

## MOSTY NA ÚZEMÍ NITRIANSKEJ STOLICE V PRVEJ POLOVICI 18. STOROČIA PODĽA NOTÍCIÍ MATEJA BELA (HISTORICKO-GEOGRAFICKÝ PRÍSTUP)

Peter CHRASTINA – Katarína RÁCOVÁ

Univerzita Konštantína Filozofa v Nitre, Katedra histórie  
pchrastina@ukf.sk, kracova@ukf.sk

**CHRASTINA, Peter – RÁCOVÁ, Katarína. Bridges in the Nitra County in the first half of the 18<sup>th</sup> Century due to the *Notitia* by Matthias Bel (historical-geographic approach).** Matthias Bel in his work *Notitia Hungariae Novae historico-geographica* offered a contemporary view of the specific studies of Hungarian counties within the Habsburg monarchy. The aim of the study is the historical-geographic analysis and interpretation of particular parts of his work in which M. Bel briefly described the bridges across specific watercourses. Historical and geographical “exploration” into Bel’s characteristics of bridging of the rivers Váh, Nitra and Dudváh were carried out through a critical commentary of the translation of the original text using scientific literature, old maps, image sources, and results of field research as well as our own knowledge of these issues. The information about bridges which were mentioned by M. Bel only partially correspond with today’s knowledge. Bel’s characteristics of the most important bridges above watercourses provide contemporary image of that category of road constructions in the Nitra County in the first half of the 18<sup>th</sup> century.

**Kľúčové slová:** Matej Bel, Notície, Nitrianska stolica, vodné toky, mosty, historická geografia

**Keywords:** Matthias Bel, Notitia, Nitra County, watercourses, bridges, historical geography

Matej Bel vo svojom diele *Notitia Hungariae Novae historico-geographica* (ďalej *Notície*) ponúkol okrem iného pohľad na konkrétne reálie stolíc Uhorska v rámci habsburskej monarchie.

Cieľom predloženej štúdie je historicko-geografická analýza a interpretácia pasáží z prvého (*Vagus/Váh*), druhého (*Nitra*) a piateho (*Dudvág/Dudváh*) odseku z piateho paragrafu prírodopisného dielu *Notícií* Nitrianskej stolice, v ktorých M. Bel stručne opísal, z jeho pohľadu najdôležitejšie, mosty cez konkrétne vodné toky. V zmysle vyššie uvedeného cieľa sme koncipovali dve výskumné otázky: Kde, v ktorých miestach (lokalitách) sa nachádzali a ako vyzerali mosty, ktoré pri opise riek Váh, Nitra a Dudváh spomína M. Bel? Do akej miery sa zhodujú Belom uvádzané fakty o týchto premosteniach so skutočnosťou, príp. súčasným stavom poznania problematiky?

Pracovné predpoklady (poznatkové, teoretické a metodické) sú obsahom nasledujúcich kapitol, a preto ich bližšie nešpecifikujeme.

Príspevok je rozdelený do piatich častí. Okrem úvodu a záveru jadro nášho príspevku predstavujú 3 časti. V druhej časti priblížime vybrané state prvého (*Vagus/Váh*), druhého (*Nitra*) a piateho odseku (*Dudvág/Dudváh*) z piateho paragrafu *Notícií* Nitrianskej stolice z roku 1742, v ktorých figurujú informácie o konkrétnych mostoch. Cieľom tretej časti je priblížiť pramennú bázu a metodiku výskumu. Štvrtá časť sa venuje historicko-geografickej analýze a interpretácii pasáží s informáciami o premosteniach vodných tokov v piatom paragrafe prírodopisného dielu „nitrianskych“ *Notícií*.

**M. Bel:** *Notitia Hungariae Novae historico-geographica: Comitatus Nitriensis, Pars generalis, Membrum prius physicum, De situ, natura, opportunitatibus Comitatus Nitriensis, § V., I. (Vagus), II. (Nitra), V. (Dudvág)*

Stručný opis mostov cez rieky Váh, Nitra a Dudváh na území Nitrianskej stolice sa nachádza vo štvrtom zväzku Belových *Notícií*. Publikácia vyšla nákladom Paula Strauba vo Viedni a tlačou Johanna Petera van Ghelena v Amsterdame v roku 1742.

