

... fuisse flosq; put...
... maai Severo r padio pncipe dno Joh...
... tassen. Tandem etia valentib; amoyez regnoy...
... mie r alloy euancey regnoy, vias r stratas...
... narda. vidliq; i pmo avoitu ad metas regni b...
... asvar, sive i Synche, q; quolib; aiui memoriali...
... saliz medius loco. Et abhinc i Jablunq;a circa ca...
... en. Jte q; pcaidib; venditioni exponedis, sal; memorib;...
... r no plus. Jte abinde alio. Sylezaad, sive i mlla...
... n aff; vinda r...
... en starhysd...
... Cunitatis...
... amui p...
... nsib; refer...
... u reb; mercan...
... salus eoz reb;



Via Bohemica

Via Bohemica

Die Publikation Via Bohemica beschäftigt sich mit der Thematik der Verkehrswege und Pfade im Bezug auf die Verbindung der böhmischen und slowakischen Regionen in der Vergangenheit und Gegenwart. Die Entstehung des mittelalterlichen Böhmisches Wegs wird nicht nur im Kontext der geschichtlichen Bedingungen, sondern auch in politischen, wirtschaftlichen und soziokulturellen Zusammenhängen beschrieben. In der Einleitung wird der Begriff Böhmisches Weg und seine Entstehung im Kontext der mitteleuropäischen Kultur erklärt.

MAS Moravský kras o.s.

MAS Stará Čierna voda

MAS Dudváh

Im Rahmen des Projektes der transnationalen Zusammenarbeit LEADER Via Bohemica, das vom Programm zur Landesentwicklung SR 2007-2013 unterstützt wurde, im Rahmen der Maßnahme 4.2.

Inhalt

Der Böhmisches Weg im mitteleuropäischen Kontext.....	4
Die Via Bohemica in der Slowakei und im Böhmen	9
Die Handelsgeschichte in der slowakischen und böhmischen Region der Via Bohemica	11
Die Via Bohemica im 21. Jahrhundert – ihr Einfluss auf die Regionalentwicklung	27
Fazit.....	31

Der Böhmisches Weg im mitteleuropäischen Kontext

Die Entstehung des Wegs setzt man in die Mitte der 30. Jahre des 14. Jahrhunderts. In diesem Zeitalter wurde der böhmische König Johann von Luxemburg aus fast von allen Seiten von den Feinden eingekesselt – einerseits von den Adligen aus dem bayerischen Haus Wittelsbach mit dem Kaiser Ludwig im Vordergrund und andererseits von österreichischen Habsburgern und vom polnischen König Kasimir.

Ihre Beziehungen eskalierten nach dem Tod von Heinrich von Kärnten, der am 2. April 1355 ohne männlichen Nachfolger gestorben ist. Das Erbrecht stand somit Johann Heinrich zu, dem jüngeren Sohn Johanns von Luxemburg und dem Ehemann von der einzigen Heinrichs Erbin Mar-

garete. Die Länder von Heinrich von Kärnten (Kärnten, Krain und Tirol), die die strategische Verbindung mit Italien sicherten, strebten auch bayerische Linie der Wittelsbacher und österreichische Linie der Habsburger an. Diese zwei Dynastien teilten sich später dieses Erbe – mithilfe des Kaisers und zu Lasten der Luxemburger.

Die Feindschaft mit dem polnischen König dauerte sehr lange. Sie war durch einen Streit um polnische Königskrone verursacht worden. Denn Johann von Luxemburg, als Nachfolger der letzten Přemysliden (der böhmischen und polnischen Königen), die polnische Krone auch verlangte. In diesem Zeitraum benutzte er auch Titel „der polnische König“, auch wenn es sich eher um eine



Das Kreuz aus der Burgstätte in Velká Mača (Mährrerreich).



Die Venus von Dolná Streda



Der Mammutzahn – ein Mahlzahn älter als 35 000 Jahre aus den Anschwemmungen von Waag

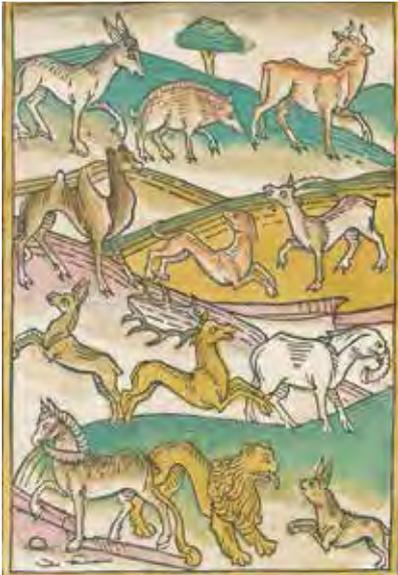
formale Bekanntgabe als tatsächliche Regierung handelte. In den Jahren 1327 – 1329 gelang es zwar Johann von Luxemburg dem böhmischen Königsreich auch die meisten schlesischen Fürstentümer anzugliedern, aber die polnischen Länder blieben weiterhin außerhalb seiner Gewalt. Während des Jahres 1335 gelang es Johann von Luxemburg – im Beisein seines Sohnes des Markgrafen Karl – dank einem Bund mit dem polnischen König Kasimir dem Großen und später auch mit dem ungarischen König Karl Robert diese drohende Gefahr doch abzuwehren.

Zuerst gelang es dem Markfürsten Karl mit Kasimir am 28. Mai in Sandomierz einen Friedensvertrag abzuschließen. Nach weiteren Verhandlungen wurde am 24. August 1335 in Trentschin

vorläufiger Frieden unter den Vertretern vom polnischen König, Johann von Luxemburg und Johanns Sohn Karl vereinbart. Aber nur unter der Bedingung, dass sich König Johann für immer auf Titel des polnischen König und Kasimir der Große auf alle schlesischen Fürstentümer verzichten.



Der Stirnknochen eines Neandertalers von Šale



Die zeitgemäßen Vorstellungen darüber, wem ein Wanderer begegnen kann – lebende Geschöpfe (*Disouventurlich buch bewisetweye von einerfrouwengenamtMelusina, 1474*)*



Die zeitgemäßen Vorstellungen darüber, wem ein Wanderer begegnen kann, Dämonen (*Disouventurlich buch bewisetweye von einerfrouwengenamtMelusina, 1474*)*



Das Siegel des Königs Karl Robert auf der Urkunde vom 6. Januar 1336 (*Archiv der Stadt Brünn*)*

Am nächsten Vertragsabschluss im November 1335 in Visegrád nahm als Vermittler bei den Vertragsverhandlungen auch ungarischer König Karl Albert von Anjou teil; Johann von Luxemburg verzichtete definitiv auf polnisches Königreich, wofür sich Kasimir verpflichtete, den Frieden mit dem böhmischen König zu bewahren; dieser Vertrag wurde wieder von beiden Herrschern im März 1337 beglaubigt. Der Vertrag von Trentschin wurde von Kasimir dem Großen erst am 9. Februar 1339 ratifiziert, nachdem er sich definitiv auf alle schlesischen Fürstentümer verzichtet hatte.

Die oben genannten Abkommen sicherten auch die Erschaffung vom neuen Fernhandelsweg aus Ungarn über Mähren nach Böhmen und von hier aus weiter nach Nürnberg. In der Urkunde von Karl Robert vom 6. Januar 1336 wurde eine Liste von Orte angeführt, über die die Kaufmänner aus Böhmen und Mähren nach Trnava und von hier aus weiter nach Buda fahren sollten.

Das ungarische Haus Anjou und böhmische Luxemburger verpflichteten sich gegenseitig zum Bündnis und zur Militärhilfe – sowohl zur Hilfe bei Angriffen, als auch zur Hilfe dem angegriffenen Alliierten. Es ist ohne Zweifel, dass dieses Abkommen vor allem auf Habsburger gezielt wurde. Diese Tatsache wurde explizit durch eine Bestimmung bekannt, dass sowohl Karl Robert als auch Johann mit Habsburger separat keinen Frieden abschließen sollten. Auf österreichische Habsburger wurde auch andere Maßnahme gezielt: Der Handelsverkehr Ungarns mit dem Westen führte damals

der Donau entlang über das bedeutende Handelszentrum Wien. Die Position dieser Stadt wurde weiter durch verschiedene Privilegien und das streng bewahrte Lagerrecht gefestigt. König Johann versuchte diese Situation zu verändern und gleichzeitig die Wichtigkeit von Wien und hiermit auch die Wichtigkeit von österreichischen Ländern im Internationalhandel abzuschwächen; Im Abkommen mit dem ungarischen König versuchte er die aus den deutschen Ländern nach Ungarn kommenden Händler über Böhmen und Mähren zu führen. Eine wichtige Rolle sollte in diesem Fall Brünn spielen. Es sollte genauso wichtig wie Wien werden. Mit dem Unterschied, dass den fremden Kaufmännern größere Freiheit und geringere Abhängigkeit des Lagers anbieten sollte. Es war ein großzügiger Plan, der sicherlich den österreichischen Nachbarn ernsthafte Probleme verursacht hätte. Zu seiner Verwirklichung war es aber notwendig, die Kaufmänner zu überzeugen, um diesen Weg zu benutzen. Man musste nicht nur mit

den Reichsstädten über Vorteilssicherung verhandeln, sondern auch verschiedene Hindernisse in böhmischen und ungarischen Ländern zu überwinden - wie Zoll von Gespanen (zum Beispiel von Erzbischof von Esztergom und alten Anteilsempfängern an den böhmischen Zollstellen), Interessen von einheimischen Kaufmännern u.a.

