



Rieka Slaná preteká územím bývalej Gemerskej stolice (dnes sú to okresy Revúca, Rožňava a Rimavská Sobota), ktorá bola prinajmenšom od 14. storočia hospodársky a spoločensky na veľmi vysokej úrovni. Rozvoj súvisel najmä s baníctvom v severnej a poľnohospodárskou výrobou v južnej časti stolice. Sídlišká v Gemerskej stolici sa formovali primárne podľa prírodných daností územia. Údolie rieky Slaná tvorilo v stredoveku územie s rozvinutou sídelnou štruktúrou, pozostávajúcou z množstva dedín a mestečiek spájaných sieťou ciest. Dlhšiu sídelnú tradíciu dokladajú najmä početné písomné pramene, odkazujúce najmä na majetkovo-právne vzťahy vtedajšej populácie. Dôsledná analýza poznatkov dobových prameňov má potenciál výrazne posunúť stav archeologického bádania v regióne, ktorý nie je dostačujúci. Na základe štúdia písomných prameňov zo stredoveku a novoveku môžeme zdôrazniť definovanie archeologických hodnôt v historickej krajine.

Práce osvietenských vzdelancov z ranného a neskorého novoveku, akým bol aj Matej Bel, prispievajú k poznaniu kontextov doby ich vzniku a môžu odkázať na staršie časovo-priestorové súvislosti. Pre bádanie v oblasti historickej archeológie sa tak otvárajú nové možnosti výskumu krajinných štruktúr v širších kontextoch.

### **Prínos diela Mateja Bela pre identifikáciu archeologických štruktúr v teréne**

Krajinná archeológia, ako jedno z odvetví archeológie, za posledných niekoľko desaťročí bola definovaná viacerými spôsobmi. Tento odbor je kombinovaný praktickými archeologickými technikami výskumu s teoretickými znalosťami nazerania na minulosť prostredníctvom integrácie spoločenstiev a ich prostredia. Výskum v tejto oblasti umožnil, najmä vďaka novým technologickým postupom (GIS, diaľkový prieskum zeme, geofyzika a pod.), rozsiahle znalosti o skúmaných štruktúrach v krajinnom priestore. Pramenná báza v oblasti archeologického výskumu krajiny je obsiahla. Pre výskum historických krajinných štruktúr zohrávajú podstatnú rolu písomné pramene.

Dielo Mateja Bela *Notitia Hungariae Novae historico-geographica* (ďalej Vedomosti) predstavuje v súčasnosti významný prameň pre poznanie vývoja krajinných štruktúr a významne prispieva k výskumu historickej krajiny. Mnohé zmienky v tomto obsiahlom diele nie sú doposiaľ v podmienkach slovenskej archeológie dostatočne analyzované a syntetizované. Popri tom dielo poskytuje neoceniteľné zmienky o sakrálnych alebo svetských stavbách, historických komunikáciách, vojenských objektoch, výrobných a technických objektoch, ktoré sú v súčasnosti zaniknuté. Počas štúdia prekladu Gemerskej stolice sme napríklad natrafili na zmienku o pravdepodobne stredovekom kostole v obci Král', postaveného z kamenných kvádrov, alebo o protitureckom zemnom opevnení obkolesujúcim vtedajšie mestečko Gemer.<sup>2</sup> Nemusí pritom ísť iba o opisy konkrétnych objektov. Pre archeologické poznanie sú prínosné aj zmienky z oblasti historického vývoja daného miesta (mestečká a obce), opisy prírodných podmienok a v prípade regiónov, s potenciálom bohatstva nerastných surovín, sú to zmienky o baníckej činnosti či exploatačných areáloch. Opisy objektov alebo

<sup>2</sup> ALBERTY, Július. Matej Bel a Gemer (Pokračovanie). In *Obzor Gemera*, 1985, roč. XVI, č. 3, s. 155-164.

humánno-geografických štruktúr sú niekedy dosť strohé a neurčité, ale v niektorých prípadoch máme k dispozícii relatívne kvalitnú deskripciu javu. Dôsledná analýza Belových zmienok a ich overenie v teréne je nutným krokom k interpretácii potenciálnych archeologických štruktúr.

Naším cieľom bolo identifikovať, na lokalizovaných premosteniach toku, zvyšky konštrukcií mostov v blízkosti alebo priamo na vodnom toku rieky Slaná. V predkladanej štúdii prinášame poznatky k interpretácii premostení na strednom toku rieky Slaná, ktoré boli identifikované najmä vďaka informáciám vo Vedomostiach. Rovnako sme sa snažili sledovať a zmapovať terénne zmeny v blízkom okolí identifikovaných premostení. V prípade nezachovaných premostení sme sa snažili dedukovať príčiny ich úplného zániku. So stavbou mostov úzko súvisia aj cestné komunikácie, ktoré bolo potrebné verifikovať. Pri určitých lokalitách bolo možné na základe dostupných prameňov detailne rekonštruovať stavebnú podobu mostov.

### **Pramenná báza a metódy výskumu**

Pramennú bázu bolo potrebné podrobiť základnému heuristickému postupu vychádzajúcemu z komparácie, analýzy a syntézy zdrojov. Základným a pre náš zámer prínosným bol slovenský preklad rukopisu Gemerskej stolice. Preklad publikoval J. Alberty v štyroch exemplároch regionálneho časopisu *Obzor Gemera*.<sup>3</sup> Pôvodne vyšlo tlačou z územia dnešného Slovenska celkovo osem stolíc.<sup>4</sup> Rukopis Gemerskej stolice, na rozdiel od vydaných stolíc, nedisponuje názvom *notitia*, ale *descriptio* (opis). Obsah je rozpísaný na 13-tich stranách a vlastný text je na 62-och stranách. Na rukopise textu je podľa J. Albertyho viditeľná odlišnosť textu, z čoho usúdil, že rukopis písalo viac autorov.<sup>5</sup> Koncepcia a štruktúra textu je totožná s vydanými opismi stolíc. Sám prekladateľ J. Alberty priznáva, že preklad tohto diela je veľmi náročný vzhľadom na to, že nejde iba o obyčajné pretlmočenie textu ale najmä o dôslednú interpretáciu rôznych uvádzaných realít z Belovej doby. Počas prekladu museli byť mnohé informácie analyzované a konfrontované s inými prameňmi a aktuálnym stavom historického bádania. Spomínaný prekladateľ rovnako uvádza teritoriálnu nevyváženosť informačného obsahu (podstatne viac informácií je o Rožňavskom okrese) ako aj vážne vecné chyby v geografickej lokácii a údajoch zo spoločenského života. Napriek tomu ide o veľmi hodnotný – pravdepodobne skôr pracovný – elaborát, ktorý sa nedočkal finálneho spracovania.<sup>6</sup> Skúmané územie sa v čase písania deskripcia nachádzalo v Putnockom<sup>7</sup> slúžnovskom okrese v rámci Gemerskej stolice.

<sup>3</sup> ALBERTY, Július. Matej Bel a Gemer. In *Obzor Gemera*, 1984, roč. XV, č. 4, s. 242-248; ALBERTY, Matej Bel a Gemer (Pokračovanie), s. 155-164; ALBERTY, Július. Matej Bel a Gemer (Pokračovanie). In *Obzor Gemera*, 1985, roč. XVI, č. 1, s. 51-58; ALBERTY, Július. Matej Bel a Gemer (Pokračovanie). In *Obzor Gemera*, 1985, roč. XVI, č. 2, s. 112-118.

<sup>4</sup> TURÓCI, Martin – KORDOŠ, Jozef. Matej Bel. *Liptovská stolica*. Čadca, 2019, s. 38-39; ALBERTY, Matej Bel a Gemer, s. 243.

<sup>5</sup> ALBERTY, Matej Bel a Gemer, s. 244.

<sup>6</sup> ALBERTY, Matej Bel a Gemer, s. 244.

<sup>7</sup> Mesto Putnok (slov. *Putnok* aj *Putník*) je mesto v Maďarsku v Boršodsko-abovsko-zemplínskej župe v Putnockom okrese.

Belove *descriptio* muselo byť doplnené ďalšími, najmä priestorovými prameňmi. Primárne využívanými mapovými zdrojmi boli vojenské mapovania, obzvlášť prvé dve realizované od 80. rokov 18. storočia do 50. rokov 19. storočia. Prvé vojenské mapovanie (tzv. jozefínske) prebiehalo na skúmanom území medzi rokmi 1782 – 1784. Medzi mapovaním územia a vydaním prvých stolíc vo Vedomostiach je takmer 40-ročný časový rozdiel. Napriek tomu môžeme konštatovať, že zmeny v krajine za uvedené časové rozmedzie neboli zásadné a mapové listy možno považovať za dielo významne dopĺňajúce Belovo *deskriptio*. Na mapových listoch prvého vojenského mapovania je na skúmanom úseku rieky Slaná zachytených viacero premostení, ktoré spomína Matej Bel. Celkovo sme využili tri mapové listy z prvého mapovania Uhorska so signatúrami Coll: XIX. Sectio IX.; Coll: XIX. Sectio X. a Coll: XIX. Sectio XI<sup>8</sup>. Druhým vojenským mapovaním sme spresnili lokalizovanie predmetných premostení, nakoľko pri tvorbe týchto máp kartografi aplikovali trigonometrickú metódu merania krajiny.<sup>9</sup> Využili sme mapové listy signované Coll: XXXVII. Sectio 43; Coll: XXXVII. Sectio 42 a Coll: XXXVII. Sectio 41<sup>10</sup>. Vzájomná korelácia vojenských mapovaní a máp z 20. storočia umožnila presné geografické lokalizovanie. Veľmi hodnotným mapovým zdrojom boli letecké snímky Slovenska zo začiatku 50. rokov 20. storočia uverejnené na stránke Technickej Univerzity vo Zvolene.<sup>11</sup> Ortografické snímky staré vyše sedemdesiat rokov poskytujú pohľad na historickú krajinu nezasiahnutú výraznými antropogénnymi zásahmi nastupujúcimi v 2. polovici 20. storočia. Určité premostenia na skúmanom úseku sú veľmi dobre viditeľné vo svojich pôvodných dimenziách.

Publikovaných zdrojov k problematike drevených historických premostení vodných tokov na Slovensku je pomerne málo. Mosty na území Nitrianskej stolice z doby Mateja Bela sú analyzované v práci P. Chrastinu a K. Rácovej<sup>12</sup>. Historicko-geografická štúdia poskytuje aj základný rešerš dostupných publikovaných prameňov k danej problematike<sup>13</sup>. Veľmi vhodným zdrojom ku konštrukčným riešeniam drevených mostov bola publikácia Th. Landsberga<sup>14</sup>. Archeologické výskumy drevených premostení riečnych tokov Slovenska sú raritné. Veľmi progresívnym a významným je interdisciplinárny výskum dna rieky Dunaj pri Iži, počas ktorého sa okrem iných hnutelných rímskych pamiatok,

<sup>8</sup> 1<sup>st</sup> Military Survey, Section 9-11 [Online]. Vienna: Austrian state archive; Military archive, 1782/1784. Dostupné na internete: <<https://maps.arcanum.com/en/map/europe-18century-firstsurvey/>>.

<sup>9</sup> JANKÓ, Annamária – PORUBSKÁ, Bronislava. Vojenské mapovanie na Slovensku 1769 – 1883. Bratislava, 2013, s. 21.