Vo vzťahu k študovanej problematike majú osobitný význam vybrané pasáže v odsekoch I. *Vagus/Váh* (s. 296), II. *Nitra* (s. 297) a V. *Dudvág/Dudváh* (s. 298). Tieto figurujú v piatom paragrafe prírodovedného dielu s názvom *O polohe, prírode a danostiach Nitrianskej stolice (De situ, natura et opportunitatibus comitatus Nitriensis)*. M. Bel v nich opísal podľa svojho subjektívneho pohľadu strategicky a hospodársky významné premostenia Váhu v Hlohovci (Fraštáku) a Šintave (obr. č. 1), Nitry pri Veľkých Bieliciach a Dudváhu pri Leopoldove.

## Pramenná báza a metódy výskumu

V článku približujúcim historicko-geografické aspekty Belovho opisu riek Myjava a Chvojnice<sup>1</sup> sme uviedli, že relevantný výskum (nielen) „nitrianskych“ *Notícií* na Slovensku nepúta adekvátnu pozornosť bádateľov z prostredia humanitných (a prírodných) vied. Táto skutočnosť zrejme súvisí s interdisciplinárnym charakterom Belovho diela, ako aj s nutnosťou práce s latinským textom originálu, ktorý je dostupný v elektronickej podobe na [www.oldbooks.savba.sk](http://www.oldbooks.savba.sk).<sup>2</sup>

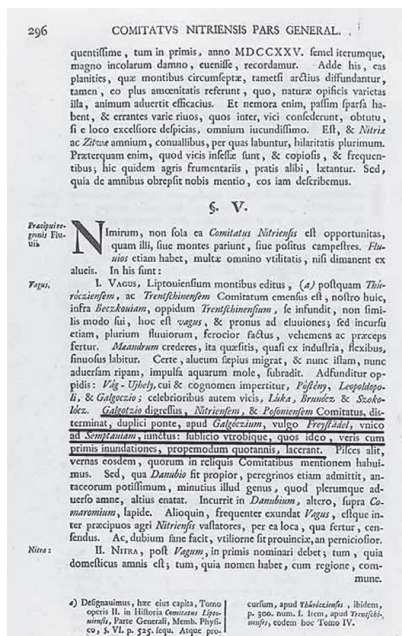
V zahraničí, napr. v Česku, Poľsku a Nemecku<sup>3</sup>, sa štúdiu historických premostení vodných tokov venuje viacero bádateľov. Ich práce nám preto slúžili ako

<sup>1</sup> RÁCOVÁ, Katarína - CHRASTINA, Peter. Myjava and Chvojnice in the notitia of the Nitra County (historical geographical analysis and interpretation). In *Revista Transilvania* 2014, roč. 8, č. 5-6, s. 41-50.

<sup>2</sup> BEL, Matthiae. COMITATUS NITRIENSIS, PARS GENERALIS, MEMBRUM PRIUS PHYSICUM, de situ, natura, opportunitatibus Comitatus Nitriensis, § V., I. Vagus, II. Nitra, VII. Dudvág. Dostupné na internete: <[http://oldbooks.savba.sk/digi/Lyc\\_B\\_VIII\\_33\\_IV/LKB\\_LYC\\_B\\_VIII\\_FOL\\_2ZZI/SK/1\\_1\\_LYC\\_B\\_VIII\\_FOL\\_2ZZIN00296-300P.htm](http://oldbooks.savba.sk/digi/Lyc_B_VIII_33_IV/LKB_LYC_B_VIII_FOL_2ZZI/SK/1_1_LYC_B_VIII_FOL_2ZZIN00296-300P.htm)>

<sup>3</sup> KAŠIČKA, František. Karlův most v přehledu stavebních proměn a katstrof. In *Věstník klubu Za starou Prahu* 2001, č.1-2. Dostupné na internete: <<http://stary-web.zastarouprahu.cz/kauzy/kmost/promeny.htm>>. KOTYZA, Oldřich. Nejstarší pražský most přes Vltavu a raně středověké mostní stavby ve střední Evropě. In *Studia mediaevalia Pragensia* 8. Praha: Univerzita Karlova; Karolinum, 2008, s. 219-276. CINERT, Jan. První pražský most nevedl přes Vltavu. Dostupné na internete: <<http://www.bylotojinak.cz/nove-poznatky/prvni-prazsky-most-nevedl-pres-vltavu.html>>. WILKE, Gerard. Uwagi o zróżnicowaniu konstrukcyjnym zachodniosłowiańskich mostów. In *Archaeologia Historica Polona* 2003, roč. 13, s. 185-206. IDEM. Naj-