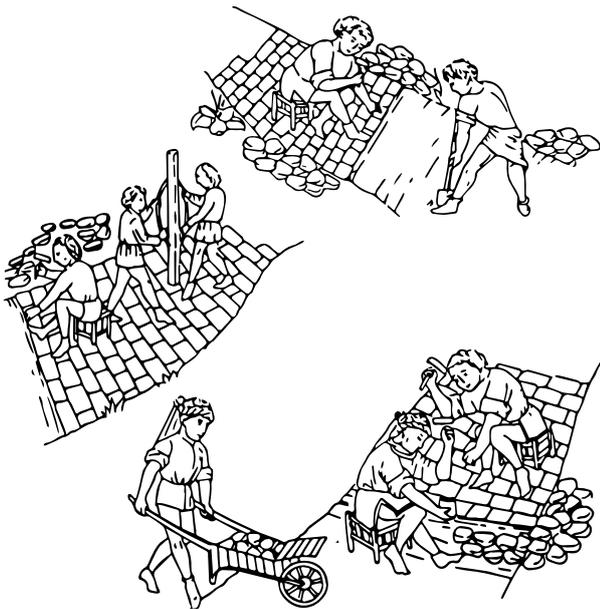
Aus mehreren aufbewahrten Urkunden geht hervor, dass im nachfolgenden Zeitraum ernsthafte Verhandlungen stattfanden, und dass an diesen auch Prager er Stadtbürger teilnahmen. Sie bemühten sich, für den neuen Handelsweg ein Konsortium mit einigen Reichsstädten zu erschaffen.

Im Jahr 1337 kamen zum Erzbischof von Esztergom fremde Boten – drei Stadtbürger aus Mainz, Augsburg und Nürnberg und zwei Stadtbürger aus Prag. Über Erzbischofs Länder führte der Weg von Mähren nach Buda und die Boten baten um Zollherabsetzung, was ihnen auch vom Erzbischof versprochen wurde. Das Wiener Lagerrecht erlaubte deutschen Kaufmännern nicht,



Das Reisen mit dem Wagen im Mittelalter (Freske im Schloss Manta, Piemont, Italien)

die Ware bis nach Ungarn zu bringen. Gleich-
weise konnten auch die ungarischen Kaufmänner
die Ware aus deutschen Ländern nicht selbst brin-
gen. Die fremden Kaufmänner mussten die Ware
in Wien entladen und verkaufen, womit die Ware
verteuerte. Im Jahr 1336 versuchte Johann von
Luxemburg die Position von Wien im Welthandel
und hiermit auch die Position von Habsbur-



*Die Wegeflechterung – eine Illustration im mit-
telalterlichen Manuskript aus dem Jahre 1448*

ger abzuschwächen, und den westöstlichen Han-
delsweg in die böhmischen Länder zu verschie-
ben. Die wichtige Funktion von Handelszentrum
sollte statt Wien Brünn ausüben. König Johann
konnte fremden Kaufmännern einige Vorteile an-
bieten und diese hiermit einladen, neuen Handels-
weg zu benutzen.

Er konnte sie aber nicht hindern, den alten Nie-
derdonauweg zu benutzen. Aus diesem Grund ge-
langte es zu einer größeren Ablenkung von Han-
delsverkehr nach Böhmen nicht. Karl IV. versuchte
während seiner Regierung den Niederdonauweg
durch Besiegen von Burg Donaufauf bei Re-

gensburg zu kontrollieren. Nicht einmal dieser
Versuch brachte gute Ergebnisse und Karl IV.
wurde gezwungen, sich auf die Burg zu verzich-
ten und seinen großartigen Plan zu verlassen. Die
Basis für diesen Versuch bildete Vertrag von Vi-
segrád, der einen grundsätzlichen Wandel der bis-
herigen Situation in mitteleuropäischen Macht-
verhältnissen bringen sollte, und zwar durch an-
gehörige Unterstützung im östlichen Bund zum
Kampf gegen Habsburger und Kaiser.

Falls dieser Kampf erfolgreich gewesen wäre,
konnte er nicht nur den Luxemburgern das be-
drohte Erbe in Kärnten sicherstellen, sondern
auch weitgehende Konsequenzen in der Reichs-
politik verursachen. Mit diesen Veränderungen
rechnete wahrscheinlich König Johann schon bei
den Visegráder Verhandlungen mit seinem un-
garischen Alliierten und zielte dabei auf höchsten
Zielpunkt - Wiedergewinnen der Reichskrone für
seine Dynastie. Diese Vermutung bestätigt auch
die Urkunde von Karl Robert vom 3. September
1335. Diese Urkunde bestimmt, dass der Ver-
trag, nicht nur, wenn Johann in bisheriger könig-
licher Position bliebe, sondern auch „wenn er zu
einem anderen hoheitsvollen Stand und Ehre er-
hoben würde“, gelten soll. Es ist ohne Zweifel,
dass man hiermit nichts Anderes als die Kaiser-
würde meinte.

Der Plan wurde jedoch nicht verwirklicht, u.a.
auch deswegen, dass es nicht gelang das im Jahr
1335 zwischen dem böhmischen und ungarischen
König abgeschlossene freundliche Bündnis auf-
rechtzuerhalten. Der aus der aktuellen politischen
Situation und strategischen Plänen von Johann
von Luxemburg entstandene Handelsweg ge-
wann keine Oberhand über dem Niederdonau-
weg. Trotz allen weiteren Versuchen um seine Be-
lebung, blieb dieser Weg für immer nebensächlich.

Die Via Bohemica in der Slowakei und im Böhmen

Manche Gebiete, die sich an der Linie des Böhmisches Wegs befinden, waren schon seit dem Mittelalter bedeutend. Aus dem ältesten Zeitalter kann man eine urzeitliche Begräbnisstätte und eine Siedlung aus dem Mittelpaläolithikum und Jungpaläolithikum nachweisen und zwar nicht nur im slowakischen, sondern auch im böhmischen Raum des Böhmisches Wegs. Beide Regionen (Mährischer Karst und Donaugebiet) querten die Fernwege und Steige seit den ältesten Zeiten durch.

Die wichtigste Linie stellte vor allem der Fluss March dar. Gerade ihn entlang führte ein alter Weg, spätere Bernsteinstraße. Die Boskowitz Furche stellte schon seit der Urzeit einen der wichtigsten Fernhandelswege dar. Der Fernhandelsverkehr kann schon seit dem Paläolithikum nachgewiesen werden. Hiesige Jäger benutzten oft statt einheimischer Rohstoffe baltischen Flint



Karl Robert (die Skulptur in der Königsallee, Čečejoyce, die Slowakei)



Der König Ludwig der Große, Sohn des Königs Karl Robert (die Skulptur in der Königsallee, Čečejoyce, die Slowakei).

und Feuersteine aus dem Krakauer Jura, was eindeutig die Existenz von Fernwegen beweist. In nächsten Epochen war Raum der Boskowitz Furche ständig dicht besiedelt. Anhand der archäologischen Funde, vor allem des Imports, kann man entnehmen, dass die Existenz eines Fernweges die Entwicklung der Besiedlung im gegebenen Raum eindeutig beeinflusste.