<sup>10</sup> 2<sup>nd</sup> Military Survey, Section 41-43 [Online]. Vienna: Austrian state archive; Military archive, 1852. Dostupné na internete: <<https://maps.arcanum.com/en/map/europe-19century-secondsurvey/>>.

<sup>11</sup> Historická ortofotomapa Slovenska [Online]. Centrum excelentnosti pre podporu rozhodovania v lese a krajine, TU Zvolen. Dostupné na internete: <<https://mapy.tuzvo.sk/>>.

<sup>12</sup> CHRASTINA, Peter – RÁCOVÁ, Katarína. Mosty na území Nitrianskej stolice v prvej polovici 18. storočia podľa Notícií Mateja Bela (historicko-geografický prístup). In *Studia Historica Nitriensia*, 2015, roč. 19, č. 1, s. 20-36.

<sup>13</sup> CHRASTINA – RÁCOVÁ, Mosty na území Nitrianskej stolice, s. 22.

<sup>14</sup> LANDSBERG, Th. Der Brückenbau. Hölzerne Brücken. Wasserleitungs- und Kanalbrücken. Die Kunstformen des Brückenbaues. Leipzig, 1904, 277 s.

identifikovali drevené štruktúry mosta prepájajúceho dva brehy rieky<sup>15</sup>. Využitie postupy z uvedeného výskumu sa v budúcnosti môžu využiť aj pri iných archeologických výskumoch premostení pod vodnou hladinou.

K dvom premosteniam sa nám podarilo získať z portálu Hungaricana<sup>16</sup> dôležité technické plány a náčrty súvisiace s regulačnými prácami rieky Slaná v druhej polovici 19. storočia. Predmetom zachytenia boli okrem samotného toku aj mosty, cez ktoré prechádzali významnejšie krajinské cesty. Tieto zdroje sme využili pri rekonštrukcii konštrukcie mostov a pre spresnenie priebehu pôvodného riečného koryta Slanej. Na základe presných technických parametrov sme vytvorili dve rekonštrukcie mostových konštrukcií z polovice 19. storočia.

Uvedenú pramennú bázu bolo nutné overiť v teréne. Metodika terénneho prieskumu lokalít spomínaných v Belovom diele pozostávala z viacerých postupov. Metodologický postup vychádzal z nedeštruktívneho pozorovania priestorových súvislostí priamo na geograficky identifikovaných miestach, kde sme predpokladali výskyt zaniknutých štruktúr po objektoch premostení. Pozorovanie štruktúr v terénnych súvislostiach malo charakter techniky zberu založenej na systematickom a organizovanom sledovaní. V prípade identifikovania možných zvyškov konštrukčných štruktúr sme prišli k aplikovaniu nedeštruktívnych metód terénneho prieskumu, pozostávajúcich najmä z dokumentácie, formou jednoduchých meračských techník a fotografického záznamu. Vzhľadom na ťažšiu dostupnosť zvyškov mostov, kvôli ich prítomnosti vo vodnom toku, bolo náročné realizovať základné meračské metódy. Viditeľné zvyšky konštrukcií mostov sme zameriavali kolmicovou metódou<sup>17</sup>, vychádzajúcou z meračskej priamky, od ktorej vychádzajú kolmice v pravom uhle. Polohu meraných bodov sme určovali podľa pravouhlých kolmíc vychádzajúcich z daného bodu meračskej priamky. Výsledkom bol situačný plán s nameranými priestorovými súradnicami, ktoré bolo možné previesť do prostredia programu QGIS s podporou GIS. Každý meraný bod predstavoval pozíciu zistenej konštrukcie (pilóta mosta) v reálnom priestore. Kolmicovú meračskú metódu sme aplikovali na troch lokalitách, kde boli vo vodnom toku identifikované zvyšky pilót mostov. Meračskú metódu sme v širších geografických súvislostiach spresnili meracím zariadením Garmin 64x s podporou GPS. Získali sme tak geografické súradnice, ktoré nám pomohli pri tvorbe vlastného situačného plánu alebo pri hľadaní lokalít nachádzajúcich sa v silno premenenej krajine. Pri dvoch lokalitách sme za veľmi vhodných situačných podmienok mohli aplikovať metódu konvergentnej viacsúmernovej fotogrametrie.<sup>18</sup> V prostredí programu QGIS sme pri jednej lokalite

<sup>15</sup> DAŇOVÁ, Miroslava – DAŇOVÁ, Klaudia – SOČUVKA, Valentín. Prieskum Dunaja pri rímskom tábore v Iži (Slovensko). In *Submerged Heritage Potopljena baština*, 2020, roč. 10, č. 10, s. 39-45; DAŇOVÁ, Miroslava. Archeológovia pod vodou a rímske nálezy na Dunaji. In *Pamiatky a múzeá*, 2022, roč. 71, č. 1, s. 58-60.

<sup>16</sup> Hungaricana – Hungarian Cultural Heritage Portal. Dostupné na internete: <<https://hungaricana.hu/en/>>.

<sup>17</sup> VESELÝ, Jan. *Měřická dokumentace historických staveb pro průzkum v památkové péči*. Praha, 2014, s. 31.

<sup>18</sup> MARČIŠ, Marián. *Automatizované fotogrametrické metódy v procese digitalizácie kultúrneho dedičstva* [Online]. Bratislava, 2019, 114 s. Dostupné na internete: <<https://www.svf.stuba.sk/>>

museli využiť dáta z leteckého laserového snímkovania povrchu zeme kvôli zachyteniu morfológie okolitej krajiny so zachovaným násypom nábehov mosta na oboch stranách brehu rieky. Laserom získané dáta sme stiahli z Geodetického a kartografického ústavu v Bratislava (ÚGKK SR). Modelovanú rekonštrukciu jedného mosta, na základe dobových technických plánov, sme realizovali v prostredí programu Blender. Na základe rekonštrukcie sme dospeli k zaujímavým poznatkom o množstve použitého materiálu a využitých konštrukčných spôsobov výstavby. Rekonštruovaný virtuálny model v mierke 1:1 sme následne mohli porovnať s nameranou situáciou v teréne a zhodnotiť tak okolnosti ich možného stotožnenia, respektíve identifikovať potenciálne stavebné fázy tohto objektu.

### Rieka Slaná a vymedzenie skúmaného územia

Osou skúmaného územia je rieka Slaná, konkrétne jej stredný tok. Rieka patrí popri Bodrogu do druhej hlavnej riečnej sústavy východoslovenských riek. Na území Slovenska zaberá jej povodie zhruba 8427 km<sup>2</sup> s celkovou dĺžkou na slovenskej strane približne 110 km<sup>19</sup>. Pramení pod masívom Stolica v Slovenskom rudohorí a odvodňuje jeho južnú časť spolu s Cerovou vrchovinou a Rimavskou kotlinou.<sup>20</sup> Povodie rieky je značne členité a zhrňa takmer všetky typy eróznodendundáckeho reliéfu od rovín a nív po vysočinový podhľadný reliéf. Zo súčasných geomorfologických procesov, vo vymedzenom úseku rieky, sa najvýraznejšie prejavuje vodná a veterná erózia rozšírená najmä na odlesnených pahorkoch. Najväčšie zastúpenie tu majú hnedé pôdy, rendziny, pararendziny, podzoly a černozeme. Skúmaný úsek rieky s premosteniami patrí pod vymedzené čiastkové povodie Slanej na území Slovenska s ID 4-31-02.<sup>21</sup> Predmetný úsek možno vyčleniť aj na základe prítokov. Priebeh vymedzeného segmentu toku, dlhého 33 km, sa pridrža severo-južného smeru. Na severnom konci predmetného úseku rieky, pri mestečku Plešivec, priteká do Slanej rieka Štítinik a na južnom konci pri slovensko-maďarských hraniciach priteká rieka Rimava.

Pre problematiku identifikácie premostení na rieke Slaná je prínosné uviesť aspoň okrajovo problematiku výskytu historických povodní. Stupeň povodňovej aktivity a jej intenzita dozaista vplývali na stav zachovania či existenciu samotných mostov. Je vysoko pravdepodobné, že na rieke dochádzalo v priebehu storočí k početným povodňiam. Riečne korytá neboli výrazne alebo vôbec regulované, a preto – najmä v jarných alebo letných mesiacoch – mohlo dochádzať k povodňiam viackrát v jednom roku. Z publikovaných zdrojov<sup>22</sup>, zaoberajúcich sa povodňami v povodí Slanej, uvedieme len niektoré zmienky. Už z roku 1339

buxus/docs/dokumenty/skripta/Marcis-automatizovane\_fotogrametricke\_metody\_v\_procese\_digitalizacie\_kulturneho\_dedicstva\_konecna.pdf >.

<sup>19</sup> Celková dĺžka rieky je 230 km s plochou povodia 11 900 km<sup>2</sup> (Lukniš 1972, 292).

<sup>20</sup> LUKNIŠ, Michal et al. Slovensko. Príroda. Bratislava, 1972, s. 292.

<sup>21</sup> Priebežné hodnotenie povodňového rizika v čiastkovom povodí Slanej 2011. Implementácia smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/60/ES z 23. októbra 2007 o hodnotení a manažmente povodňových rizík. Dostupné na internete: <<https://www.minzp.sk/files/sekciovod/slana-suhrnny-dokument.pdf>>.

<sup>22</sup> MELO, Marián - PEKÁROVÁ, Pavla - DUJSÍKOVÁ, Cyntia - MELOVÁ, Katarína. Povodeň na Dunaji v roku 1985. Časť I.: V historických dokumentoch. In Acta Hydrologica Slovaca, 2012,

máme dochovanú zmienku o povodni na Slanej pri obciach Čoltovo a Bohúňovo, kde došlo k vybreženiu menšieho prítoku rieky, ktorý je v prameňoch označený ako „*Halbokapataka*“.<sup>23</sup> Z roku 1341 je spomínaná povodeň pri obci Chrámec na povodí Rimavy približne 9,5 km od rieky Slaná, ktorá bola zrejme rovnako výrazne rozvodnená. Podobné nepriaznivé povodňové situácie boli zaznamenané v roku 1342, 1343 a 1347 na úseku rieky Slaná, ktorý sa nachádza v dnešnom Maďarsku.<sup>24</sup> O povodniach na Slanej v rokoch 1725, 1813 a 1845 sa dozvedáme aj z práce B. Horváthovej.<sup>25</sup> V práci M. Mela a D. Bernáthovej<sup>26</sup> sú spracované podobné povodňové situácie od konca 18. storočia do začiatku 20. storočia. Z uvedených zdrojov sa dozvedáme o častej frekvencii ničivejších povodní z dôvodu intenzívnych privalových dažďov, náhleho topenia snehu alebo dlhotrvajúcich zrážok. Všetky tieto meteorologické javy spolu s následkami rozvodnených riek si vyžiadali neustálu úpravu a starostlivosť o cesty a mosty v inundačnej zóne rieky. Mosty museli byť veľmi často opravované alebo stavané úplne nanovo. Táto skutočnosť sa zaiste odrazila aj na ich stavebnej podobe a možnostiach ich zachovania v dynamicky sa meniacich riečnych korytách.