inšpirácia k tematickému výskumu Belovej charakteristiky mostov v Nitrianskej stolici. Naši (slovenskí) odborníci sa problematike drevených historických premostení vodných tokov na Slovensku venujú v menšej miere.<sup>4</sup> Pri písaní príspevku sme preto využili tematicky podobné údaje z literatúry<sup>5</sup>, vrátane osobnej e-mailovej komunikácie.<sup>6</sup> Štúdiom a vyhodnotením týchto zdrojov sa nám podarilo získať konkrétne informácie o dejinách niektorých mostov v bývalej Nitrianskej stolici.



Obrázok č. 1. Podčiarknutím zvýraznená pasáž odseku I. Vagus/Váh.

Zdroj: [http://oldbooks.savba.sk/digi/Lyc\\_B\\_VIII\\_33\\_IV/LKB\\_\\_LYC\\_B\\_VIII\\_FOL\\_2ZZI/SK/1\\_1\\_LYC\\_B\\_VIII\\_FOL\\_2ZZIN00296P.htm](http://oldbooks.savba.sk/digi/Lyc_B_VIII_33_IV/LKB__LYC_B_VIII_FOL_2ZZI/SK/1_1_LYC_B_VIII_FOL_2ZZIN00296P.htm)

starsze mosty zachodniosłowiańskie z międzyrzeczca Łaby i Odry (VIII – X/XI wiek). In Archeologia podwodna 2001, roč. 6, s. 57-125. BLEILE, Ralf. Brücken unter Wasser, Neue Ergebnisse zu slawischen Brücken und Bohlenwegen in Mecklenburg-Vorpommern. Dostupné na internete: <[http://www.dgamn.de/uploads/mbl14/mbl14\\_bleile.pdf](http://www.dgamn.de/uploads/mbl14/mbl14_bleile.pdf)>

- <sup>4</sup> Pozri napr. PAULÍK, Peter. Bridges in Slovakia. Bratislava: JAGA GROUP, 2014. Problematike sa autor venuje aj vo svojich blogoch ako napr.: Cyklomost Devínska Nová Ves – Schlosshof. Dostupné na internete: <http://peterpaulik.blog.sme.sk/c/301525/Cyklomost-Devinska-nova-Ves-Schlosshof.html> alebo Starý most v Bratislave – časť 1 – mosty do r. 1890. Dostupné na internete: <<http://peterpaulik.blog.sme.sk/c/358776/stary-most-v-bratislave-cast-1-mosty-do-r-1890.html>>. URMINSKÝ, Jozef. Staré hlohovské mosty. Dostupné na internete: <<http://historia.elap-hlohovec.sk/publikacna-cinnost.html?id=104>>. KARLÍK, Martin. Trenčianske mosty veľakrát ničili rozsiahle povodne a ľad. Dostupné na internete: <<http://trecin.sme.sk/c/6774951/trencianske-mosty-velakrat-nicili-rozsiahle-povodne-a-lad.html>>. Informácie o niektorých historických mostoch prináša i populárno-vedecká monografia MLYNKA, Ladislav – HABERLANDOVÁ, Katarína. Technické pamiatky. Bratislava: DAJAMA, 2007.
- <sup>5</sup> HORVÁTHOVÁ, Blažena. Povodeň to nie je len veľká voda. Bratislava: VEDA, 2003, 232 s. LEHOTSKÁ, Darina. Vývin panstva, mestečka a poddanskej osady v 14. a 15. storočí. In FERÁKOVÁ, Viera et al. Hlohovec a jeho okolie. Bratislava: Obzor, 1968, s. 58-72. MEDNYANSKÝ, Alojz. Malebná cesta dolu Váhom. Bratislava: Tatran, 1971, 244 s.
- <sup>6</sup> BARTA, Peter. Výsledky dendrologických analýz dreva z Hlohovského mosta (osobná komunikácia). e-mail: peterbarta@chello.sk (29.7.2014). PAULÍK, Peter. Mosty\_Bel. (osobná komunikácia). e-mail: peter.paulik@stuba.sk (6.3.2015). URMINSKÝ, Jozef. Kontovský most v Hlohovci (osobná komunikácia). e-mail: urminsky.jozef@zupa-tt.sk (27.11. 2014).