Eine ausführliche Vorstellung vom Fernhandel und –verkehr in Boskowitz Furche erhält man erst anhand der schriftlichen Quellen. Der älteste in den antiken Quellen angeführte Ort ist Strevinta, die Claudius Ptolemaios in seinem Werk erwähnt. Diese Information stammt aus der Mitte des 2. Jahrhunderts, aber sie dokumentiert eher älteres Zeitalter (Latènezeit), als Mähren von



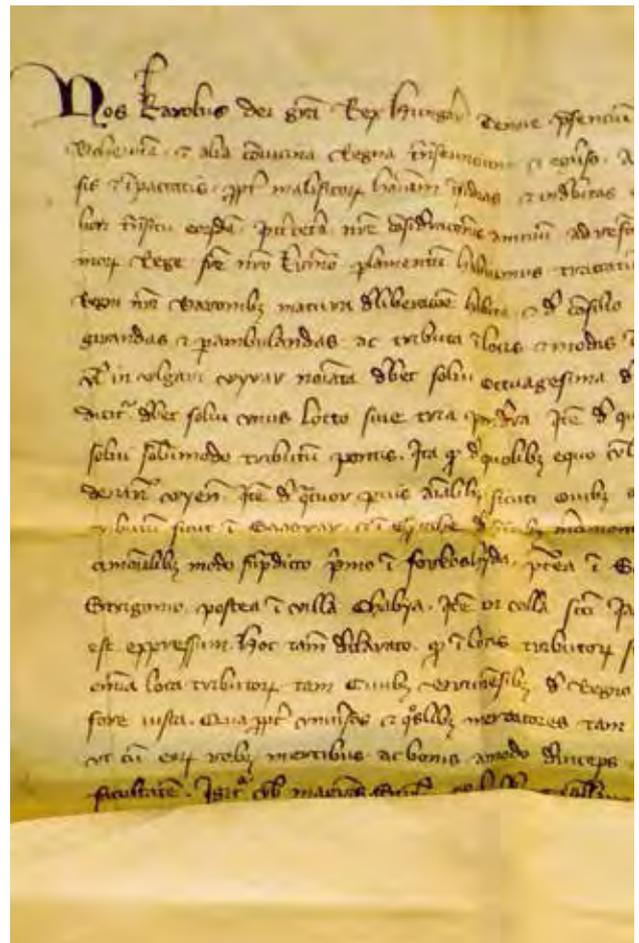
*Der König Sigismund von Luxemburg, Enkel des Königs Johann von Luxemburg und jüngerer Sohn des böhmischen Königs Karl IV. (Ulrich von RichentalChronik des KonstanzerKonzils)**

keltischen Stämmen besiedelt wurde. Strevinta diente als wichtiger Punkt auf der Strecke von Vindobona zur Odermündung. Es handelt sich mit großer Wahrscheinlichkeit um einen Ort im Raum Bořitov. Eine wichtige keltische Haltestation war auch Staré Hradisko im Drahaner Bergland.

Es handelte sich um eine typische Handelsstation, die um Jahrhundertwende nicht durch gewaltsame Angriffe unterging, sondern infolge des Abschwungs von Fernhandel freiwillig verlassen wurde. Im Zeitalter von Großmähren führte durch die Boskowitz Furche wieder eine sehr wichtige wichtige Straße. Ihre Bedeutung bestätigen vor allem mehrere befestigte Burgstätten,

die hauptsächlich den Raum von der sog. Malá Haná (Velké Opatovice, Marina, Biskupice) bewachten. Dieser Weg diente im Frühmittelalter als wichtige Verkehrsader, die nicht nur Böhmen mit Mähren, sondern auch Mähren mit Baltikum verband. Im Mittelalter führten die meisten Wege in Südmähren über Brünn.

Im 2. Drittel des 13. Jahrhunderts wurde Brünn die Königsstadt und der wichtigste Verkehrsknotenpunkt Mährens. Von hier aus ging spätestens seit dem Zeitalter vor Großmähren die Hauptverbindungsstraße zwischen Südmähren und Böhmen aus – sog. Trstenitzer Weg, der von Brünn nach Norden in der Richtung Lipůvka, Černá Hora, Svitávka, Svojanov und Litomyšl führte.



*Ein Fragment der Urkunde des Königs Karl Robert vom 6. Januar 1336 (Archiv der Stadt Brünn)**

Die Handelsgeschichte in der slowakischen und böhmischen Region der Via Bohemica



Die mesolithischen Steinwerkzeuge, die Sered'-Gruppe Sauveterrienu (die Slowakei)

Die Städte und Orte, die Böhmischer Weg in Ungarn durchquerte, sind Buda – Budapest – Esztergom – Štúrovo – Nové Zámky – Dvory nad Žitavou – Tvrdošovce – Sered' (Šintava) – Trnava – Trstín – Buková – Prievaly – Cerové – Lieskové – Jablonica – Senica – Šaštín – Stráže – Holíč – Skalica. In der Nähe von Senica gab es eine alte Verbindungsstraße, die aus der Böhmischen Hauptstraße nach Mähren über Nové Mesto nad Váhom abbog, und zwar mit einer Abbiegung nach Myjava – Cerové – Lieskové – Strání – Slavkov – Uherský Brod – Uherské Hradiště.

Der Weg aus Ungarn kam nach Mähren aus zwei Richtungen – sog. Böhmischer Weg führte über Senica, Holíč und Hodonín, die Hauptstraße führte über Šaštín und Brodské nach Lanžhot. Auf beiden Straßen gab es jedoch ein Hindernis – der Fluss March, der sich in der Nähe von Uherské Hradiště in zwei Arme verzweigte, die

sich erst an der Mündung von Thaya wieder verbanden. Die Übergänge über March (beide ihren Arme) sind z. B. auf der Comenius' Karte von Mähren verzeichnet. Für einfacheren Verkehr wurde auf ihrem westlichen Arm eine Brücke gebaut, auf der man Zollgebühr erhob. Die March diente zugleich auch als eine Zollgrenze. Die Zollgebühr wurde auf der ungarischen Seite in Holíč und Šaštín, auf der mährischen Seite in Hodonín und Lanžhot erhoben. Beide diese Straßen wurden auch zum Viehtransport benutzt. Eine alte auf dem Weg nach Ungarn liegende Handelssiedlung war auch Měnín. Es hatte eine sehr günstige



Der Blick auf die Ausgrabungen Mačianske vršky im Jahre 1995 (SEREĎ Stadtgeschichte, die Stadt Sered', 2002)



Der Blick auf die Ausgrabungen in der Gegenwart



Der Blick auf die Burg Šintava der Familie Esterházy und die Stadt Sered' auf der zeitgenössischen Gravüre aus dem Jahre 1666 (Das Ungarische Nationalmuseum in Budapest)

Lage auf einer Landspitze zwischen Cézava und Zlatý potok (Řička), die zusammen mit den umliegenden Mooren die Siedlung vom Westen und Osten schützten. Auf dem höchsten Gipfel der Landspitze befand sich eine Kirche, wichtige Rolle spielte auch ein großer rechteckiger Dorfplatz, der als ein Marktplatz diente. Měnin war auch ein Rechtszentrum, es gewährte umliegenden Dörfern (Hustopeče, Pohořelice und Ivančice) die Rechtshilfe in strittigen Fällen. Ursprünglich gehörte diese Gemeinde zum landesherrlichen Eigentum. Im Jahr 1321 schenkte sie König Johann von Luxemburg Elisabeth Richza, die Měnin dem neu gestifteten Altbrünner Zisterzienserinnenkloster widmete.

Nach Měnin führte auch eine andere aus Ungarn über Lanžhot, Břeclav, Podivín und Hustopeče führende Straße. Im Jahr 1333 verordnete Johann von Luxemburg, dass alle aus Österreich kommenden Kaufmänner über Brünn und nicht über Měnin reisten. Ähnliche Verordnung erließ Karl IV. im Jahr 1348 für Kaufmänner aus Österreich, Polen und Ungarn. Markgraf Johann Heinrich wiederholte seine Verordnung im Jahr 1373.

Der Weg nach Brünn führte über Tuřany – einen bekannten barocken Pilgerort – und weiter über Černovice zur Zderad-Säule, die die Furt über

Fluss Svitava markierte; hier schloss sich die Straße aus Brünn nach Olmütz an. Nicht weit von hier, in der Nähe von einem Galgen, der auf einer kleinen Anhöhe stand, wurden im Jahr 1343 Brüner Tuchmacher, Krämer und Handwerker überfallen und bestohlen. Der Weg führte weiter am Ort der heutigen Křenová Straße vorbei und trat in Brünn durch Jüdisches Tor ein. Im Jahr 1243 wurde Brünn durch Erteilung von städtischen Privilegien von König Václav I. eine Stadt. Es wurde ein wichtiges Handels- und Handwerkzentrum Südmährens und entwickelte sich schrittweise aus einem regionalen zu einem internationalen Handelszentrum. Der älteste Brüner Marktplatz be-



Der Plan zu der detaillierten Beschreibung des Brückenkopfs am Waag bei Sered' aus dem Jahre 1863-1864, die Kreuzung der Straßen vor und hinter der Šintava-Furt des Böhmisches Wegs (Sered' die Stadtgeschichte, 2002)

fand sich am Ort des heutigen Zelný trh (Krautmarkt) – damaliger Oberer Markt, der andere Marktplatz – der Untere Markt – befand sich auf heutigem náměstí Svobody (Freiheitsplatz) in der Nähe von untergegangener St.-Nikolaus-Kirche.

Als Brünn eine Stadt wurde, gab es hier meistens fremde Kaufmänner. Die heimischen Stadtbürger wurden Kaufmänner, erst als die handwerklichen und landwirtschaftlichen Hersteller die



Der gegenwärtige Blick auf den Ort, wo sich die Šintava-Furt befunden hat

Überproduktion schaffen konnten. Die ersten heimischen Kaufmänner waren Krämer, die im Kleinen die von fremden Händlern nach Mähren gebrachte Ware verkauften. Die unternehmungslustigeren Krämer wurden bald zu den im Welthandel wirkenden Kaufmännern.