### **Identifikované premostenia v teréne a ich interpretácia**

Pomocou georeferencovaných historických a súčasných mapovaní sa podarilo identifikovať miesta premostení na strednom toku rieky Slaná. Vojenské mapovania nasvedčujú tomu, že išlo o drevené stavby. Kartograficky zaznamenané premostenia možno podľa legendy k vojenským mapovaniam označiť ako drevené trámové mosty (*Hölzerne Jochbrücke*<sup>27</sup>), ktoré spočívali na kolmo zahĺbených pilótach v koryte rieky.<sup>28</sup> Tento typ mosta patril medzi najčastejšie sa vyskytujúce konštrukčné spôsoby premostenia tokov. Dokladajú to mapové podklady spolu s fotografickými prameňmi zo začiatku 20. storočia. S početným výskytom drevených mostov možno počítať už v stredoveku.<sup>29</sup> V priebehu storočí existovali aj v prípade drevených mostov veľmi variabilné konštrukčné spôsoby ich výstavby.

Dôležitou podmienkou zachovania objektu premostenia je minimálna premenlivosť miesta stretu toku rieky a cesty, ktorá ho kríži. Ak nedošlo k výraznejšej zmene riečného koryta, ponad ktoré prechádza cesta, v takom prípade možno

---

roč. 13, č. 2, s. 271-279; KISS, Andrea. *Floods and Long-Term Water-Level Changes in Medieval Hungary*. Springer Water, 2011, 896 s.

<sup>23</sup> KISS, *Floods and Long-Term Water-Level Changes in Medieval Hungary*, s. 347.

<sup>24</sup> MELO - PEKÁROVÁ - DUJSÍKOVÁ - MELOVÁ, *Povodeň na Dunaji v roku 1985*, s. 291.

<sup>25</sup> HORVÁTHOVÁ, Blažena. *Povodeň to nie je len veľká voda*. Bratislava, 2003, s. 224.

<sup>26</sup> MELO - PEKÁROVÁ - DUJSÍKOVÁ - MELOVÁ, *Povodeň na Dunaji v roku 1985*.

<sup>27</sup> LANDSBERG, *Der Brückenbau*, s. 80-81.

<sup>28</sup> VICHROVÁ, Martina. *Katalog objektů II. vojenského mapování (Františkova)*. Plzeň, 2014, 38 s.

<sup>29</sup> CHRASTINA - RÁCOVÁ, *Mosty na území Nitrianskej stolice*; IVANIČ, Peter - HUSÁR, Martin. *Prechody cez dolný a stredný tok rieky Váh vo vrcholnom a neskorom stredoveku v kontexte písomných a hmotných prameňov*. In *Archaeologia Historica*, 2019, roč. 44, č. 2, s. 1029-1055; PARTOV, Doncho - MAŠLAK, Mariusz - IVANOV, Radan - PETKOV, Milen - SERGEEV, Denislav - DIMITROVA, Antoaneta. *The Development of wooden bridges through the ages - a review of selected examples of heritage objects. Part 2 - the iconic structures from Western Slavdom area and those that inspired them*. In *Budownictwo*, 2016 2-B, s. 107-120.

očakávať, zachovanie zvyškov starších mostov v rámci tejto oblasti. Túto skutočnosť potvrdili aj teréne zistenia.

V opise Gemerskej stolice od Mateja Bela sa na vybranom úseku spomínajú štyri premostenia. Terénny výskum prebiehal na všetkých štyroch lokalitách. Už počas práce s mapami sme identifikovali premostenie pri obci Čoltovo, ktoré Matej Bel v *descriptiu* nespomína. Predmetnú lokalitu sme rovnako zahrnuli to terénneho výskumu, nakoľko poloha premostenia sa do súčasnosti výraznejšie nemenila. Výsledkom terénnych aktivít na piatich potenciálnych lokalitách bola identifikácia štyroch stavebno-konštrukčných zvyškov premostení rieky Slanej (Obr. 1.). Zistené objekty boli zdokumentované a zamerané pre potreby zachytenia aktuálneho stavu. Výskum sa odohrával v auguste 2021 najmä kvôli nízkej hladine rieky.

### Bohúňovo (maď. Lekenye)

Dedina vznikla na kráľovskom území najskôr koncom 12. storočia. Kráľ Belo IV. ju v roku 1243 daroval rodu Ákos. V prvej pol. 16. storočia ju získali Széchyovci. V roku 1773 malo Bohúňovo 21 rodín.<sup>30</sup> V preloženom diele Mateja Bela sa v rámci stručného opisu obce spomína aj premostenie v nasledovnom znení: „Za zmienku stojí, že sa v obci nachádza kolový most cez Slanú, ktorý postavila na vlastné náklady stolica, a to z vojenských dôvodov – pre ľahký presun vojsk z jednej strany rieky na druhú.“<sup>31</sup> Stručná správa prináša hodnotné informácie o stavebnej podobe mosta („kolový most“) a aj o vtedajšom iniciátorovi stavby („postavila na vlastné náklady stolica“). Podnet zo strany stoličného orgánu pravdepodobne vychádzal zo zámeru obnovy poškodeného staršieho mosta, respektíve opätovného vybudovania nového mosta pre potreby presunu armády. Medzi Belových informátorov možno zahrnúť aj ľudí z prostredia stoličných predstavenstiev, ktorí mu dodávali, prostredníctvom dotazníkov, cenné a aktuálne informácie.<sup>32</sup> Preto možno usudzovať, že zmienená prestavba alebo výstavba bola realizovaná v dobe krátko pred písaním Vedmostí, čo možno využiť ako poznatok k stavebnému vývoju premostenia v Bohúňove.

Prvé dve vojenské mapovania<sup>33</sup> zobrazujú na identifikovanom mieste hlavného riečného toku dve premostenia. Rieka Slaná vytvárala na tomto mieste, rozdvojením svojho toku, menší riečny ostrov. Jeho existenciu máme doloženú prostredníctvom máp od konca 18. storočia do polovice 20. storočia. V tomto prípade možno hovoriť o dvojitom moste premostujúcom hlavné a vedľajšie rameno rieky. Dvojité most zachytávajú aj situačné plány toku rieky Slaná medzi obcami Čoltovo a Bohúňovo z roku 1851<sup>34</sup> a 1852<sup>35</sup> (Obr. 2.). Hlavné rameno,

<sup>30</sup> HARMINC, Ivan et al. Súpis pamiatok na Slovensku. Zväzok prvý A – J. Bratislava, 1967, s. 134.

<sup>31</sup> ALBERTY, Matej Bel a Gemer, s. 162.

<sup>32</sup> TIBENSKÝ, Ján. Veľká ozdoba Uhorska. Bratislava, 1984, s. 149.

<sup>33</sup> 1<sup>st</sup> Military Survey, Section 9-11; 2<sup>nd</sup> Military Survey, Section 41-43.

<sup>34</sup> Aufnahme a la vue des Sajo - Flusses in der den Strassendam und die Brücken bedrohenden Gegend der Ortschaft Csoltó. Dostupné na internete: <<https://maps.hungaricana.hu/en/MOLTerkeptar/31469/?list=eyJxdWVyeSI6ICJMZWtlbnllIn0>>.

<sup>35</sup> Plan Skizze des Terrains zwischen Czolto et Lekenye im Gömörer Comitat. Dostupné na internete: <<https://maps.hungaricana.hu/en/MOLTerkeptar/30932/?list=eyJxdWVyeSI6ICJMZWtlbnllIn0>>.



nachádzajúce sa južnejšie, nezmenilo výraznejšie svoj priebeh do súčasnosti, zatiaľ čo severnejšie – vedľajšie – zaniklo v druhej polovici 20. storočia reguláciou toku a zástavbou obydľí. Do tohto obdobia možno datovať aj úplný zánik pôvodného premostenia. Na ortografickej snímke z 50. rokov<sup>36</sup> je na hlavnom toku rieky, v tesnej blízkosti vedľa vznikajúceho masívnejšieho cestného mosta, viditeľný menší most pravdepodobne drevenej konštrukcie. Poloha toho menšieho mosta zodpovedá presne nálezovým okolnostiam v teréne.

Pod dnešným cestným mostom v južnej intravilánovej časti obce sa podarilo identifikovať fragmenty pilót dreveného mosta. Z mierne tečúcej hladiny vystupovali viditeľné zvyšky 20-tich torz pilót mosta koncentrované najmä pri oboch brehoch. V strednej časti toku, kde je prúd vody o niečo prudší, bolo zachytených len 5 silno poškodených pilót. Priemer brvien sa pohyboval od 35 do 40 cm. Pilóty boli značne deštruované vplyvom nepretržite tečúcej vody a v nej obsiahnutom materiáli. Pri určení druhu, vodou silno saturovaného dreva, použitého na výstavbu mosta sme postupovali len v medziach našich znalostí, a preto odhadujeme, že na stavbu boli využité lokálne dreveniny ako dub alebo hrab. Vek využitých stromových drevín odhadujeme podľa viditeľných letokruhov rámcovo na tridsať až štyridsať rokov (Obr. 3.). Na ľavom brehu, v plytkej vode pri sotva viditeľnej pilóte, boli zachytené drevené dosky (približne 70 x 20 cm). Po zamerní a vypracovaní situačného plánu (Obr. 4.) sú jasne viditeľné rôzne vzdialenosti medzi jednotlivými pilótami. Niekde to bola vzdialenosť len niekoľko desiatok centimetrov a niekde aj poldruha metra. Môže to byť spôsobené viacerými fázami úpravy konštrukcie mosta, kedy vymieňali poškodené pilóty za nové. Z toho dedukujeme, že nie všetky pilóty pochádzajú z rovnakého obdobia. Zoskupenia pilót (Obr. 5.) pri brehoch prebiehajú v líniovom smere spolu so zhlukom v strednej časti toku, čím umožňujú definovať dĺžku jedného poľa mosta, ktoré podľa merania malo 9 m.

Terénne zistenia sme podrobili aj meraniu vo virtuálnom prostredí. Na základe náčrtu núdzového mosta cez rieku Slanú pri obci Bohúňovo<sup>37</sup> sme rekonštruovali podobu premostenia rieky z polovice 19. storočia v mierke 1:1 (Obr. 6. – 7.). Dôvodom pre tento krok bolo hlavne porovnať dispozičné proporcie modelu s nálezovou situáciou a rekonštruovať podobu premostenia v konkrétnom čase. Technický náčrt poskytuje indíciu, že ide zrejme o zobrazenie núdzového mosta (*die Nothbrücke*) vybudovaného možno pre potreby pohybu vojska. Priama súvislosť medzi zmienkou o postavení mosta pre potreby armády v Belovom diele a o vyše storočie mladším núdzovým mostom je nateraz sporadická. Núdzových mostov mohlo byť v priebehu jedného storočia vybudovaných viacero z rôznych príčin. Komparácia virtuálneho modelu mosta z polovice 19. storočia s terénnym meraním potvrdila rozmery jednotlivých mostových polí dlhých 9 m. Rekonštruovaný most tvorili celkovo tri polia. Celková dĺžka mosta presiahla

<sup>36</sup> Historická ortofotomapa Slovenska [Online]. Centrum excelentnosti pre podporu rozhodovania v lese a krajine, TU Zvolen. Dostupné na internete: <<https://mapy.tuzvo.sk/>>.

<sup>37</sup> Planskizze über die Nothbrücke über den Sajó Fluss bei Lekenye aud der Waitzen-Kaschauer Staatsstrasse. Dostupné na internete: <<https://maps.hungaricana.hu/en/MOLTerkeptar/31639/?list=eyJxdWVyeSI6ICJMZWtlbnlln0>>.