Osobitnú časť informačnej databázy tvorili kartografické a obrazové pramene, ktoré zachytávajú polohu konkrétnych premostení, príp. dobový vzhľad vážskych mostov v Hlohovci (Fraštáku) a Šintave. Ako východiskový mapový podklad nám slúžila mapa Nitrianskej stolice od Žudela.<sup>7</sup> Zo starých kartografických diel boli použité výrezy Mikovíniho máp Nitrianskej (cca 1742),<sup>8</sup> Bratislavskej (1735)<sup>9</sup> a Tekovskej stolice.<sup>10</sup> Tieto sme porovnávali s Belovou mapou Bratislavskej stolice (1738)<sup>11</sup>, ktorá ukazuje i oblasť susednej (Nitrianskej) stolice s mostmi cez rieku Váh. Kolekciu starých máp doplnili výrezy mapových listov 1. vojenského mapovania (1782/84).<sup>12</sup> Obrazové pramene zastupovala veduta Fraštáku (1807)<sup>13</sup>, dobová fotografia riečnej a pririečnej krajiny Váhu pri Hlohovci<sup>14</sup>, obraz starého Fraštáku z prvej tretiny 18. stor.<sup>15</sup> a akvarel Šintavského mosta (cca 1818).<sup>16</sup>

S úmyslom zachovať dobový charakter konkrétnej pasáže Belovho diela, Katarína Rácová volila čo najvernejší, „ducha“ originálu rešpektujúci preklad.

Pri práci s literatúrou a internetovými zdrojmi Peter Chrastina uplatnil „konvenčné“ metódy historického, resp. historicko-geografického výskumu (heuristiku, kritický rozbor prameňov, ich komparáciu a interpretáciu). Vzhľadom na „roztrieštenosť“ informácií získaných štúdiom prameňov, bolo potrebné ich doplnenie a precizovanie prostredníctvom polostacionárneho terénneho výskumu (metóda pozorovania). Tento bol zameraný na identifikáciu reliktov drevených mostných konštrukcií podľa máp 1. vojenského mapovania a ich následné vyhľadanie v teréne. Aktuálny stav pozostatkov premostení Váhu na území bývalej Nitrianskej stolice zdokumentoval P. Chrastina aj fotograficky.

### **Mosty na území Nitrianskej stolice v prvej polovici 18. storočia podľa Notícií M. Bela (historicko-geografický prístup)**

Táto kapitola sa zaoberá historicko-geografickou analýzou a interpretáciou vybraných pasáží z odsekov I. *Vagus/Váh*, II. *Nitra* a V. *Dudvág/Dudváh* z piateho paragrafu prírodopisnej hlavy „nitrianskych“ *Notícií*. Bel v nich opísal konkrétne

<sup>7</sup> ŽUDEL, Juraj. Stolice na Slovensku. Bratislava: Obzor, 1984, 200 s.

<sup>8</sup> MIKOVINY, Sámuel. Mappa Comitatus Nitriensis: Methodo Astronomico-Geometrica concinnata. B.m.: b.v., ca 1742. Dostupné na internete: <<http://mapy.mzk.cz/mzk03/001/052/348/2619316549/>>

<sup>9</sup> IDEM. Mappa Comitatus Posoniensis. Wien: Paul Straube, 1735. Dostupné na internete: <<http://mapy.mzk.cz/mzk03/001/052/430/2619316519/>>

<sup>10</sup> IDEM. Mappa Comitatus Barsiensis Methodo Astronomico-Geometrica concinnata. B.m.: B.v., 1742. Dostupné na internete: <<http://mapy.mzk.cz/mzk03/001/052/326/2619316585/>>

<sup>11</sup> BEL, Matthiae. Mappa Comitatus Posoniensis. Nürnberg: Bel Matthiae, 1738. Dostupné na internete: <<http://mapy.mzk.cz/mzk03/001/053/397/2619316928/>>

<sup>12</sup> 1<sup>st</sup> Military Survey, Section No 8-7, 9-6, 9-7, 11-9. Vienna: Austrian state archive; Military archive, 1782/84.