Schon seit dem 13. Jahrhundert besaß Brünn Marktrecht und es wurden Wochen- und Jahrmärk-

te festgelegt. Im Jahr 1293 bestimmte Václav II., dass während der Markttage alle Einwohner aus jedem Ort die Ware in die Stadt bringen können, und dass während der Nichtmarkttage nur die Stadtbürger und Vorstadtbürger verkaufen können. Der Marktsanfang wurde immer durch ein Aushängen vom Marktzeichen bekanntgegeben. Vormittags konnten nur die Stadtbewohner und einige Handwerker einkaufen, nachmittags auch die Auswärtigen und die heimischen und fremden Zwischenhändler. Die Wochenmärkte wurden zu einem wichtigen Verkaufsort von landwirtschaftlicher und handwerklicher Ware aus der nahen und weiten Umgebung.

Auf den Jahrmärkten durften ihre Ware auch die Fremden verkaufen. Der älteste Jahrmarkt wurde im städtischen Privilegium vom Jahr 1243 für 14 Tage zu Pfingsten festgelegt. Im Jahr 1291 erhielt Brünn das Recht auf zweiten Jahrmarkt im Herbsttermin – am Havelstag (16. Oktober), später auch auf Jahrmärkte am Kunhutastag (im September) und vor dem Aschermittwoch.

Einige Artikel wurden auf dem Markt auf genau festgelegten Plätzen verkauft. Neben den



*Der Übergang über die March bei Hodonín (VedutaHofferiana, die Vedutensammlung der mährischen Städte, 1720)**



Hodonin und Skalica auf der Comenius' Karte von Mähren, 1680

Hauptmarktplätzen auf dem Oberen und Unterem Markt gab es auch einen Hühnermarkt, Schuh- und Eisenmarkt, Töpfermarkt, Kohlenmarkt, Fischmarkt, Pferdemarkt und Schweinemarkt.

Brünn bestrebte sich auch ein Zentrum des Welthandels zu werden. Im Jahr 1323 verbot König Johann von Luxemburg die Tücher aus Ieper, Gent und Bruxelles und andere, mit Ausnahme der gewöhnlichen Tücher, außerhalb königlicher Städte zu verkaufen und zum Verkauf zu bringen. Im Jahr 1333 verordnete er, dass alle aus Österreich kommenden Kaufmänner nicht über Blučina und Měnin reisten, sondern über Brünn. Den Brünnern erlaubte er im Gegenteil, die Ware nach Böhmen durch beliebigen Weg zu bringen. Im Zusammenhang mit den Friedensverträgen mit dem polnischen und ungarischen König erließ König Karl Robert am 6. Januar 1336 eine Urkunde, in der er die Linie vom sog. Böhmischem Weg festlegte. Brünn sollte auf diesem Weg ein wichtiges Handelszentrum bilden und mit einem großen Warenlager sogar Wien konkurrieren. Ähnlich versuchte auch König Johann die Frankfurter Kaufmänner zu überzeugen, den vom böhmischen, ungarischen und polnischen König ge-

schützten Handelsweg durch Böhmen über Prag und Brünn und weiter nach Polen oder Ungarn zu benutzen.

Von Brünn nach Böhmen sollten die Händler sog. Trstenitzer Weg benutzen, der die wichtigste Straße des alten böhmischen Staats war. Alle Wege zwischen Mähren und Böhmen überqueren die Europäische Hauptwasserscheide unter guten Bedingungen – auf der Länge von 190 km hebt sich der Weg nur zweimal über 800 m.ü.M. auf, an manchen Orten bewegt sich um 500 m.ü.M. und im Triebitzer Sattel sinkt auf 434 m.ü.M. (es handelt sich um niedrigsten Rand des Böhmischem Massivs).

Den Namen „Trstenitzer“ benutzte zum ersten Mal Hermenegild Jireček. Die Urkunde Königs Vladislavs für Prämonstratenser aus Litomyšl vom Jahr 1167 spricht über „porta terrae que dicitur Natrztenici“ – über einem Landestor „Am Trstenitz“. Mit dem gleichen Namen wurde auch das Zollamt am Landestor genannt, von dessen Gewinn seit dem Jahr 1130 ein Teil das Vyšehradler Kapitel und später auch Litomyšler Kloster erhielten. Die Verkehrsrichtung des Wegs ist mit Provenienz des importierten Salzes festgestellt

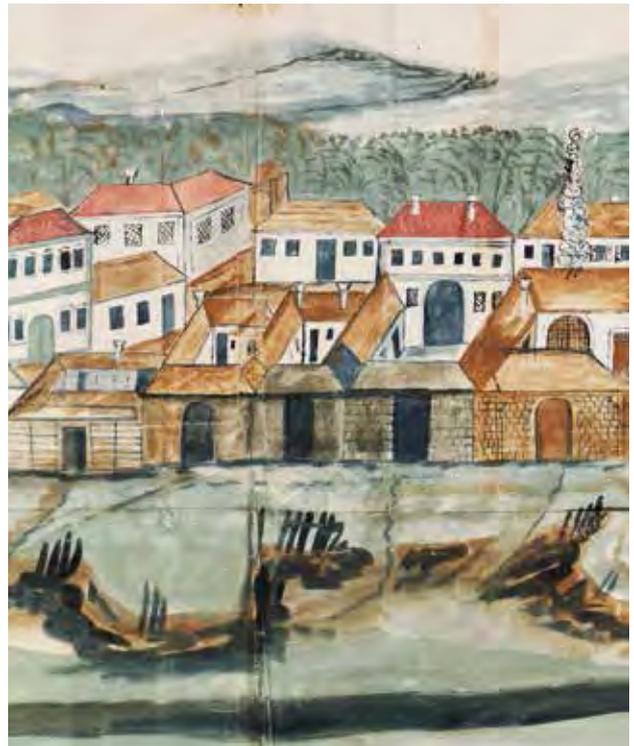
– sal ungaricum. Der Name „am Trstenitz“ ist vom Namen eines durch Schilfgras fließenden Flusses abgeleitet – „trst“ ist eine alte Bezeichnung von Schilfgras; es bleibt aber Geheimnis, warum solcherweise einige Flüsse und Bäche und auch einige Grenzgebiete heißen, und warum sie oft im Paar mit dem Namen „Jabloučů“, „Jablouňý“ auftreten. Das Zollamt am Trstenitz unterging um Jahr 1260 durch Verlegung in neue Königsstadt Vysoké Mýto.

Die historischen Quellen über den Weg: eine im Jahr 1226 auf diesem Weg geschriebene Urkunde berichtet in ihrer Einleitung von König Přemysl Otakar I., der von Mähren nach Böhmen über Litomyšl übergang; die Lokationsurkunde für Polička aus dem Jahr 1265 erwähnt „via et strata publica versus Brunam“ – d.h. eine öffentliche Straße nach Brünn.

Der Trstenitzer Weg ging von dem Brüner Markt in nördlicher Richtung aus. Die befestigte Stadt verließ er durch Běhounská Tor und führte



Sog. „Friedensstein“ auf dem Böhmischem Weg nicht weit von der Gemeinde Lažany, Tschechien



Die Marchufer in Hodonín (VedutaHofferiana, die Vedutensammlung der mährischen Städte, 1720)*

weiter über Královo Pole (1247) um Kartäuserkloster herum. Dann ging er wahrscheinlich an Kuřim (1226) vorbei und führte weiter ungefähr in der Richtung der heutigen Staatsstraße. Der Weg führte sicherlich auch durch Lipůvka (1371), das viel älter ist, als man anhand der ältesten schriftlichen Quellen ableiten könnte (wie Patrzinium von St. Klimentkirche beweist). Der Weg ging weiter an untergegangenes Dorf Opatovice vorbei. In der Urkunde aus dem Jahr 1073 (die aber eine Fälschung aus dem 12. Jahrhundert ist) wurden die Dörfer genannt, die König Vratislav dem Opatovitzer Kloster in Böhmen widmete. Opatovice bekam das Kloster als Herberge; in der Urkunde wurden auch Grenzen festgelegt, die im Westen vom Bach Lubě und im Osten von „via publica“ (dem öffentlichen nach Böhmen führenden Weg) gebildet sind. Am Ende des 13. Jahrhunderts wurde auf diesem Weg das Städtchen Černá Hora aufgebaut. Eine ältere Lokalität war Bořitov, das dank seiner Lage ein wichtiger Ort während ganzer Urgeschichte darstellte. Im

Zeitalter von Großmähren verlief in der Gemeinde eine intensive Metallverarbeitung - es gab hier eine Schmiedeesse und Schmiede. Die Gemeinde unterging nach dem Verfall des Mährerreichs. Die Einwohner verschoben ihre Häuser aus offenen landwirtschaftlichen Lagen nach Süden in ein gegliederteres Terrain. Hier bauten sie eine Begräbnisstätte und Georgskirche auf.

