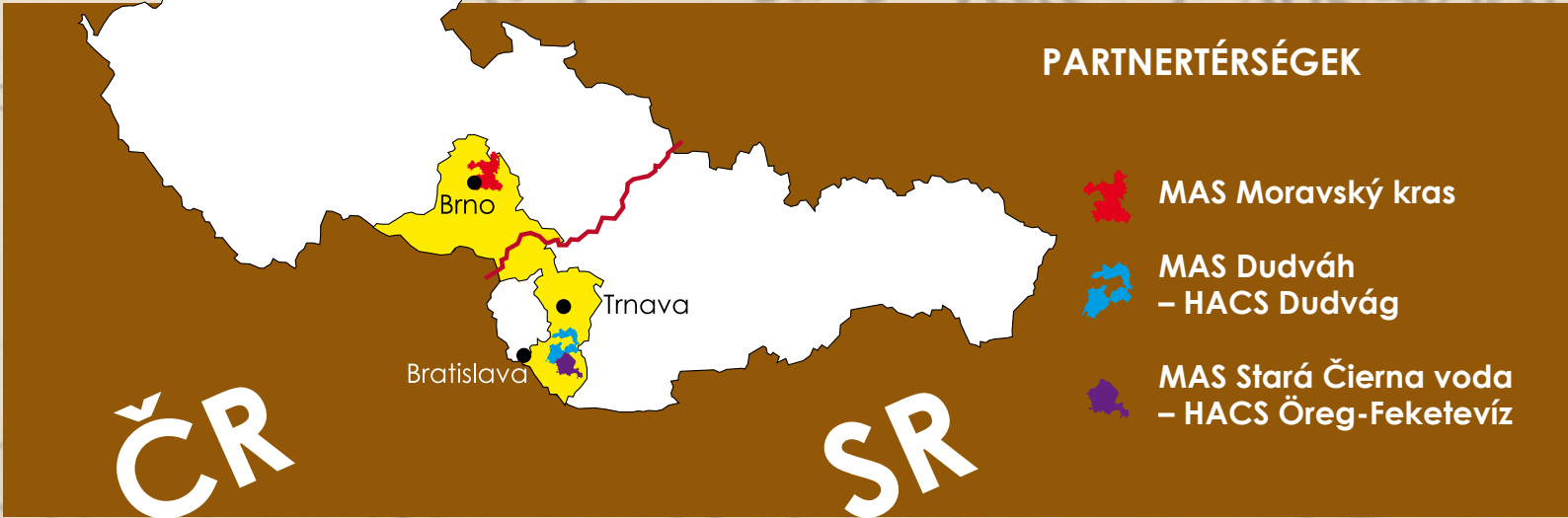
ténelmet – a Cseh út szemszögéből. Egy olyan út irányából, mely közigazgatási, egységeket, államokat szelt át. Több szakasza a mai napig használatos cseh és szlovák oldalon egyaránt.

Amennyiben az ősi Cseh út nyomait kutatjuk, különböző történelmi időszakokban lakott területek sorát találjuk. A történelmi emlékek így értékes ismereteket kínálnak nem csak a szakemberek, de tanulók, diákok és nem utolsósorban a turisták számára is. Ezek közül többet oktatási, szórakoztató, élményszerű formában is megismerhetnek.

A kiadvány bemutatja a Cseh út legfontosabb korszakait és történelmi fejlődését. A történelmi utakat elsősorban két területen vizsgálja: a szlovák oldalon a Duna menti alföldön, a cseh oldalon pedig a Boskovicei völgy környéke Brünn-től Jevíčkaig, valamint a Svitava folyó mente és Rájce - Jestřebí – Svitava közti területet.

A kiadvány részben emberi kultúra történelmi adatait és bizonyítékait kutatja, másrészt a Cseh út napjainkban fellelhető hagyatékát tárja fel. Fogadják-e könyvet meghívóként az Öreg-Feketevíz és a Dudvág Helyi Akciócsoportok működési területére Szlovákiában, és a Morva-karszt vidékére Csehországban.

quibz expedit multis meorie comendat
nie et alijs euanis Regnis et p'dictu nr
is tributoy fere hacten. a osq'modo dysueta
et restaurand eadem spakt du pdem. m
n circa p'missa habendo. studiosus dntassm
p eode mcatonibz tam nr. q' bohemic
p'mendis. expnda duxim atq ordinand
erum. Hic abind sua i. Adadva



fte in villis archiepi Strigoniensi flad
castro ovis ceride et i porta cum
nulla fieri beat religio amu
ie. q' nre ciuibz ajmamentibz. re
bohemic q' alioy Regnuy in rebz m
seura. et alij omi p'dictis. p'dictis

[illegible]