<sup>13</sup> Veduta Fraštáku z roku 1807. Dostupné na internete: <[http://www.pamiatky.sk/Content/PZ\\_ZASADY/Hlohovec/0209-Hlo-veduty.pdf](http://www.pamiatky.sk/Content/PZ_ZASADY/Hlohovec/0209-Hlo-veduty.pdf)>

<sup>14</sup> Váh pri Hlohovci. Dostupné na internete: <<http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0014/4.html>>

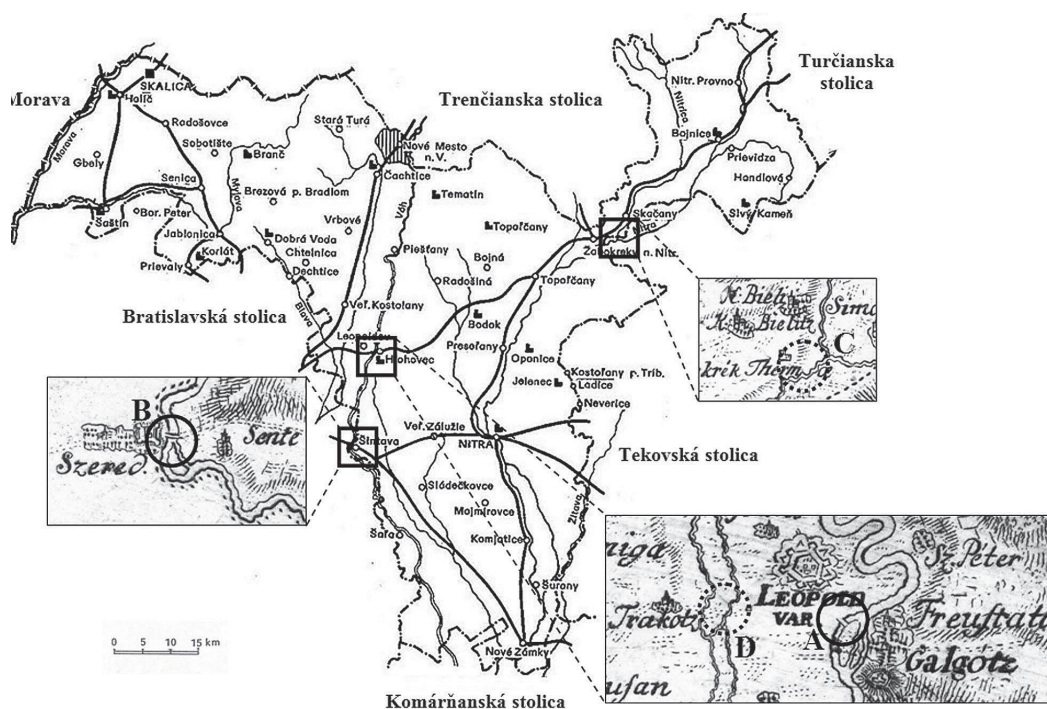
<sup>15</sup> Frašták/Hlohovec v prvej tretine 18. storočia. Dostupné na internete: <[http://www.pamiatky.sk/Content/PZ\\_ZASADY/Hlohovec/0209-Hlo-veduty.pdf](http://www.pamiatky.sk/Content/PZ_ZASADY/Hlohovec/0209-Hlo-veduty.pdf)>

<sup>16</sup> MEDNYANSKÝ, ref. 5, b. s.

premostenia vodných tokov v danom území. Napriek často minimálnemu rozsahu je autorova (antropocentrická) charakteristika mostov výstižná. Vo vybraných prípadoch dokonca umožňuje rámcovú rekonštrukciu ich historickej podoby, ozrejmenia hospodárskeho a strategického významu, či škodlivého vplyvu povodní na tieto dopravné stavby.

**I. VAGUS (VÁH).**<sup>17</sup> „Je preklenutý obojsmerným mostom pri Hlohovci, ľudovo Fraštáku a jediným pri Šintave. V oboch prípadoch ide o kolové mosty, ktoré sú takmer každoročne zničené jarnými záplavami.“<sup>18</sup>

**Komentár:** Kolové mosty v Hlohovci (Fraštáku) a Šintave boli v Belových časoch jedinými premosteniami Váhu v Nitrianskej stolici (mapa č. 1).