Der Weg führte von Bořitov weiter um Chlumy und ging an Sebranice vorbei, wie eine Urkunde aus dem Jahr 1043 nachweist (diese Urkunde, die der Kastellan Eppo aus Bílina dem Stift Břevnov verschenkte, stammt in Wirklichkeit erst aus dem 13. Jahrhundert). Danach führte der Weg nach Svitávka. Über Svitávka Gemeinde gibt es eine markante Erhebung, auf der sich eine befestigte Burgstätte befand, die von dem 11. Jahrhundert bis Ende des 13. Jahrhunderts besiedelt wurde. Am gleichen Ort wurde im 15. Jahrhundert eine Burg gebaut. Svitávka war ein mährisches Gegenüber vom Landestor am Trstenitz, wo sich

Zollamt, Marktplatz und Johannes-der-Täufer-Kirche befanden. An diesem Ort sammelten sich die Fernwege von Brünn (aus Ungarn und Österreich) und von Olmütz (aus Schlesien und Polen; dieser Weg überquerte Malá Haná). Die ältere Form vom Namen dieser Gemeinde ist als Switawia (1201, die Fälschung um 1289) und in Switauis (1221), also Svitava oder Svitavy belegt. Nach der Gründung von Stadt Svitavy wurde dieser Name in Svitávka umgeändert – Switawia minor.

Andere Erwähnung stammt aus dem Jahr 1145, der Chronikschreiber Vincencius beschreibt in seiner Geschichte einen Überfall des Bischofs Heinrich Zdik vom Fürsten Konrad von Znaim „am Ausgang aus dem Land“ (in exitu terrae) am Ort von Zollamt Úsobrno vor der Kirche (ad teloneum Uzobren ante ecclesia). Alle Umstände dieser Geschichte: der Bach, die Kirche und auch die Möglichkeit den Bischof über einen über Březová nach Litomyšl führenden „schwarzen Weg“ zu überführen, zeugt davon, dass dieses



Sog. „Bildstock“ am Böhmischen Weg nicht weit von Lipůvka, Tschechien



Die Kopfzeile einer Handelsrechnung am Anfang des 20. Jahrhunderts

Ereignis nah von Svitávka passierte. Der Fürst kam von Brünn, der Bischof von Olmütz und sie trafen sich am Landestor. Eine ähnliche Situation – ein Treffen an der Weggabelung – wird in der in Svitávka im Jahr 1221 herausgegebenen Urkunde von Přemysl Otakar I. für Stift Zwettel er-

wähnt. Diese Urkunde wurde ein paar Tage nach der Schatzberger Versammlung am Anfang Juni 1221 geschrieben, als die Gefolgschaft des Königs und das Geleite des Bischofs Robert von Olmütz nach Hause reisten und sich am Landestor trennten. Diese Urkunde beweist, dass die Weg-



Ein anderer sog. „Friedensstein“ auf dem Böhmisches Weg nicht weit von der Gemeinde Lažany im Wald Kuchyňka, Tschechien



Die Skulptur der heiligen Anna am Trstenitzer Weg in Řečkovice



Ein Abschnitt des Weges in der Nähe von Černá Hora auf der Landkarte der 1. Militärkartierung aus den Jahren 1764-1768

gabelung in Svitávka im Jahr 1221 immer noch existierte, dass man über Letovice und Tal des Flusses Křetínka nach Prag und über Malá Haná nach Olmütz fuhr, und dass es in diesem Zeitraum immer noch ursprüngliches System – zwei Landstore und einen verbindenden Weg – gab. Zur Veränderung kam es, nachdem die Wege und Fußwege verbessert und vergrößert worden waren. Die rasche Besiedelung des Grenzgebiets führte zur Vermehrung und Spezialisierung von Straßen, aber auch zum Verlassen von Verteidigungsanlagen, die nach dem Ende der Streitigkeiten zwischen böhmischen und mährischen Přemysliden zwecklos wurden. Der Untergang von Weggabelung in Svitávka ist durch eine Urkunde aus dem Jahr 1250 belegt, in der König Václav I. ältere Privilegien dem Prämonstratenser Kloster in Hradisko bei Olmütz bestätigte und neue Regel für die Zöllner bei der Verfolgung von Bannbrüchen bis zu bestimmten Orten festlegte bestimmte (in der Richtung nach Brünn und Jevíčko, nicht mehr in der Richtung nach Letovice, Křetín und

Prag). Es handelte sich um die untergegangene Gemeinde Jedle bei Černá Hora, die noch im 15. Jahrhundert besiedelt wurde und Bach Studená bei Jevíčko. Zwischen 1221 und 1250 entstand ein neuer Weg von Prag nach Brünn über damals kolonisiertes Gebiet um Kunštát.

Auf den Straßen wurden verschiedene Gebühren und Steuern wie Nutzungssteuer, Schutzsteuer



Die Ausgrabungsarbeiten an einer Burgstätte in der Nähe von Svitávka



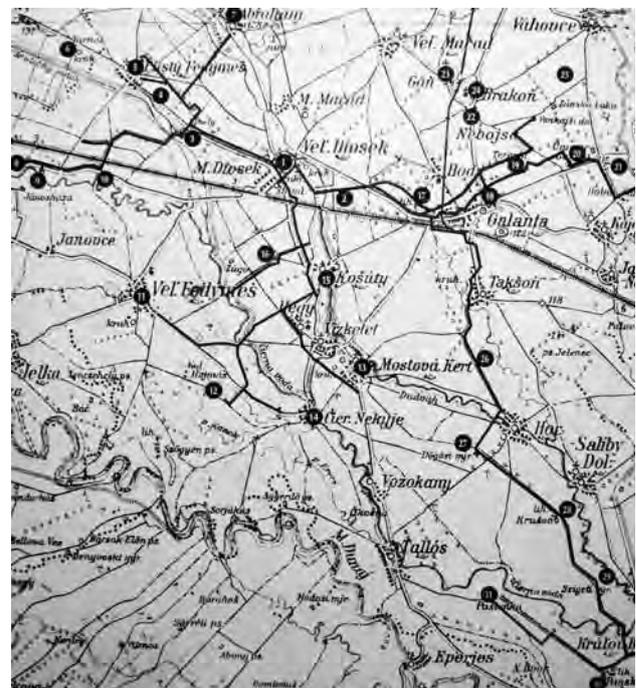
*Der König Sigismund von Luxemburg unterwegs (Ulrich von Richental Chronik des Konstanzer Konzils)**

oder Maut eingetrieben. Die ersten schriftlichen Belege über die Steuereintreibung stammen aus 1002 und sind in der Gründungsurkunde des Benediktiner Klosters auf dem Martinsberg (Kloster Pannonhalma in Ungarn) eingeführt. Die Benediktinerabtei stiftete hier schon im Jahr 1001 Stephan I., der erste ungarische König. Mit dieser Urkunde sicherte der König der Abtei ein stabiles Vermögen. Es werden hier zehn Liegenschaften genannt, unter denen sich auch das am Fluss Váh liegende Gebiet befindet. Weiter sind es: FIZEG, Balványos, TEMIRD, CHIMUD, WISETCH, VOUISIA, Mur, Courtu, WAG, Pozsony. In der Urkunde wurde auch eingeführt, dass dem Kloster ein Drittel von Steuern jedes exist-

zenten und auch künftigen Vermögens gehört. Mit nächster Urkunde aus dem Jahr 1006 schenkt König Stephan I. den Priestern der römisch-katholischen Kirche (Kanoniker der Kirche vom heiligen Emmeram) sein Eigentum, Weinberge und mehrere an Burg Nitra grenzende Gemeinden.

Im Jahr 1075 ließ der ungarische König Géza I., ehemaliger Herzog, ein Kloster aufzubauen, dem er einige Vermögen, Steuererträge, Maut und Abgaben zur Versorgung schenkte.

Im Jahr 1111 konkretisierte ungarischer König Koloman mit einer Urkunde das Vermögen der Zobor-Abtei und zählte die der Abtei gehörenden Vermögen und Dörfer auf. In dieser Urkunde gibt es auch Informationen über Gemeinden, die in diesem Zeitalter schon existierten, z. B. Gan (heutige Gáň). Überdies erfährt man auch die Namen der bedeutendsten Einwohner Nitrás, unter anderen auch Namen wie Una, Bača, Děda und Kača. Die letzten zwei genannten waren Söhne vom Gespan Buken und lebten in Nitra.