27 m a šírka pochôdznej úrovne 5,5 m. To je takmer 3-krát menší rozmer akým disponuje dĺžka línie (takmer 15 metrov) zhlukov pilót nájdených v teréne. Ani rozmery medzi pilótami nezodpovedajú rozmerom rekonštrukcie. Na rozdiel od mostových polí, presne korelujúcich so zameraním, rozloženie jednotlivých pilót je mimo rekonštruovaných rozmerov. Z toho možno vyvodit' záver, že premostenie nemenilo len svoju stavebnú podobu, ale aj svoje laterálne umiestnenie. Výpočtom objemu materiálu vo virtuálnom modeli mosta v mierke 1:1 sme zistili, že materiál na výstavbu celej konštrukcie mosta spolu so spevnením brehu na začiatku a konci mosta činil vyše 60 m<sup>3</sup> drevnej hmoty. Napriek menším rozmerom mosta ide o pomerne veľké množstvo materiálu.

### Čoltovo (maď. Csoltó)

Počiatky dediny siahajú pravdepodobne do 2. pol. 12. storočia. V pol. 15. storočia sa obec rozdelila na dve časti a k ich opätovnému splynutiu došlo až v 19. storočí. Dve tretiny obyvateľstva sa živilo prevažne poľnohospodárstvom.<sup>38</sup> Aj Matej Bel spomína, že v okolí obce sú úrodné polia a rozľahlé lesy. Belov opis Čoltova priamo nespomína žiadne premostenie ale uvádza, že „*lúky veľmi často znehodnocujú povodne...*“.<sup>39</sup> Lokalita v severnej časti dnešného intravilánu obce bola zahrnutá do terénneho výskumu, nakoľko disponovala vhodnými podmienkami pre zachovanie premostenia. Prvé dve vojenské mapovania<sup>40</sup> zachytávajú drevený most severovýchodne od zástavby obce. Situačné plány a nákresy z polovice 19. storočia<sup>41</sup> túto situáciu len potvrdzujú (Obr. 8. – 9.). Podľa uvedených zdrojov boli mosty v Čoltove a Bohúňove (vzdialené od seba len 1,7 km) spojené cestným násypom<sup>42</sup> kvôli často podmáčanej riečnej nive. Ortografický záber z 50. rokov<sup>43</sup> zachytáva výstavbu nového, železobetónového cestného mosta, vedľa ktorého vidieť menší, zrejme dočasný, most cez rieku. Pozícia kolov identifikovaných v riečnom koryte však nekoreluje s pozíciou tohto dočasného mosta.

Podobne ako pri Bohúňove, priamo pod súčasným cestným mostom, sú dobre viditeľné zvyšky pilót mosta (Obr. 10. – 11.). Dokonca počtom (celkovo 22 identifikovaných pilót) prevyšuje všetky identifikované mosty na tomto úseku rieky. Výrazná koncentrácia 19-tich pilót v jednej takmer 12 metrov dlhej línii je viditeľná na pravom brehu rieky (Obr. 12.). Väčšina pilierov na tejto strane brehu sa týčila do výšky približne 40 cm nad hladinou rieky. Pilóty boli značne deštruované

<sup>38</sup> HARMINC, Súpis pamiatok na Slovensku, s. 282.

<sup>39</sup> ALBERTY, Matej Bel a Gemer, s. 162.

<sup>40</sup> 1<sup>st</sup> Military Survey, Section 9-11; 2<sup>nd</sup> Military Survey, Section 41-43.

<sup>41</sup> Aufnahme a la vue des Sajo – Flusses in der den Strassendamm und die Brücken bedrohenden Gegend der Ortschaft Csoltó. Dostupné na internete: <<https://maps.hungaricana.hu/en/MOLTerkeptar/31469/?list=eyJxdWVyeSI6ICJmZWtlnlIn0>>; Plan Skizze des Terrains zwischen Czolto et Lekenye im Gömörer Comitát. Dostupné na internete: <<https://maps.hungaricana.hu/en/MOLTerkeptar/30932/?list=eyJxdWVyeSI6ICJmZWtlnlIn0>>; Planskizze über die Nothbrücke über den Sajo Fluss bei Lekenye aud der Waitzen-Kaschauer Staatsstrasse. Dostupné na internete: <<https://maps.hungaricana.hu/en/MOLTerkeptar/31639/?list=eyJxdWVyeSI6ICJmZWtlnlIn0>>.

<sup>42</sup> Dnes je to hlavný cestný ťah na Rožňavu a Košice cesta č. E571.

<sup>43</sup> Historická ortofotomapa Slovenska [Online]. Centrum excelentnosti pre podporu rozhodovania v lese a krajine, TU Zvolen. Dostupné na internete: <<https://mapy.tuzvo.sk/>>.

fluviálnymi procesmi rieky. V tomto prípade nebolo možné pohľadom odčítať ani letokruhy dreva avšak priemer pilót sa pohyboval v rovnakých hodnotách ako v Bohúňove. Pozoruhodným sa javilo usporiadanie jednotlivých pilót v línii rovnobežnej s *líniou brehu* (Obr. 13.). Konštrukčné prvky boli pomerne blízko jeden vedľa druhého. Niektoré sa dokonca vzájomne dotýkali. Konštrukčné prvky takýchto mostov počítajú s odstupmi minimálne niekoľkých desiatok centimetrov. Zrejme ide o dosadené pilóty s funkciou nahradiť staršie, ktoré stavitelia ponechali zarazené na dne rieky. Túto domnienku by v budúcnosti mohli spresniť dendrochronologické analýzy. Podstatne horšie zachované zvyšky konštrukcie mosta boli na ľavom brehu, kde boli identifikované len tri pilóty. Jeden bol blízko brehu a dva vzdialené od seba 1 m boli takmer v centrickej pozícii toku rieky.

Na pravom brehu v piesočných aluviálnych náplavoch sme zachytili dva masívne kusy dreva opracované do tvaru dosky (Obr. 14.). Väčšia masívna opracovaná doska mala rozmery 220 x 40 x 15 cm a druhá menšia doska 180 x 40 x 15 cm. V ich tesnej blízkosti sme identifikovali aj zvyšok 70 cm dlhého dreva so stopami po zabrusovaní jedného jeho konca do podoby pretiahnutého ostrého kužeľa. Možno predpokladať, že ide o zvyšky pilóty extrahovaného z dna rieky v sekundárnej polohe.

Napriek početnosti zachovaných zvyškov konštrukcií na pravom brehu je vcelku problematické rekonštruovať podobu tohto mosta. Je to spôsobené tým, že vysoká koncentrácia zvyškov objektu je situovaná iba na jednom mieste, čo znemožňuje priestorovú rekonštrukciu mosta. Situačný plán zvyškov pilót neumožňuje zmeranie mostových polí. Historické mapy a plány z 18. a 19. storočia dovoľujú predpokladať, že tento most sa vzhľadom a rozmermi podobal na lepšie rekonštruovateľný most v Bohúňove.

### **Gemer (maď. Gömör)**

Dnes malá obec, kedysi mestečko, v ktorom sa v stredoveku nachádzal komitátny hrad rovnakého mena. Hrad stál v 12. storočí, avšak je vysoko pravdepodobné, že jeho počiatky siahajú hlbšie do minulosti. Obec formovaná pod hradom sa spomína prvýkrát v roku 1291. Od 15. storočia bol Gemer poddanským mestečkom s pravidelnými jarmokmi a 105 portami.<sup>44</sup> Matej Bel spomína v opise vtedajšieho mestečka Gemer: „*Most, ktorý slúži obyvateľstvu k prechodu cez Slanú, leží za kostolom.*“<sup>45</sup> V tejto veľmi stručnej zmienke máme uvedenú pôvodnú lokalizáciu mosta ležiaceho za kostolom. Dnešný neogotický kostol, patriaci evanjelickej cirkvi a. v., nahradil v roku 1882 pôvodne starší stredoveký, zrejme románsky kostol.<sup>46</sup> Kostol sa nachádza v centrálnej pozícii intravilánu obce Gemer. Poloha prestavaného kostola v rámci obce je totožná už celé stáročia a možno ho považovať za orientačný bod pre lokalizáciu spomínaného mosta. Rieka Slaná tečie v súčasnosti 700 m východne od obce a kostola. Riečna niva tu dosahuje šírku takmer 3 km, čo umožňovalo Slanej vytvárať viacero meandrujúcich laterálnych ramien. Hydrologická situácia na týchto miestach sa menila pomerne

<sup>44</sup> HARMINC, *Súpis pamiatok na Slovensku*, s. 373.

<sup>45</sup> ALBERTY, *Matej Bel a Gemer*, s. 162.

<sup>46</sup> HARMINC, *Súpis pamiatok na Slovensku*, s. 373.

dynamicky, čomu nasvedčujú aj vojenské mapovania. Klad<sup>47</sup> prvého vojenského mapovania zobrazuje východne od dnešnej obce trojitý most premošujúci tri ramená rieky (Obr. 15.). Druhé mapovanie<sup>48</sup> zobrazuje celkom inú situáciu. Rieka na mieste premostenia sa rozdeľuje už iba na dve ramená, na ktorých sú zakreslené drevené mosty. Pri komparácii kladov je pozorovaná zreteľná zmena riečného toku s cestnou sieťou za 6 dekád. Pridaním ďalších máp (najmä z 20. storočia) sledujeme veľmi dynamicky sa meniace prostredie, kde sa prakticky za niekoľko desaťročí dokáže zmeniť krajina na nepoznanie (Obr. 16.). V druhej polovici 20. storočia vidíme v oblasti pôvodného trojitého mosta už len jeden železobetónový most. Geografická lokalizácia premostenia z 18. storočia ja na lokalite tohto charakteru veľmi náročná až nemožná. V tomto prípade nepomohla ani georeferencia cestnej siete, ktorá sa menila a prispôbovala zmenám v riečnej nive. Pri práci s priestorovými dátami bolo evidentné, že nájdenie pôvodného premostenia nebude aktuálne reálne.

Napriek tomu sme vymedzili 400 m dlhý úsek riečného toku, na ktorom sme sa snažili identifikovať zvyšky premostenia. Na tomto úseku sa nachádza železobetónový most z druhej pol. 20. storočia v nevyhovujúcom stave. V jeho blízkosti sa nepodarilo pozorovať žiadne viditeľné zvyšky starších konštrukcií premostenia. Južným smerom od predmetného mosta sme prešli oba brehy rieky. Už na prvý pohľad boli viditeľné umelo upravované brehy a bagrovaním navýšený protipovodňový val. Riečne koryto bolo na skúmanom úseku značne regulované, čo zapríčinilo zlikvidovanie akýchkoľvek štruktúr pôvodného premostenia. Potenciálne je možné zachytiť zvyšky premostení na dne riečného toku čo však, vzhľadom na podmienky a charakter výskumu, nebolo možné.

### Lenartovce (maď. Lénártfalva)

Obec Lenartovce sa nachádza už od stredoveku na dôležitej komunikačnej trase spájajúcej rudonosné hornaté územia s južným rovinatým Potisím. Obec vznikla pravdepodobne v 2. polovici 13. storočia na území obsadenom rodom Hanva. Podľa tohto rodu ju spomínajú v písomných prameňoch ako Malá Chanava (Kis Hanva). Neskôr podľa zaniknutého Kostola sv. Mikuláša ako Mikulášová (Miklósfalva). Súčasný názov je odvodený od rodu Lenartfalviovcov – vlastníkov dediny od pol. 14. do pol. 18. storočia. Následne získali do vlastníctva dedinu Abaffyovci a v držbe ju mali až do zrušenia poddanstva.<sup>49</sup> Práve v súvislosti s Abaffyovcami je spomínaný v diele Mateja Bela aj most. „Cez rieku Slanú dal postaviť zemepán Abaffy most, ktorým možno pohodlne prejsť; keď sa však rieka vyleje, cesta (prechod) je riskantná.“<sup>50</sup> Priama zmienka o príslušníkovi rodu Abaffy korešponduje s obdobím, kedy získali dedinu do vlastníctva. Matej Bel spomína bezproblémový prechod cez most, čo možno vysvetliť jeho novosťou a zrejme odolnou konštrukciou. Situáciu komplikovali povodne najmä ak prišlo k vyliatiu rieky

<sup>47</sup> 1<sup>st</sup> Military Survey, Section 9-11.