Mapa č. 1. Nitrianska stolica – mosty cez rieky Váh (A, B), Nitra (C) a Dudváh (D) na výrezoch Mikovíniho mapy (cca 1742). Krúžky s plnou čiarou označujú premostenia zakreslené na mape. Krúžky s prerušovanou čiarou ukazujú približnú polohu existujúcich, do mapy nenačrtnutých mostov. A – most v Hlohovci/Frašťáku (Galgótz/Freustatt), B – most v Šintave (Sente), C – most pri Veľkých Bieliciach, D – most cez Dudváh pri Leopoldove. Zdroj: Žudel, ref. 7, s. 81 (kartografický podklad), Mikoviny, ref. 8 (mapové výrezy) – upravil P. Chrastina

<sup>17</sup> Etymológia názvu Váh (lat. *Vagus*) nie je dodnes spoľahlivo objasnená. Podľa M. Bela bol jeho názov odvodený od germánskeho *Woge* alebo *Wogen* (= vlna, resp. vlniť sa). Napriek pokusom o ďalšiu interpretáciu hydronyma Váh je táto teória dodnes aktuálna. Bližšie: VARSÍK, Branislav. Slované (slovenské) názvy riek na Slovensku a ich prevzatie Maďarmi v 10. – 12. storočí (Príspevok k etnogenéze Slovákov). Bratislava: VEDA, 1990, s. 20-25. KRŠKO, Jaromír. Vody horného Váhu očami jazykovedca. In Zborník referátov: Medzinárodná konferencia prírodovedných pracovníkov múzeí a pracovníkov múzeí v prírode. Liptovský Mikuláš: Slov. múzeum ochrany prírody a jaskyniarstva, 2007, s. 55-56.

<sup>18</sup> BEL, ref. 2, s. 296.

Podľa Mednyanského mal „obojsmerný“ (t.j. širší, dvojprúdový) drevený most v Hlohovci dĺžku 500 krokov, čiže asi 360 m.<sup>19</sup> Vybuďovali ho v roku 1727 na pokyn majiteľa hlohovského panstva Jána Leopolda Erdődya a ako bývalo zvykom na vážskych (nielen hlohovských) mostoch, vybralo sa tu mýto. „Erdődyský“ most s priehradovou konštrukciou<sup>20</sup> podopierali pilóty zarazené do brehov, príp. dna Váhu. Skelet premostenia zhotovený z polohraneného alebo hraneného reziva (t.j. z trémov s prierezom cca 40x45 cm), ktoré je odolnejšie voči hnilobe, bol na brehoch rieky upevnený na zrubových podperách (obr. č. 2). Most slúžil až do začiatku 20. storočia, konkrétne do roku 1905.<sup>21</sup>



Obrázok č. 2. „Erdődyský“ most a ľavobrežná niva Váhu pri Hlohovci na fotografii z konca 19.(?) storočia. Zdroj: Váh, ref. 14.

Počas terénneho výskumu lokality, kde kedysi stál „erdődyský“ most, P. Chrastina identifikoval v koryte Váhu a na jeho brehoch zvyšky drevených pilót kruhového i obdĺžnikového prierezu (obr. č. 3). Pilóty sú zoskupené do niekoľkých radov, čo svedčí o viacerých prestavbách daného premostenia (po povodniach alebo ľadochodoch), ktoré preklenovalo rieku približne pod pravým uhlom. Táto skutočnosť zodpovedá situácii na výreze mapového listu z obdobia 1. vojenského mapovania (obr. č. 4), ako aj na vedute Hlohovca z r. 1807 (obr. č. 5).

<sup>19</sup> MEDNYANSKÝ, ref. 5, s. 191.

<sup>20</sup> Stavba premostenia s priehradovou konštrukciou si oproti jednoduchším trémovým mostom vyžaduje vyššiu kvalitu tesárskych prác. Na druhej strane sa takéto mosty vyznačovali väčším rozpätím jednotlivých polí a značnou nosnosťou, ktorá mohla presiahnuť 40 t. Bližšie: SOCHO-REC, Miroslav. Dřevěné lávky a mosty – konštrukční řešení. Dostupné na internete: <<http://drevostavebniportal-popularizace.msdk.cz/files/drevene-lavky-a-mosty.pdf>>.

<sup>21</sup> URMINSKÝ, ref. 4. PAULÍK, ref. 4, s. 104.