Die Karte der Schmalspurbahnen der Zuckerfabrik Sládkovičovo (Baron Kuffner de Dioszegh und Dioszegher Zuckerfabrik, 2009)



Sog. „Poststation“ an dem Böhmischem Weg in Letovice, Tschechien

Auch die Urkunde König Kolomans aus dem Jahr 1113, sog. Zobor-Urkunde, erwähnt Siedlungen, ihre Grenzen, Naturgebiete wie Seen, Teiche, Flüsse, Namen der Wiesen, Wälder und Berge und auch Namen ihrer Inhaber und ihre Angehörigkeit zu einzelnen Burgen und Burgstätten. Man erwähnt auch 108 Namen von damaligen und anderen untergegangenen Städten und Gemeinden. Besondere Aufmerksamkeit verdienen: Gáň, Hetmín, Vozokany, Veča, Dlhá nad Váhom, Trnovec nad Váhom, Horní Jatov, Kopčany, Mučeník, Jarok, Horní Králová, Neded, Vlčany, Bohdanovce, Madunice, Boleráz, Nekye, Hlohovec, Pečeňady,

Piešťany. Von ihren Vermögen wurden Steuer bezahlt und Zehnten erhoben.

Die Eigentumsverzeichnisse, Zeugungsaussagen und Urkunden informieren ausführlich nicht nur über Steuern und Gebühren, sondern auch über Orten, die damals existierten. Zum Beispiel die Privilegien von Stadt Šaľa werden auch im Konflikt zwischen Gerváz Bischof von Nitra und Moses Gespan von Nitra in den Jahren 1105 und 1116 gelöst. Moses wollte das Vermögen von Šaľa, das im Besitz des Klosters Pannonhalma war, entziehen. Es wurde sogar angeordnet, den Konflikt mit erhitztem Eisen in Esztergom zu lösen.



Sog. „Poststation“ an dem Böhmischem Weg in der Nähe von Sebranice, Tschechien



Die am Anfang des 20. Jahrhunderts aus Černá Hora nach Ungarn geschickte Postkarte, die Vorderseite



Die Münzfunde in der Burgstätte bei Svitávka

Das Gerichtsverfahren verlief schließlich nicht, stattdessen legte man die Grenzen des vom König Stephan I. früher geschenkten Vermögens fest. Da die Höhe der Steuern und Renten nicht überall gleich war, wurden einige Grundsätze, Privilegien und Rechte der Untertanen verletzt. Zu Konflikten kam es auch zwischen den Untertanen der Grundherrschaft von Kloster Pannonhalma und dem Abt des Klosters Pannonhalma Uriah.

Gehen wir aber in die Zeit zurück, wo die Märkte verliefen. Viele Städte enthalten bis heute in ihrem Namen Informationen über die Märkte – z. B. den Tag der Veranstaltung oder sogar das Wort „trh“: Horná Streda, Dolná Streda nad Váhom, Dunajská streda, Štvrtok na Ostrově, Trhové Mýto etc. Die Städte und Gemeinden standen unter Kontrolle und Beaufsichtigung eines Herrn, der die Genehmigungen erließ und dem man dafür Steuer für importierte und exportierte Ware abführen musste. Die Maut bezahlte man an den Übergängen über den Fluss Váh in Šintava, Dolné und Horné Saliby am Dudváh. Die Brückenmaut bezahlte man in der Gemeinde Nyárhíd. Man hat auch die Steuer für benutzte und geschützte Wege erhoben. Andere Gebühre und Steuer, die festgelegt und von den Einnehmern auch erhoben wurden (bis heute gibt es im Gebiet Dvory nad Žitavou den Nachnamen „Výběrčí“), dienten zur Unterstützung der Klöster, Abteien in Nitra, Diakovce, Pannonhalma etc. Die privilegierten Rechte auf die Veranstaltung von Märkten und Rechte auf die Lagerhaltung der Ware für bestimmtes Gebiet sog. Lagerrecht sicherten Schutz der Händler und Möglichkeit, ihre Ware zu verkaufen. Die Wege, auch die Hauptstraßen, waren von Anfang an schmal, oft bewachsen, weil sie vor allem durch bewaldete Gegend führten, in der es oft nur ausgewaschene und ausgefahrene Pfade gab. Die Flüsse überquerte man über Furten oder mit einer Flussfähre, die Brücken waren sehr wertvoll. Zum Transport

benutzte man Wagen oder Tragtiere (Pferde, Maulesel). In den Wagen reisten auch Personen, denen ihr gesundheitlicher Zustand oder hohes Alter nicht erlaubte, auf dem Pferd zu fahren oder zu Fuß zu gehen. Die Wege, so wie sie sich im Frühmittelalter gestalteten, blieben auch im nächsten Zeitalter relativ gut erhalten. Zu bestimmten Veränderungen kam es innerhalb der Kolonisation und Stadtgründungen, wo viele neue Straßen entstanden. Dabei wurde die Richtung von einigen Fernstraßen abgeändert, damit sie sich der Lage von neu gegründeten Städten und damit auch den neuen Handels- und Verwaltungszentren anpassen. Einen ungünstigen Einfluss auf die Handels- und Verkehrsentwicklung übte das System von Privilegien, Zollen und Mauten aus. Das Wegssystem entwickelte sich seit dem 14. Jahrhundert. Die Straßen wurden erweitert und auch ihr Zustand verbesserte sich deutlich. Wegen dem Schutz vor Diebstählen und Raubüberfällen galt seit 1361 eine Verordnung, nach der man die Wälder von beiden Seiten der Straße ausholzen soll. Im 16. Jahrhundert wurde der Abstand vom Wald auf 32 m festgelegt.

Der Handelsaufschwung führte zum Verkehrsanstieg und auch zur Entwicklung von Verkehrsberufen. Schon im 13. und 14. Jahrhundert besorgten den Handelsverkehr außer den Händler mit eigenen Wagen auch angeworbene Kärner und seit dem 15. Jahrhundert die Fuhrmänner, die vor allem den Fernverkehr als Spediteur besorgten. Sie waren für ordentliche Wareneinfuhr verantwortlich und eventuelle Verluste mussten sie selbst bezahlen. Weiterhin transportierten die Ware sehr oft die Träger mit einer Kiepe oder mit Tragtieren. Der Umbau von Straßen ermöglichte die Vervollkommnung von Wagen und ihre weitere Spezialisierung. Seit dem 15. Jahrhundert begann man die Wagen mit umlaufenden Achsen zu erzeugen, seit der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert wurden



Das Kartäuserkloster in Brno – Královo Pole, an dem die Straße nach Böhmen vorbeigeführt hat



Die Freske des heiligen Christophorus, des Schutzheiligen der Reisenden, um Jahr 1160 (St.-Georgs-Kirche in Bořitov, Tschechien)



Der untere Teil der Freske des heiligen Christophorus, des Schutzheiligen der Reisenden, um Jahr 1160 (St.-Georgs-Kirche in Bořitov, Tschechien)

im Verkehr leichtere Wagen für persönlichen Transport von Personen eingeführt – sog. koče. Die Leute reisten überwiegend immer noch mit Pferden, Mauleseln, Maultieren und Eseln. Das Netzwerk von Hauptstraßen veränderte sich bis erste Hälfte des 18. Jahrhunderts ausdrücklich nicht und folgte den alten Fußwegen. Den Umbau von Verkehrstraßen unterstützte in 30. Jahren des 18. Jahrhundert erst die wachsende Bedeutung von hochwertigen Verkehrsnetzen für Wirtschaft, Verkehr, Post und strategische Zwecke. Die schlesischen Kriege und der Siebenjährige Krieg erschöpften stark die Habsburger Monarchie und deswegen kam es zur Wiederbelebung

des Interesses für Landeswege erst im 18. Jahrhundert. Als ein neues Verkehrsphänomen erschien im 2. Viertel des 19. Jahrhunderts die Eisenbahn.

Die Grundlage vom Eisenbahnnetz wurde in 50. – 70. Jahren des 19. Jahrhunderts ausgebaut. Die Eisenbahn ermöglichte schnelleren und umfangreicheren Ferntransport von Personen, Rohstoffen aber auch Industriegütern. Zu den ältesten Eisenbahnstrecken gehörten Kaiser Ferdinands-Nordbahn von Wien nach Břeclav und Brünn (1839), die weiter nach Písek, Olmütz (1841), Bohumín (1847) und Opava (1855) weiterführte. Andere Strecke führte aus Brünn nach Česká Tře-



*Die auf der Burg Šintava gefundenen gotischen und Renaissanceplomben
(Burg Šintava ausgegraben–vergraben, 2006)*

bová (1849). Die Eisenbahn bedeckte Böhmen nicht gleichmäßig, die meisten Strecken konzentrierten sich damals in Nord-, Nordwest- und Ostböhmen und Nordmähren, wo sich die bedeutenden Kohlen-, Maschinenbau-, Textil- und Zuckerwerke befanden. Dank dem Aufbau vom modernen Eisenbahnnetz veränderte sich im 19. Jahrhundert deutlich und dauerhaft auch die Natur. Im Raum des Böhmisches Wegs in der Slowakei benutzte man für Gütertransport trockene und nasse Wege über Donau, Váh und seine Nebenflüsse Malý Dunaj, Černá Voda und Dudváh. Die Nebenflüsse Derňa und Šárd wurden wegen ihrer ungenügenden Tiefe nur auf leichte Boote beschränkt. Sie dienten vornehmlich zum Import und Export der geernteten Früchte, zum Fischfang, zum Transport des Fangs, zum Legen der Lockspeise, zum Gans- und Entenzucht oder zum Tränken des in die Märkte transportierten Viehs. Nach den Überschwemmungen am Váh und Dudváh dienten sie auch zur Trockenlegung. Alle oben genannten Tatsachen belegen auch selbst die Wappen einzelner Gemeinden in dieser Region. Die Motive der Gemeindesiegel stellten oft Berufe, Tätigkeiten und Handwerke dar.