<sup>48</sup> 2<sup>nd</sup> Military Survey, Section 41-43.

<sup>49</sup> HARMINC, Ivan et al. Súpis pamiatok na Slovensku. Zväzok druhý K – P. Bratislava, 1968, s. 182.

<sup>50</sup> ALBERTY, Matej Bel a Gemer, s. 163.

v širokých nivách. Lenartovce patria k miestam s najnižšou nadmorskou výškou (155 m. n. m.) v rámci regiónu Gemer-Malohont. Inundačná zóna v okolí obce je pomerne rozsiahla a rieka na týchto miestach dosahuje, v rámci skúmaného územia, veľkú kulmináciu objemu odtokovej vody<sup>51</sup>. Povodňovú situáciu môže komplikovať prítomnosť sútoku s riekou Rimava, ktorý je vzdialený od obce len 1,5 km. Značný objem prietoku spôsoboval potenciálne riziko pri prechode cez premostenie.

V súčasnosti premošťujú rieku Slanú pri Lenartovciach celkovo tri mosty – železničný, cestný a pešia lávka. Koryto rieky bolo značne regulované a bagrované v priebehu druhej pol. 20. storočia a v prvom decénií 21. storočia. Vojskové mapovania<sup>52</sup> zobrazujú drevený most v severovýchodnej časti intravilánu obce. V polovici 19. storočia k nemu pristavili železničný most. Pôvodný drevený most bol nahradený niekedy v prvej pol. 20. storočia železobetónovým mostom, ktorý tam pretrval do 60. rokov 20. storočia. Potom ho nahradila pešia lávka. Pôvodné premostenie z 18. storočia sa podľa georeferencie mapových podkladov nachádzalo na mieste dnešnej pešej lávky. Po viacerých stavebných úpravách mosta v priebehu storočí sa zachovali do súčasnosti zemné nábehy mosta s lícovaným kvadratickým murivom rôznej veľkosti v pravidelnej väzbe na oboch brehoch rieky (Obr. 17.). Murivo je dobre zachované na ľavom brehu (Obr. 18. – 20.) a len veľmi torzovite na pravom brehu (Obr. 21). Vo zvyškoch cementovej omietky muriva bolo viditeľné naznačené kvádrovanie pomocou zahĺbených rýh (Obr. 22.). Výstavbu mosta datujeme do prvej polovice 20. storočia. Po moste z Belových čias sa nepodarilo počas terénneho výskumu zachytiť žiadne viditeľné zvyšky konštrukcií. Je pravdepodobné, že pod vodnou hladinou by bolo možné zachytiť nepatrné pozostatky mosta.

### Tornaľa (maď. Tornalya)

Počiatky stredovekého osídlenia Tornale pravdepodobne siahajú podľa nepriamych zmienok v písomných prameňoch až do 11. storočia, kedy sa na týchto miestach zdržiavali strážne oddiely nastupujúcej uhorskej feudálnej moci. Prvýkrát sa mesto spomína až v roku 1291. V prvej tretine 14. storočia sa tu spomína hrádok, podľa ktorého dostalo mesto aj meno<sup>53</sup>. Totožný pôvod pomenovania mesta uvádza aj Matej Bel. Okrem pripomienky vysokej úrodnosti pôdy hneď na začiatku opisu mestečka spomína ramená rieky Slaná, „... ktorá tu má viac ramien, na Slanej je pevný, trojitý kolový (pilierový) most“<sup>54</sup>. Túto situáciu podporujú aj prvé dve vojenské mapovania<sup>55</sup>. V posledných dvoch decéniách 18. storočia boli na predmetnom mieste zaznačené tri riečne ramená premostené mostami.

<sup>51</sup> Ročný maximálny prietok na vodomernej stanici v povodí Slanej pri Lenartovciach je  $400 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$ . Priebežné hodnotenie povodňového rizika v čiastkovom povodí Slanej 2011. Implementácia smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/60/ES z 23. októbra 2007 o hodnotení a manažmente povodňových rizík. Dostupné na internete: <<https://www.minzp.sk/files/sekcia-vod/slana-suhrnny-dokument.pdf>>.

<sup>52</sup> 1<sup>st</sup> Military Survey, Section 9-11; 2<sup>nd</sup> Military Survey, Section 41-43.

<sup>53</sup> Z maďarského slova *torony* vo význame veža.

<sup>54</sup> ALBERTY, Matej Bel a Gemer, s. 163.

<sup>55</sup> 1<sup>st</sup> Military Survey, Section 9-11; 2<sup>nd</sup> Military Survey, Section 41-43.

Na tomto úseku zachytili kartografi až sedem premostení. Medzi tromi riečnymi ramenami pravdepodobne dochádzalo k intenzívnemu podmáčaniam a muselo týmito miestami prechádzať cestné teleso pozostávajúce zo zemného násypu. Okrem ramien rieky bol viacerými mostami prepojený aj cestný úsek. Situáciu s interpretáciou stavebnej podoby mierne komplikuje spôsob zaznačenia mostov. Všetkých sedem mostov je vyznačených červenou farbou, ktorá zaznačuje kamenné konštrukcie.<sup>56</sup> Inú situáciu zachytáva klad druhého mapovania (Obr. 23.), na ktorom pozorujeme jedno hlavné koryto rieky premostené väčším dreveným prekladovým mostom a menšie bočné ramená menšími drevenými mostami. Aktuálne nie je možné exaktne vysvetliť príčinu tohto zaznačenia. Mapové podklady z 20. storočia zobrazujú pertraktované miesto už len s jedným ramenom na východnom okraji riečnej nivy.

Miesto lokalizovaného premostenia sme identifikovali na základe komparácie máp a terénnych situácií. Pod dnešným cestným mostom, spájajúcim mestečko Tornaľa s obcou Behynce, sa podarilo identifikovať dobre viditeľné zvyšky dreveného pilótového mosta ešte so zachovaným debnením určeným na spevnenie nábehu mosta na brehu (Obr. 24.). Tok v tomto mieste je pomerne silný a riečne dno zradné. Hĺbka hladiny rieky sa pri ľavom brehu pohybovala v čase výskumu v rozmedzí od 15 cm do 20 cm, avšak necelý meter od tejto plytčiny kleslo dno o vyše 1 m. Viditeľné zvyšky pilót sa preto mohli zachovať len na tomto mieste. Celkovo sme identifikovali a zdokumentovali sedem torz pilót a drevenú doskovú stenu dlhú 6,2 m s maximálnou zachovanou výškou 50 cm (Obr. 25.). Drevená opora zreteľne určila začiatok, respektíve koniec mosta (Obr. 26.). Pilóty (na rozdiel od pilót v Bohúňove a Čoltove) niesli známky opracovania do kvadratickej podoby. Ich rozmery sa pohybovali od 20 cm do 25 cm. Oproti iným objaveným pilótam sú zreteľne subtilnejšie (Obr. 27.). Stav zachovania drevnej hmoty bol rovnaký ako pri ostatných objektoch. Vodným tokom a materiálom v ňom boli pilóty značne narušené. V prípade tejto lokality tu boli degradačné účinky ešte intenzívnejšie nakoľko cestný most je orientovaný západ-východ a od skorého predpoludnia až do popoludnia preniká pod most slnečné svetlo. Vodou saturované drevo tak opakovane vyschýna a znova sa podmáča, čo urýchľuje proces zániku. Druh dreva a jeho datovanie by určili až ďalšie analýzy.

Okrem zamarenia sme pristúpili, kvôli relatívne vhodným podmienkam, aj k aplikovaniu konvergentnej fotogrametrickej metódy. Dôvody pre aplikovanie tejto digitálnej metódy boli kvôli spresneniu terénnych meraní, získaniu dimenzii pilót a tým kvalitnejšej obrazovej dokumentácie. Meraním sme zistili, že zvyšky pilót vytvárajú dve rovnobežné línie vzdialené od seba 1,3 m. Pri piatich pilótach sledujeme približne rovnaké vzdialenosti pohybujúce sa od 1,05 m do 1,2 m. Ostatné vzdialenosti medzi pilótami boli značne veľké a rozdielne, čo svedčí o zničení pôvodne osadených pilót. Od doskovej steny boli vzdialené 1 m. Pilóty boli súčasťou opornej konštrukcie držiacej dve spájajúce sa polia mosta. K nálezu iných konštrukcií v 15 m širokom toku nedošlo.

<sup>56</sup> JANKÓ – PORUBSKÁ, Vojenské mapovanie na Slovensku, s. 10.

## Výsledky výskumu

Výskum premostení priniesol interesantné poznatky o približnej podobe jednotlivých mostov, ich konštrukčnom prevedení a okrajovo aj o stavebných fázach. Pri troch lokalitách (Bohúňovo, Čoltovo a Tornaľa) sa podarilo identifikovať zvyšky mostov premostujúcich koryto rieky Slaná. Situácia na dvoch lokalitách (Gemer a Lenartovce) potvrdzuje skutočnosť, že na možnosti zachovania zvyškov drevených mostových konštrukcií výrazne vplyvajú najmä antropogénne zásahy v krajine. Výrazné melioračné a hydrologické úpravy nív rieky prispeli k rýchlej transformácii až k zániku skúmaných objektov. V jedinom ideálnom prípade sa podarilo kvalitne syntetizovať pramennú bázu s terénnymi poznatkami, čo prispelo k veľmi vierohodnej interpretácii a rekonštrukcii mosta. Okrem mosta v Bohúňove sa nepodarilo na iných lokalitách získať dostatočné množstvo údajov k bližšej podobe mostov. Na základe nálezov drevených pilót však vieme určiť, že išlo o drevené mosty kolovej (trámovej) konštrukcie. Aktuálne výsledky výskumu nedovoľujú presne určiť stavebné fázy objektov. Minimálne ich vieme predpokladať na základe znalostí o dynamike povodia a nutnosti opravy či opätovnej výstavby premostení a na základe pilót osadených v tesnej blízkosti.

Dosiahnuté poznatky o stavebnej a konštrukčnej podobe týchto stavieb sme porovnali s inými skúmanými či rekonštruovanými premosteniami. Predmetom porovnania boli najmä rozmery pochôdznej úrovne (mostovka) a vzdialenosť mostových polí. Oproti veľkým dreveným trámovým mostom, ktoré premostovali väčšie toky<sup>57</sup>, mali menšie objekty zreteľne kratšie mostové polia a užšie mostovky.