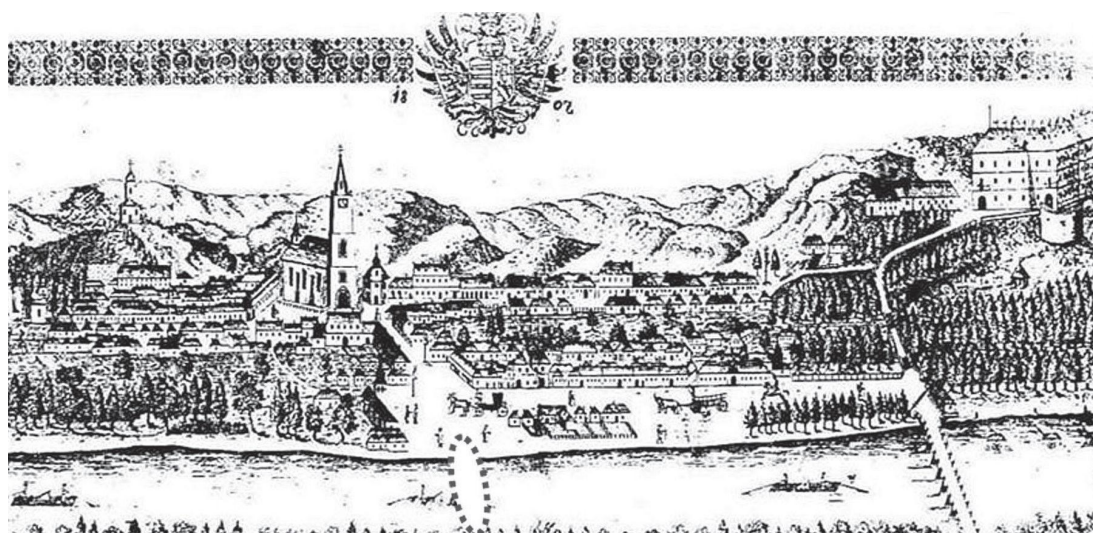
Obrázok č. 3. Zvyšky pilót „erdődýovského“ mosta v koryte Váhu. Foto: P. Chrastina

„Erdődýovský“ most nahradil staršie premostenie koryta Váhu a vážskeho ramena nazývaného *Mítov Váh* alebo *Paradeis*, ktoré dal postaviť palatín Mikuláš Kont s bratom Leukušom medzi rokmi 1350 až 1353.<sup>22</sup> Ľavá (východná) časť „kontovského“ mosta (spoločne s plťami a lodnými mlynmi) figuruje na obraze Hlohovca z prvej tretiny 18. storočia (obr. č. 6). Išlo teda o jednoduchý trámový most na drevených pilótach, po oboch stranách s dreveným mrežovým zábradlím. Nosné trámy boli priečne pokryté mostinkami (mostovkou) a návodnú stranu drevených pilierov chránili ľadolomy.

<sup>22</sup> LEHOTSKÁ, ref. 5, s. 59. Tento most sa nachádzal vyššie, poniže súčasného cestného mosta a jeho pilóty sú viditeľné pri nízkom stave Váhu. Mal zaujímavú históriu. Napr. počas tretej husitskej výpravy do Uhorska (1431/32) ho na jeseň r. 1432 spálili táboriti Prokopa Holého, ktorí sa, prenasledovaní Uhrami a Žigmundovými jednotkami, vracali cez Hlohovec späť na Moravu a do Českých krajín.



Obrázok č. 4. „Erdődyovský“ most (ozn. krúžkom) na výreze mapového listu z obdobia 1. vojenského mapovania (1782/84). Zdroj: 1<sup>st</sup> Military Survey, Section 9-7, ref. 13 – upravil P. Chrastina