Die durch die Gegend führenden Wege entstanden schon im Altertum. Sie schlängelten sich unter Sümpfen, über Hügel, den Anschwemmungen und Flüssen entlang. Ihre Spur ist an bewohnten Siedlungen, Gemeinden, Städten und Märkten zu erkennen. In der Nähe von ihnen baute man auch Brunnen zum Tränken von Pferden, Vieh und vor allem von Handelskarawanen. Im Falle einer Überschwemmung oder einer Besetzung vom Feind wurden neue Umleitungen und Durchgänge aufgebaut. Die Existenz von vielen diesen Straßen wird in Berichten über Feldzüge und Kriegskonflikte belegt und auch durch mehrere Ausgrabungen nachgewiesen. Sie sind ein Bild der Zeit, der Konflikte, des geistverwandten



Die Münze des Kaisers Ferdinand I. (1526 – 1564), Kutná Hora, eine einseitige Münze (Burg Šintava ausgegraben–vergraben, 2006)

Verständnisses, des Formens von neuen Kommunen und Familienbeziehungen. Der Postdienst existierte schon im antiken Griechenland. Im Mittelalter wurde Europa in viele kleinere Feudalstaaten zerstreut. Das Zustellungs- und Informationssystem wurde überwiegend von Boten gewährleistet. Von großer Wichtigkeit waren auch die Kärner, Fuhrmänner, Händler, Pilger etc. Der Hofstaat, der Herrscher, beschäftigte Boten, die zum Hofstaat gehörten und viele Vorzüge genossen.



Die Münze des Kaisers Ferdinand II. (1619 – 1637), Wroclaw 3-Kreuzer aus dem Jahre 1637. (Burg Šintava ausgegraben–vergraben, 2006)



*Die Kaufmänner unterwegs (Disouventurlich buch bewisetweye von einerfrouwengenant Melusina, 1474)**



*Der Bau eines Klosters im Mittelalter (Disouventurlich buch bewisetweye von einerfrouwengenant Melusina, 1474)**

Das Postnetz in den Ländern Österreichs und später im ganzen Heiligen Römischen Reich verwalteten auf Grund der Beauftragung von Kaiser Maximilian I. (1493-1519) die Angehörigen eines alten Handelsgeschlechts der Taxiser. Die Grundlage der Postreform wurde schon nach dem Jahr 1526 unter Regierung von Ferdinand I. geschaffen. Der Postmeister Anton Taxis errichtete im 1528 nach der Anordnung von Ferdinand I. regelmäßigen Personentransport aus Wien nach Buda (über rechten Donauufer) und im 1529 aus Wien nach Brünn. Die Verbindung von Wien nach Bratislava errichtete er erst im Jahr 1531, womit die alten Handelswege- Transdanubiener Weg, Bernsteinstraße und Böhmischer Weg mit dem königlichen Weg Via Magna verbunden wurden.

Die Straße wurde im Laufe der Zeit viel verändert- man änderte die Bahn ab, lichtete die Wälder auf, verbesserte die Instandsetzung und die Instandhaltung der Straßen. Nach dem Deutschen Krieg, wo es sich erwies, wie wichtig die hochwertigen Straßen für Bewegung des Heeres sind, begann man im Jahr 1752 mit gründlicher Reparatur der Straße von Brünn über Černá Hora nach Letovice. Die Straße wurde später als „kaiserliche“, in den Militärkreisen als „Černohorská Operationsstraße“ bezeichnet. Während damaligen Bauarbeiten wurde die Straße, wo es möglich war, gerade gemacht und die alte Straße aufgelöst. Die Existenz vom alten Weg belegen bis heute auch die Kreuze und Bildstöcke, die sich durch den Umbau außerhalb des neuen Wegs in Feldern befanden. Die Wichtigkeit der neuen Straße wurde bald nach der Fertigstellung bewiesen. Im Laufe des Siebenjährigen Kriegs zogen hier Truppen aus Österreich und Südmähren, die die kaiserliche Armee in Ostböhmen unterstützen sollten. Gerade hier fuhren die Feldküchen- und Munitionswagen durch. In der Gegenrichtung flossen dagegen die Kranken und Verletzten.



Die am Anfang des 20. Jahrhunderts aus Černá Hora nach Ungarn geschickte Postkarte, die Rückseite

Seit dem Jahr 1527 wurde in Böhmen die staatliche Post gegründet. Den Nachrichtentransport besorgten bisher einerseits die Fuhrmänner und gelegentliche Boote (Händler, Gesellen, Mönchen und andere Wanderer), andererseits die regelmäßigen Boote, die neben den landesherrlichen Behörden auch von Landesobrigkeiten und Stadtverwaltung bezahlt wurden z. B.: Zünfte, Klöster oder große Kaufmannshäuser. Für die staatliche Post war charakteristisch regelmäßiger Pferdewechsel und fest bestimmte Grenzen. Der erste Postkurs auf unserem Gebiet führte von Prag nach Wien. Die Postverbindung diente zuerst ausschließlich Bedürfnissen der Herrscher, um einen schriftlichen Kontakt des Hofstaats mit den Behörden aufrechtzuerhalten.

In Mähren wurde die regelmäßige Postverbindung in Jahren 1608-1610 eingeführt. Gleichzeitig wurde auch System vom Pferdewechsel an den

15km entfernten Poststationen entwickelt; dieses System ermöglichte höhere Transportgeschwindigkeit sowohl der Briefsendungen als auch der Personen und größerer Frachten, und zwar nicht nur für staatliche sondern auch für private Zwecke.

Über Mähren führten zwei Hauptpostkurse von Wien – einerseits nach Prag, andererseits über Brünn und Olmütz nach Wroclaw. Seit Mitte des 18. Jahrhunderts, wo der Postverkehr ganz in die Staatshände übergang, kam es zu ihrer zweckmäßigen Reorganisation.

Wie oben genannt verzweigte sich das Netz von Landeswegen nach und nach und wurde dichter. Manche Postkurse änderten ihre Lage nach der Zugänglichkeit, womit neue Wirtschafts- und Handelszentren entstanden. In Böhmen liefen die Wege von allen Weltrichtungen sternförmig in Prag zusammen.

Die Via Bohemica im 21. Jahrhundert – ihr Einfluss auf die Regionalentwicklung



Die römischkatholische Heilige-Familie-Kirche, Gáň



Der Glockenturm, Malá Mača

Damalige Art und Weise der Entwicklung des wirtschaftlichen Lebens auf unserem Gebiet blieb gleich bis Gegenwart. Die Gemeinden, Dörfer und Städte entwickelten sich immer fort. Die Straßennetze wurden in vielen Fällen dichter und kopierten alte, ausgetretene Wege. Die Straßen verbinden nicht nur die Handelnden, sondern auch Menschen, die neue Landschaften, Bräuche und Sehenswürdigkeiten.

In den slowakischen Regionen des Böhmisches Wegs ist empfehlenswert barock-klassizistisches Schlösschen und Park (1760) in Tomášikov oder renoviertes Schlösschen des Hauses Abrahámffy in Košúty. In Gáň befindet sich renovierte Kurie vom Anfang des 17. Jahrhunderts. Die ältesten romanischen Kirchen kann man in Černý Brod, Gáň

und Malá Mača besuchen. In Malá Mača und Černý Brod befinden sich auch zwei hölzerne Glockentürme. In Matúškovo kann man auch renoviertes Haus des Volkswohnens (Dům lidového bydlení) mit einer interessanten Ausstellung besichtigen. In Velká Mača befindet sich ein Museum, das sich auf die Siedlungsentwicklung der Gemeinde und ihrer Umgebung seit dem Mittelpaläolithikum konzentriert. Dieses völkerkundliche Museum wurde im Jahre 1996 ausgebaut.

Angenehme Therme findet man in Horné Saliby. Das Donaugebiet ist bedeutend auch durch unikale instandgehaltene Wassermühlen, die sich in Gemeinden Tomášikovo und Jahodná befinden. Anhand schriftlicher Quellen ist bekannt, dass es um Jelka früher 7 Schiffsmühlen gab. Die bis



*Das barock-klassizistische Herrenhaus,
Tomášikovo*

heute existierende Mühle besaß ursprünglich Josef Neméth. Die Umbaugenehmigung erhielt er im Jahre 1899. Im Malý Dunaj Gebiet um Tomášikovo standen am Anfang des 20. Jahrhunderts 11 Wassermühlen. Die verbliebene Mühle baute Ján Maticza, Großvater des letzten Eigentümers. Das Mühlengebäude blieb bis heute im ursprünglichen Zustand mit kompletter Mühleinrichtung erhalten. Die letzte Modernisierung verlief im Jahr 1940, wobei die Mühle bis Jahr 1960 in Betrieb war. In Dolné Saliby und Dolná Streda befinden sich zwei Dampfmühlen. Industrielle Mühle a.s.