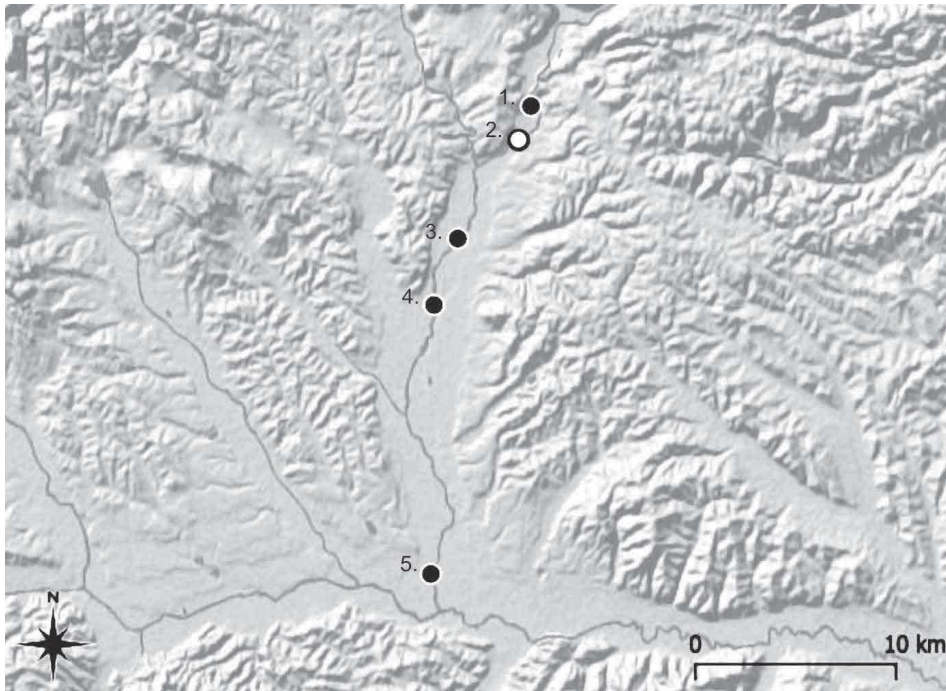
Výskum čiastočne dopĺňa poznatky o vývoji historických krajinných štruktúr v regióne prihliadnuc na vývoj cestnej siete v stredoveku a novoveku. Mosty boli a stále sú súčasťou ciest v krajine a tvorili veľmi dôležitý predpoklad funkčného využívania určitej cestnej komunikácie. V budúcnosti môžu byť poznatky z predmetného výskumu využité pri rekonštrukcii historickej cestnej siete v regióne Gemer-Malohont.

Výskum potvrdil, že aj tieto objekty sú súčasťou historickej krajiny a možno ich plnohodnotne zaradiť medzi pamiatky technického charakteru. Drevené mosty zachované in situ v krajine patria medzi výrazne zanikajúce objekty, a preto ich dôsledná lokalizácia, identifikácia a dokumentácia je v prípade výskumu historickej krajiny nevyhnutná. Aktuálne sú predmetom záujmu pamiatkovej starostlivosti skôr zachované kamenné premostenia. Tento trend je potrebné zmeniť prehĺbením exaktného záujmu aj o iné stavebne odlišné konštrukčné objekty.

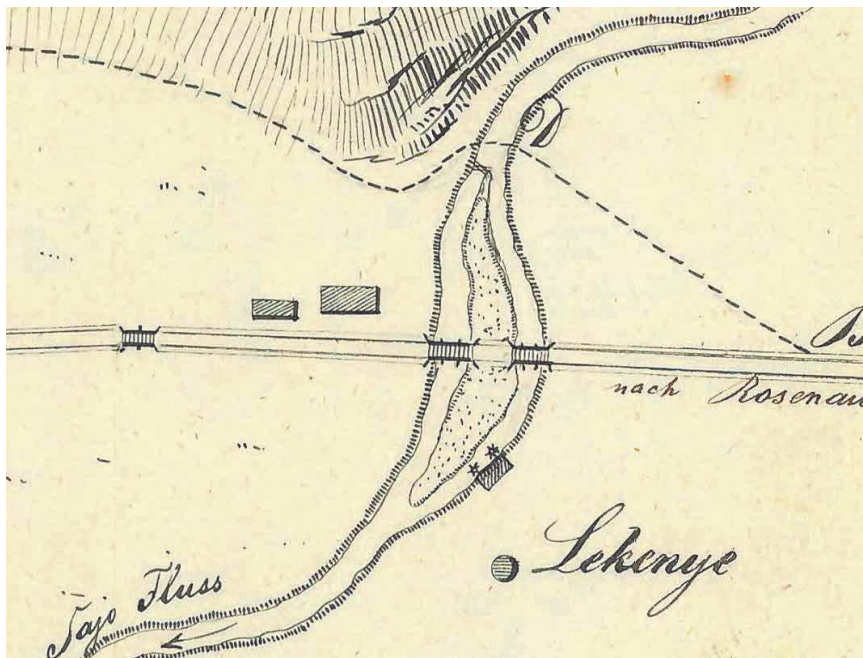
V našom záujme je, aby sa výsledky tohto výskumu ďalej rozširovali na interdisciplinárnej báze. Poznatky z tohto výskumu môžu poskytnúť základnú poznatkovú koncepciu pre budúce výskumné aktivity, ktoré prehĺbia doterajšie poznatky.

<sup>57</sup> Najdlhší úsek z dvojitého kolového mosta v Hlohovci mal celkovo dĺžku vyše 330 metrov. Vzdialenosti jednotlivých mostových polí, ktoré bolo možné rekonštruovať, sa pohybovali od 10 do 14 m. Šírka mostovky presiahla 6 m. CHRASTINA, Peter – SOUČKOVÁ, Taťána. *Príroda a krajina Nitrianskej stolice v prvej polovici 18. storočia*. Podľa Vedomostí M. Bela a vybraných autorov obdobia baroka. Trnava, 2022, s. 81-82.

**Obrazová príloha:**



Obr. 1. Skúmané územie s vyznačenými lokalitami. 1. – Bohúňovo, 2. – Čoltovo (premostenie nespomínané v diele Mateja Bela), 3. – Gemer, 4. – Tornaľa, 5. – Lenartovoce. (Mapa: autor).



Obr. 2. Bohúňovo. Výsek z plánu Plan Skizze des Terrains zwischen Czolto et Lekenye im Gömörer Comitat z roku 1852, na ktorom je zakreslený dvojitý most na Slanej. (Zdroj: <<https://maps.hungaricana.hu/hu/MOLTerkeptar/30932/>>).





Obr. 3. Bohúňovo. Pilóta so zreteľnými letokruhmi na pravom brehu rieky Slaná. (Foto: autor).



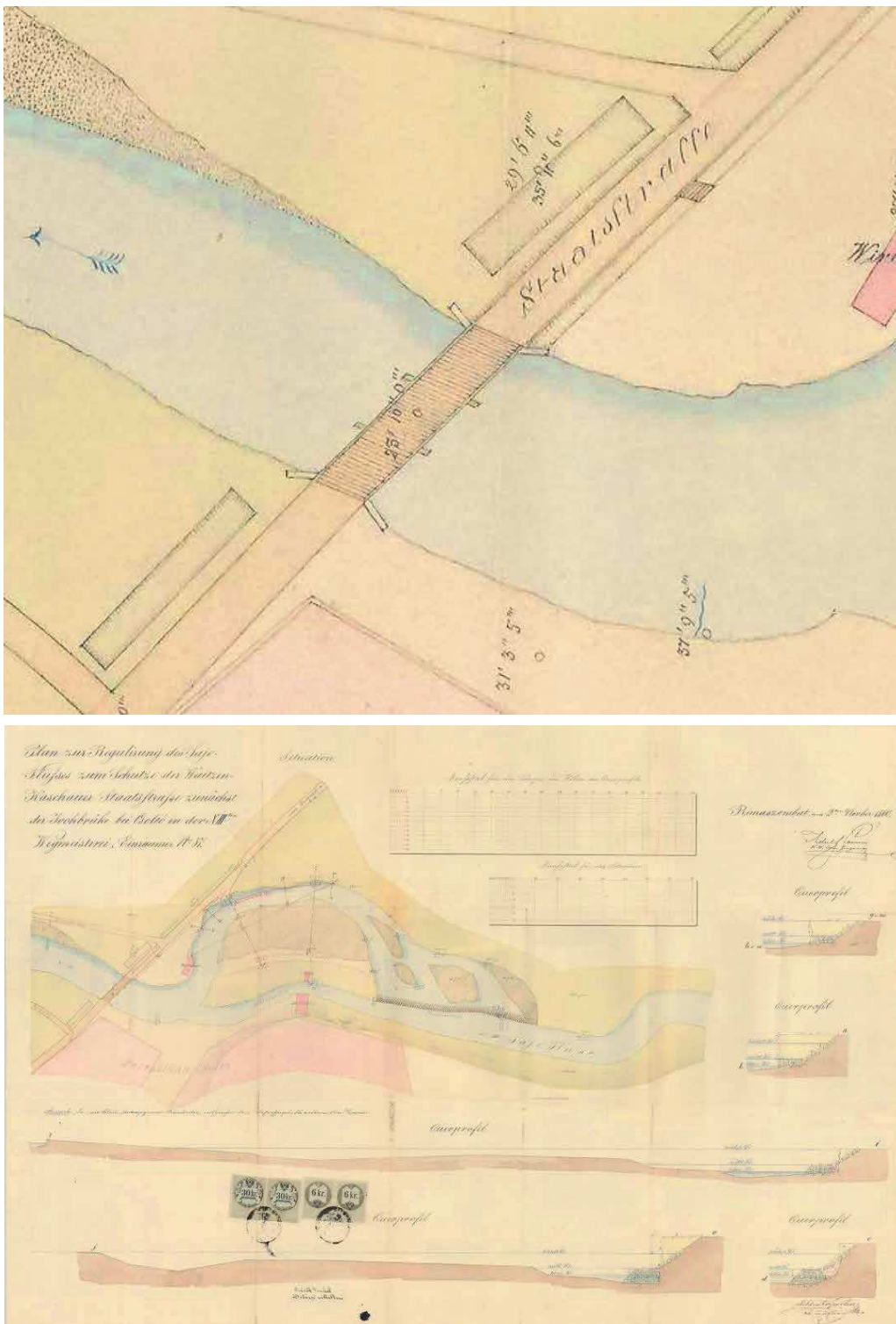
Obr. 4. Bohúňovo. Situačný plán zameraných pilót premostenia. (Vytvoril: autor).



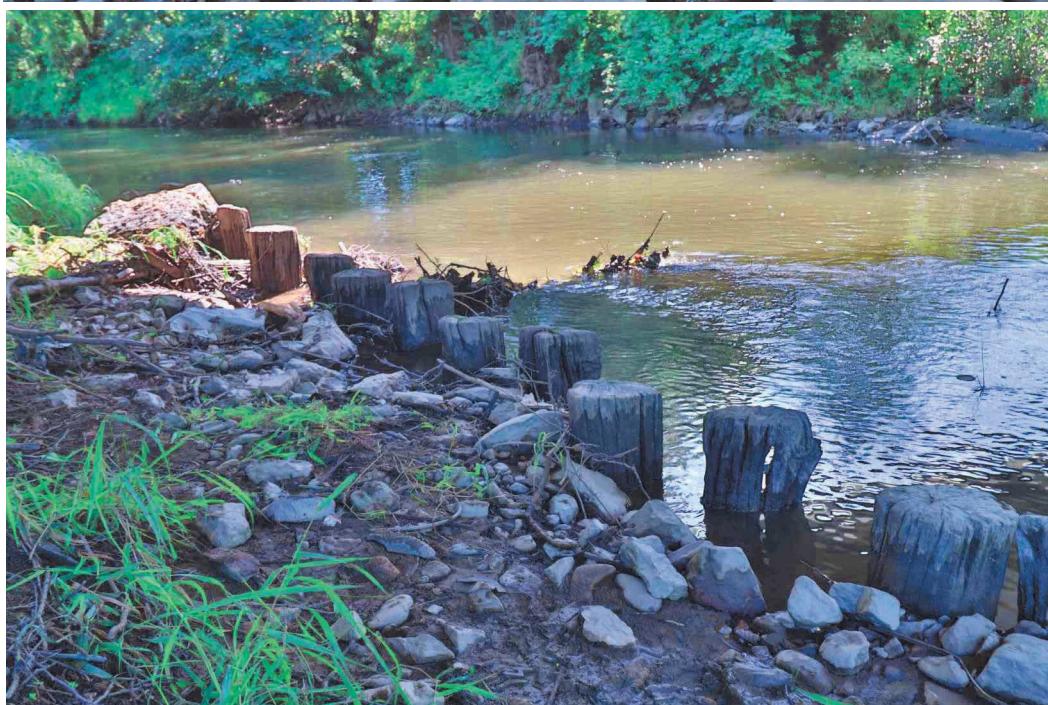
Obr. 5. Bohúňovo. Poloha a rozmery identifikovaných pilót pod dnešným cestným mostom. (Vytvoril: autor).



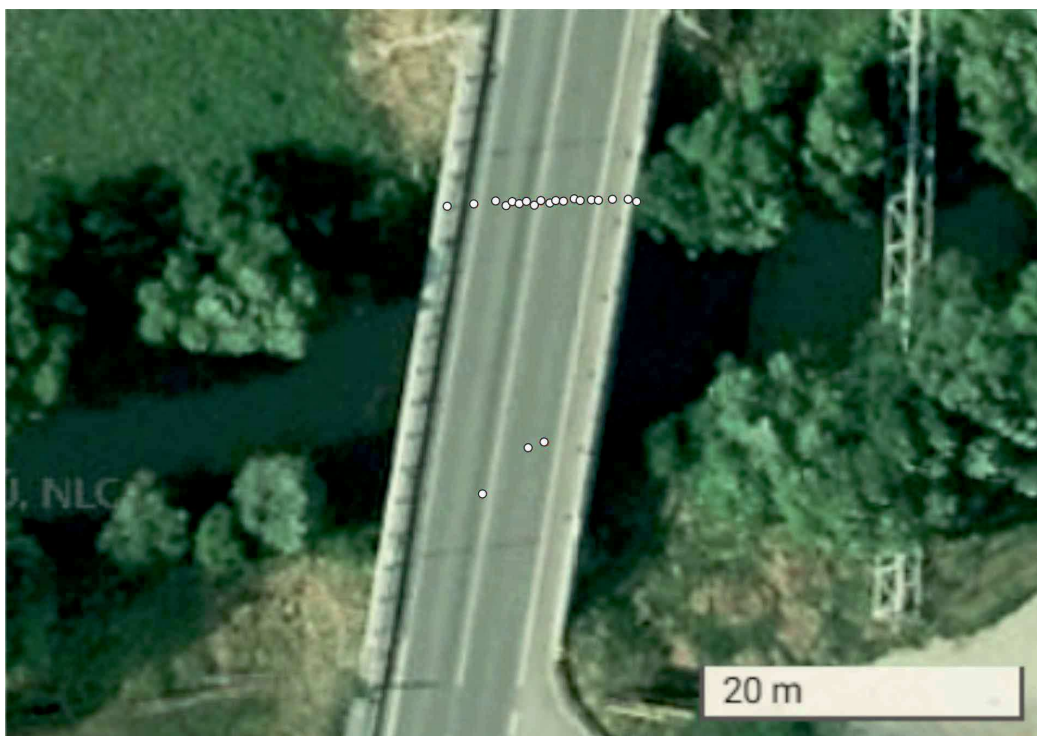
Obr. 6. – 7. Bohúňovo. Virtuálna rekonštrukcia mosta z polovice 19. storočia na základe prameňa Planskizze über die Nothbrücke... (Zdroj: <<https://maps.hungaricana.hu/en/MOLTerkeptar/31639/>>) zobrazuje drevený pilótovej most. (Vytvoril: autor).



Obr. 8. – 9. Čoltovo. Plán regulácie rieky Slaná z roku 1860 zobrazuje drevený most severne od intravilánu obce. (Zdroj: <<https://maps.hungaricana.hu/hu/MOLTerkepar/31678>>).



Obr. 10. – 11. Čoltovo. Zvyšky drevených pilót na pravom brehu rieky. (Foto: autor).



Obr. 12. Čoltovo. Situačný plán zameraných pilót premostenia. (Vytvoril: autor).



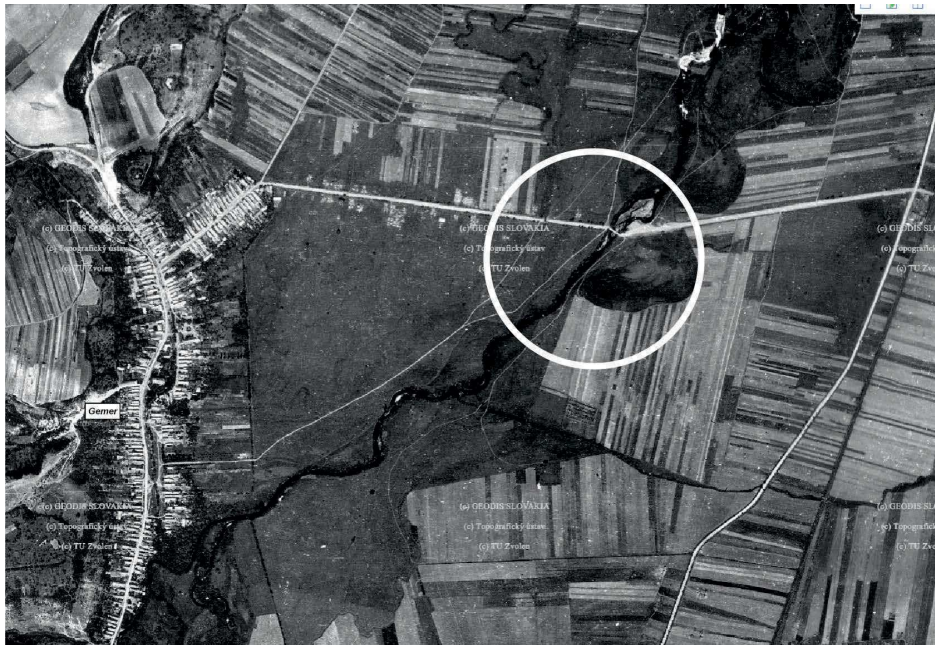
Obr. 13. Čoltovo. Poloha a rozmery identifikovaných pilót pod dnešným cestným mostom. (Vytvoril: autor).



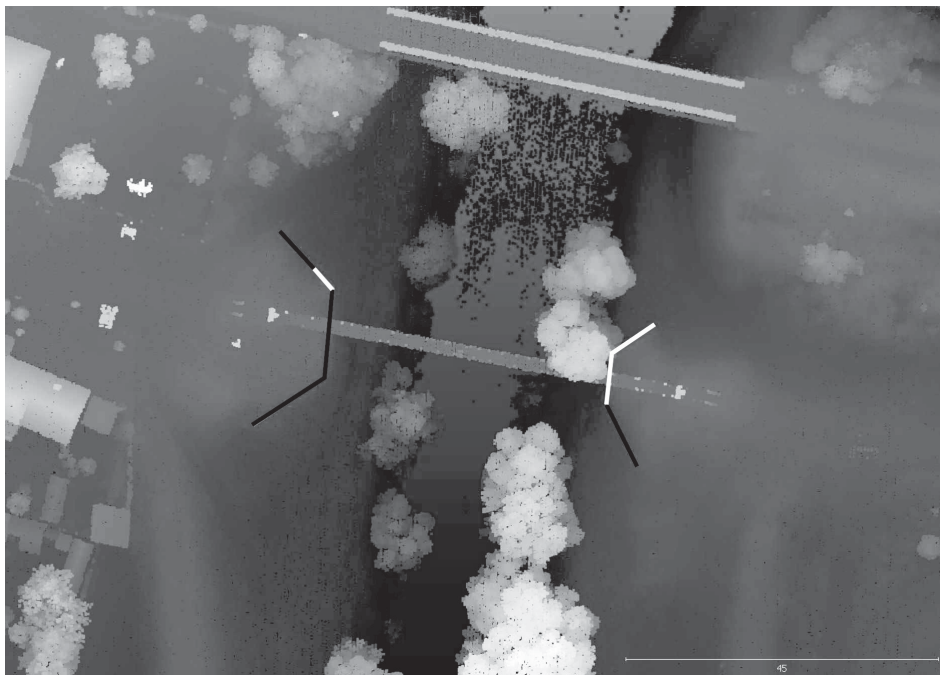
Obr. 14. Čoltovo. Pôdorys fotogrametricky snímaných drevených objektov na pravom brehu rieky pochádzajúcich s najväčšou pravdepodobnosťou z pôvodného dreveného premostenia. (Vyhotovil: autor).



Obr. 15. Gemer. Prvé vojenské mapovanie zobrazujúce trojitý most cez rieku Slaná východne od dnešnej obce. (Zdroj: <[www.maps.arcanum.com](http://www.maps.arcanum.com)>).



Obr. 16. Gemer. Letecká snímka terénu získaná v 50. rokoch 20. storočia dokladajúca výrazné zmeny v riečnej nive v chotári obce, ktoré priamo zapríčinili zánik pôvodného premostenia rieky. (Zdroj: <[www.mapy.tuzvo.sk](http://www.mapy.tuzvo.sk)>).



Obr. 17. Lenartovce. Ortografická snímka terénu získaná leteckým laserovým skenovaním (Zdroj: ÚGKK SK) pozostávajúca z veľkého mračna bodov. Na snímke sú viditeľné polygonálne nábehy pôvodného mosta. Bielou farbou sú vyznačené miesta, kde sa zachovalo kvádrové murivo z prvej polovice 20. storočia. (Vyhotovil: autor).



Obr. 18. Lenartovce. Pohľad na oporné kvádrové murivo nábehu mosta na ľavom brehu rieky pod dnešnou pešou lávkou. (Foto: autor).