*Die römischkatholische Kirche der heiligen
Margaret, Malá Mača*

Karola Kajosa in Dolné Saliby wurde im Jahr 1920 von Lajos Pónyi gegründet und inmitten des Dorfes gebaut. Sie ist nach dem ersten Direktor Sándor Kajos genannt. In der Mühle haben 10 Angestellte gearbeitet. Die Mühle in Dolní Streda besaß Pavel Linke, der 7 Angestellte hatte. Die Donauebene, ein Gebiet mit warmem Klima und landwirtschaftlicher Tradition ist interessant durch große Anzahl von gastronomischen Events und Angeboten. Gerade hier kann man originelles Gebäck, Kuchen und andere Produkte von hiesigen Bäckereien und Konditoreien verkosten.



Der Glockenturm, Čierny Brod



*Das Herrenhaus der Familie Abrahamffy,
Košúty*



Die Kurie in Gáň

Große Beliebtheit genießen auch verschiedene Wettbewerbe und Schauen.

In den tschechischen Regionen des Böhmisches Wegs kann man Bořitov mit einem interessanten Lehrpfad und St.-Georgs-Kirche mit romanischen Malereien besichtigen. Empfehlenswert ist auch Besuch der in der Nähe liegenden Hügel Velký Chlum und Malý Chlum. Man kann hier nicht nur geologische Entwicklung der Erde und paläontologische Gebiete kennen lernen, sondern auch malerische Landschaft der Boskowitz-Furche aus dem hiesigen Aussichtsturm beobachten. Ein anderer historisch bedeutender Ort ist Černá Hora mit einem Schloss und populärer Brauerei. Über der Kreuzung der alten Handelswege stand auch Svitava Wallburg mit einem Zoll-



Die Wassermühle, Tomášikovo

haus, die sich leider nicht erhielten. Das von dem Böhmisches Weg durchquerte Quellgebiet der Svitava bot im 19. Jahrhundert einen der besten Orte für Gründung der Textilfabriken – z. B. Letovice, Svitávka, Brněnec.

Gerade in Svitávka kann man Jugendstil-Villa Löw-Beer bewundern, die die Besitzer hiesiger Fabrik aufbauen ließen. Die Besucher werden auch ins im 14. Jahrhundert gegründete Schloss Letovice eingeladen, das in früheren Zeiten dem Handelsweg Schutz gewährte. Auch heute kann man sich unterwegs in Gaststätten erfrischen, die alte Tradition der Gasthäuser fortsetzen – Formanka in Lipůvka, Zlatá studna in Sebranice. In Boskovice an der Grenze von Boskowitz-Furche und Drahaner Bergland begegnen sich die



Das Areal des Thermalbades in Horné Saliby



Das Haus des Volkswohnens (Dom ľudového bývania) und die zeitgenössische Ausstellung, Matúškovo

Touristen mit architektonischen Denkmälern wie Burg, Schloss und Jüdisches Viertel. An die Geschichte des Böhmisches Wegs erinnern auch einige andere Städte und Gemeinden – Velké Opatovice, Trnávka, Jevíčko, Lysice. Große Wichtigkeit genießen auch die im Altertum benutzten Wege – z. B. der Weg durch Mährischen Karst, mit unikalen Entdeckungen im weltbekannten Höhlenkomplex.

Der Mährische Karst ist auch interessant durch tausendjährige Tradition der Verarbeitung von Eisenerz, die der Lehrweg „Weg des Eisens“ bekannt macht. Die Stadt Rájec-Jestřebí bildet einerseits Teil der ältesten Besiedlung, andererseits einen Nachweis des neuzeitlichen Industrieunternehmens. Außerdem kann man in Rájec nad Svitavou auch ein rokoko-klassizistisches Schloss bewundern. Man darf nicht ebenfalls Stadt Blansko mit der Martinskirche und Renaissanceschloss vergessen. Merkwürdig ist auch Tradition der Herstellung von Eisen und Kunsteisenguss.



Die romanische St.-Georgs-Kirche in Bořitov



Das Schloss in Rájec nad Svitavou



Die römischkatholische Mariä-Geburt-Kirche, Čierny Brod



Die Mariä-Namen-Pilgerkirche in Křtiny



Die gotische Kirche der heiligen Katharina in Svatá Kateřina

Fazit

Diese Publikation beweist, dass die Landschaft nicht nur von dem Tausenden Jahren geschaffenen Relief und Naturcharakter, sondern auch durch Geschichte des menschlichen Wesens gebildet wird. Das Donaugebiet, ähnlich wie Boskowitz-Furche oder Quellgebiet der Svitava bewahren bis heute die Geschichte der menschlichen Kulturen von der Urzeit bis die Gegenwart. Manche Orte enthüllen mittels der natürlichen, architektonischen, technischen und kulturellen Merkwürdigkeiten die Spuren der Vergangenheit. Die mit Geschichte und Traditionen verbundenen Orte bilden einen wichtigen Bestandteil des Kulturerbes. Das oben genannte Erbe kann man nicht nur als einen Komplex der einzelnen Sehenswürdigkeiten präsentieren. Genauso wichtig ist auch auf die Zusammenhänge der Bauten, menschlichen Produkte, Produktionstechnologien und Naturbedingungen für die Entwicklung der menschlichen Kultur aufmerksam zu machen. Diese Publikation beschäftigt sich nicht nur mit der Besiedlung, sondern auch mit den Pfaden und Verkehrsstraßen. Ebendie Landschaft bildet einen breiten Kontext, der die Zusammenhänge zwischen Natur und tausendjährigem Schaffen der Menschheit demonstriert.

Diese Publikation präsentiert das Milieu eines des bedeutendsten historischen Weges auf dem tschechischen und slowakischen Gebiet - des

Böhmischen Weges. Dieser Weg überschritt Grenzen des administrativen und staatlichen Ganzen. Manche Teile dieser Verbindungslinie werden bis heute sowohl in der Slowakei als auch in Tschechien verwendet. Falls man nach Gebieten des alten böhmischen Weges sucht, findet in verschiedenen historischen Epochen große Anzahl von Siedlungen. Die historischen Sehenswürdigkeiten können solcherweise die wertvollen Erkenntnisse nicht nur den Fachleuten, sondern auch den Schülern und Studenten und selbstverständlich auch den Touristen bringen. Manche Sehenswürdigkeiten werden gleichzeitig oft durch Bildungs- und Vergnügungsprogramme präsentiert.

Diese Publikation stellt die bedeutendsten historischen Meilensteine und eine knappe historische Entwicklung des Böhmischen Weges vor. Man konzentriert sich vor allem auf zwei Gebiete der historischen Wege: Donautiefland in der Slowakei und Boskowitz-Furche (von Brünn bis Jevíčko und Quellgebiet der Svitava) in Tschechien.

Einerseits sucht diese Publikation nach Angaben und Beweisen der menschlichen Kultur in der Vergangenheit und gleichzeitig forscht nach Spuren des Böhmischen Weges in der Gegenwart nach. Nehmen Sie, bitte, dieses Buch an als eine Einladung in die Regione MAS Stará Černá und MAS Dudvák in der Slowakei und MAS Moravský kras in Tschechien.

Im Rahmen des Projektes Via Bohemica hat MAS Moravský kras o.s. herausgegeben



MAS Moravský kras

www.mas-moravsky-kras.cz

In Zusammenarbeit mit:

MAS Stará Čierna Voda

MAS Dudváh



www.mas-sc.v.sk



www.masdudvah.sk

Weitere Projektpartner:



Autoren der Publikation: Mgr. Dagmar Hamalová, Mgr. Petr Vitámvás,

Mgr. Roman Malach, Ing. Vladimír Mrva

Graphische Ausstattung: Jana Koudelková, DiS

1. Auflage: 32 Seiten,

2000 Exemplare

Im Rahmen des Projektes der transnationalen Zusammenarbeit LEADER Via Bohemica, das vom Programm zur Landesentwicklung SR 2007-2013 unterstützt wurde, im Rahmen der Maßnahme 4.2 Verrichtung der Zusammenarbeitsprojekte im Jahr 2013 haben MAS Stará Čierna voda und MAS Dudváh in Zusammenarbeit mit MAS Moravský kras herausgegeben.

Auf dem Buchumschlag befindet sich eine Aufnahme der Originalurkunde des Königs Karl Robert vom 6. Januar 1336, durch die die Handelsregel auf dem Böhmischem Weg festgelegt wurden.

(Archiv der Stadt Brünn). *



MAS Moravský kras



PROGRAM ROZVOJE VENKOVA

Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova: Evropa investuje do venkovských oblastí.