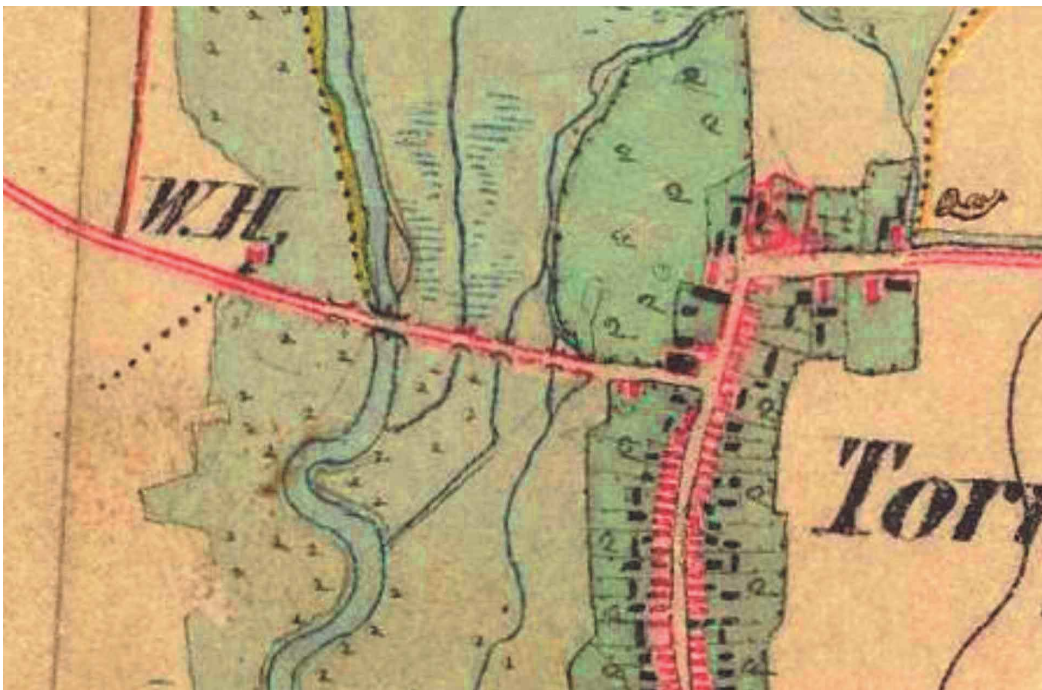
*Obr. 19. – 20. Lenartovce. Pohľady na torzo kvádrového muríva na ľavom brehu rieky stabilizujúce nábeh pôvodného mosta. (Foto: autor).*



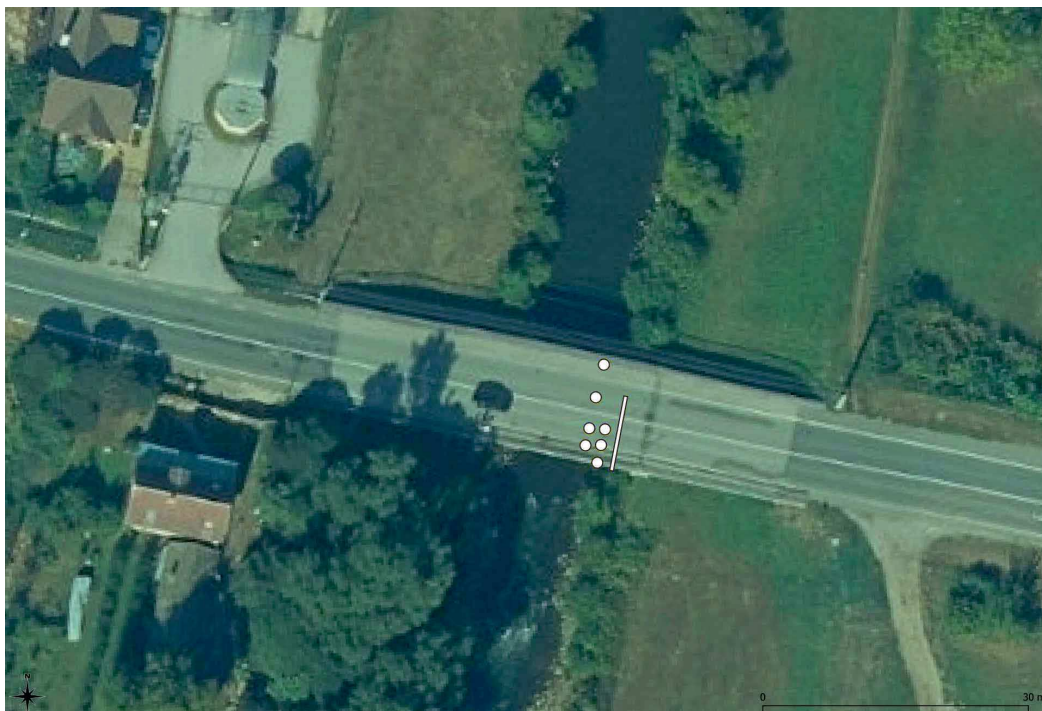
*Obr. 21. Lenartovce. Podstatne subtílnejšie zachované murívo nábehu mosta na pravom brehu rieky. (Foto: autor).*



Obr. 22. Lenartovce. Detailný záber na murivo so zvyškami kompaktnej maltovej omietky s naznačeným kvádrovaním. (Foto: autor).



Obr. 23. Tornaľa. Druhé vojenské mapovanie zobrazuje drevený most na vtedajšom hlavnom ramene Slanej spolu s menšími premosteniami vedľajších tokov. (Zdroj: <[www.maps.arcanum.com](http://www.maps.arcanum.com)>).



*Obr. 24. Tornaľa. Situačný plán zameraných pilót premostenia. (Vytvoril: autor).*



*Obr. 25. Tornaľa. Pôdorys fotogrametricky snímaného ľavého brehu Slanej, na ktorom sa podarilo identifikovať zvyšky drevených pilót mosta. (Vyhotovil: autor).*



Obr. 26. Tornaľa. Zvyšky drevenej doskovej opory, ktorá pôvodne spevňovala ľavý breh a nábeh mosta. (Foto: autor).



Obr. 27. Tornaľa. Jedna z dobre zachovaných pilót na ľavom brehu rieky. (Foto: autor).

**Zoznam použitých prameňov a literatúry:  
Monografie a zborníky ako celok:**

- HARMINC, Ivan et al. Súpis pamiatok na Slovensku. Zväzok prvý A – J. Bratislava, 1967.  
HORVÁTHOVÁ, Blažena. Povodeň to nie je len veľká voda. Bratislava, 2003.  
CHRASTINA, Peter – SOUČKOVÁ, Taťána. Príroda a krajina Nitrianskej stolice v prvej polovici 18. storočia. Podľa Vedomostí M. Bela a vybraných autorov obdobia baroka. Trnava, 2022.  
JANKÓ, Annamária – PORUBSKÁ, Bronislava. Vojenské mapovanie na Slovensku 1769 – 1883. Bratislava, 2013.  
KISS, Andrea. Floods and Long-Term Water-Level Changes in Medieval Hungary. Springer Water, 2011.  
LUKNIŠ, Michal et al. Slovensko. Príroda. Bratislava, 1972.  
TIBENSKÝ, Ján. Veľká ozdoba Uhorska. Bratislava, 1984.  
TURÓCI, Martin – KORDOŠ, Jozef. Matej Bel. Liptovská stolica. Čadca, 2019.  
VESELÝ, Jan. Měřická dokumentace historických staveb pro průzkum v památkové péči. Praha, 2014.  
VICHROVÁ, Martina. Katalog objektů II. vojenského mapování (Františkova). Plzeň, 2014.

**Štúdie a články v časopisoch a zborníkoch, kapitoly v kolektívnych monografiách:**

- ALBERTY, Július. Matej Bel a Gemer. In *Obzor Gemera*, 1984. roč. XV, č. 4, s. 242-248.  
ALBERTY, Július. Matej Bel a Gemer (Pokračovanie). In *Obzor Gemera*, 1985, roč. XVI, č. 1, s. 51-58.  
ALBERTY, Július. Matej Bel a Gemer (Pokračovanie). In *Obzor Gemera*, 1985, roč. XVI, č. 2, s. 112-118.  
ALBERTY, Július. Matej Bel a Gemer (Pokračovanie). In *Obzor Gemera*, 1985, roč. XVI, č. 3, s. 155-164.  
DAŇOVÁ, Miroslava – DAŇOVÁ, Klaudia – SOČUVKA, Valentín. Prieskum Dunaja pri rímskom tábore v Iži (Slovensko). In *Submerged Heritage Potopljena baština*, 2020, roč. 10, č. 10, s. 39-45.  
DAŇOVÁ, Miroslava. Archeológovia pod vodou a rímske nálezy na Dunaji. In *Pamiatky a múzeá*, 2022, roč. 71, č. 1, s. 58-60.  
CHRASTINA, Peter – RÁCOVÁ, Katarína. Mosty na území Nitrianskej stolice v prvej polovici 18. storočia podľa Notícií Mateja Bela (historicko-geografický prístup). In *Studia Historica Nitriensia*, 2015, roč. 19, č. 1, s. 20-36.  
IVANIČ, Peter – HUSÁR, Martin. Prechody cez dolný a stredný tok rieky Váh vo vrcholnom a neskorom stredoveku v kontexte písomných a hmotných prameňov. In *Archaeologia Historica*, 2019, roč. 44, č. 2, s. 1029-1055.  
MELO, Marián – PEKÁROVÁ, Pavla – DUJSÍKOVÁ, Cyntia – MELOVÁ, Katarína. Povodeň na Dunaji v roku 1985. Časť I.: V historických dokumentoch. In *Acta Hydrologica Slovaca*, 2012, roč. 13, č. 2, s. 271-279.  
PARTOV, Doncho – MAŠLAK, Mariusz – IVANOV, Radan – PETKOV, Milen – SERGEEV, Denislav – DIMITROVA, Antoaneta. The Development of wooden bridges through the ages – a review of selected examples of heritage objects. Part 2 – the iconic structures from Western Slavdom area and those that inspired them. In *Budownictwo*, 2016, 2-B, s. 107-120.

### Internetové zdroje:

- 1st Military Survey, Section 9-11 [Online]. Vienna: Austrian state archive; Military archive, 1782/1784. Dostupné na internete: <<https://maps.arcanum.com/en/map/europe-18century-firstsurvey/>>.
- 2nd Military Survey, Section 41-43 [Online]. Vienna: Austrian state archive; Military archive, 1852. Dostupné na internete: <<https://maps.arcanum.com/en/map/europe-19century-secondsurvey/>>.
- Aufnahme a la vue des Sajo - Flusses in der den Strassendam und die Brücken bedrohenden Gegend der Ortschaft Csoltó [Online]. Hungaricana - Hungarian Cultural Heritage Portal. Dostupné na internete: <<https://maps.hungaricana.hu/en/MOLTerkeptar/31469/?list=eyJxdWVyeSI6ICJmZWtlbnllIn0>>.
- Historická ortofotomapa Slovenska [Online]. Centrum excelentnosti pre podporu rozhodovania v lese a krajine, TU Zvolen. Dostupné na internete: <<https://mapy.tuzvo.sk/>>.
- Hungaricana - Hungarian Cultural Heritage Portal [Online]. Dostupné na internete: <<https://hungaricana.hu/en/>>.
- MARČIŠ, Marián. Automatizované fotogrametrické metódy v procese digitalizácie kultúrneho dedičstva. [Online]. Bratislava: Slovenská Technická Univerzita, 2019. Dostupné na internete: <[https://www.svf.stuba.sk/buxus/docs/dokumenty/skripta/Marcis-automatizovane\\_fotogrametricke\\_metody\\_v\\_procese\\_digitalizacie\\_kulturalneho\\_dedicstva\\_konecna.pdf](https://www.svf.stuba.sk/buxus/docs/dokumenty/skripta/Marcis-automatizovane_fotogrametricke_metody_v_procese_digitalizacie_kulturalneho_dedicstva_konecna.pdf)>.
- Plan Skizze des Terrains zwischen Czolto et Lekenye im Gömörer Comitat [Online]. Hungaricana - Hungarian Cultural Heritage Portal. Dostupné na internete: <<https://maps.hungaricana.hu/en/MOLTerkeptar/30932/?list=eyJxdWVyeSI6ICJmZWtlbnllIn0>>.
- Planskizze über die Nothbrücke über den Sajo Fluss bei Lekenye aud der Waitzen-Kaschauer Staatsstrasse [Online]. Hungaricana - Hungarian Cultural Heritage Portal. Dostupné na internete: <<https://maps.hungaricana.hu/en/MOLTerkeptar/31639/?list=eyJxdWVyeSI6ICJmZWtlbnllIn0>>.

Počet slov: 7 631

Počet znakov (vrátane medzier): 55 855