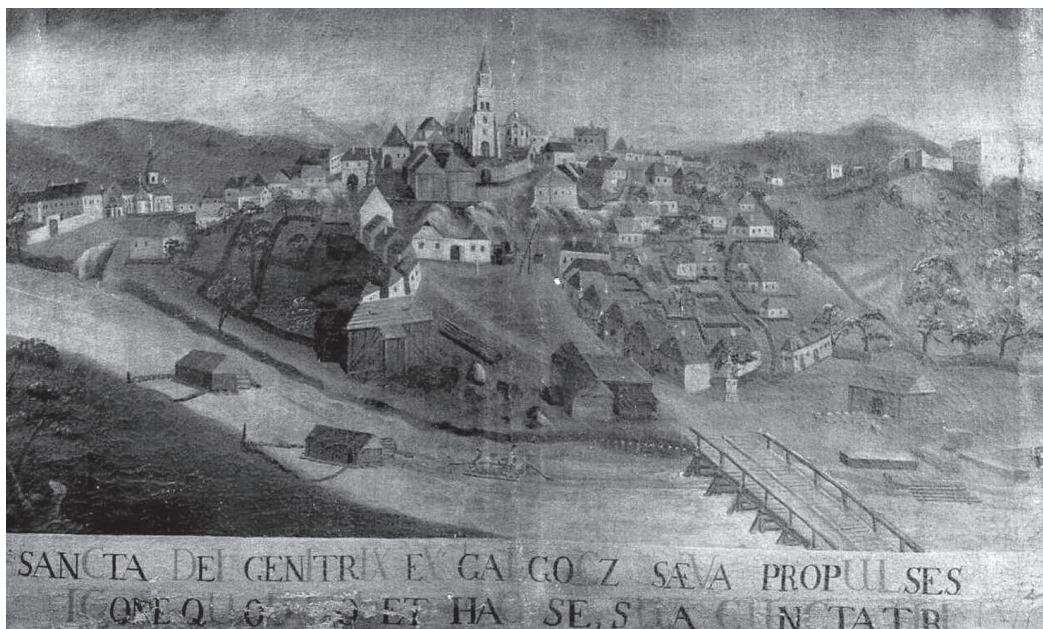
Obrázok č. 5. Veduta Fraštáku z r. 1807. Elipsa označuje miesto, kde stál starší („kontovský“) most. Vpravo dole vidno „erdődyovský“ most s ľadolomami na návodnej strane.  
Zdroj: Veduta, ref. 14 – upravil P. Chrastina

Podľa dendrologických analýz boli pilóty „kontovského“ mosta najmä z duba (*Quercus sp.*), ale napr. i jedle (*Abies sp.*),<sup>23</sup> ktorá má pod vodou menšiu trvanlivosť

<sup>23</sup> BARTA, ref. 6. Drevo z pilót (10 vzoriek) bolo odobraté v r. 2003. Dendrologickú analýzu vzoriek realizoval P. Barta na Deutsches Archäologisches Institut, Dendrolabor, Dr. Karl-Uwe Heußner v Berlíne. Podľa posudku zo dňa 26.4.2003 sa z 10 vzoriek podarilo datovať štyri. 5 vzoriek malo nízky počet letokruhov, 1 zostala nedatovateľná z iných príčin. Zistené a datované boli: a) duby (*Quercus sp.*): dve vzorky boli vyŕtané okolo/po r. 1734 +/-10 r. a 1735 +/-10 r., jedna okolo r. 1751 +/-10 r.; b) jedľa (*Abies sp.*): bola vyŕtaná v r. 1697 alebo 1698. Posledný letokruh bol deformovaný, a preto nebolo možné identifikovať, či išlo o letný výrub (1697), alebo zimný výrub (zima 1697/98), prípadne možno letný výrub 1698.



(30 až 100 rokov). Primárny zdroj dreva pravdepodobne predstavovali dubové porasty, ktoré sú dodnes rozšírené v okolí Hlohovca. Jedľa mohla pochádzať zo severných oblastí Trenčianskej stolice (Kysuce) alebo z Liptova, čo nepriamo poukazuje na potenciál vážskeho plnícstva v druhej polovici 17. storočia,<sup>24</sup> ktoré dokázalo efektívne prepraviť aj „nadrozmerné“ kmene ihličnanov.<sup>25</sup>



Obrázok č. 6. „Kontovský“ most na obraze Hlohovca z prvej tretiny 18. storočia.  
Zdroj: Frašták/Hlohovec, ref. 16.

Datovanie výrubu dubov v dendrologickom posudku dokazuje, že v časoch M. Bela v Hlohovci (Fraštáku) zároveň existovali obe tieto premostenia Váhu. Nový, čiže „erdődýovský“ most s modernejšou priehradovou konštrukciou, slúžil pre miestnu i diaľkovú prepravu tovarov i osôb a vyberalo sa na ňom mýto. Starší („kontovský“) most, ktorý však Bel v „nitrianskych“ *Notíciách* nespomína, využívali do konca 50. rokov 18. storočia(?) miestni mlynári na preťahovanie mlynov zo šulekovskej (pravej) na hlohoveckú (ľavú) stranu rieky a naspäť.<sup>20</sup> Túto zaujímavosť však M. Bel neuviedol a zrejme o danej situácii (existencii oboch vážskych mostov naraz) jednoducho nevedel, nakoľko súvislosti tvorby textu (nielen) „nitrianskych“ *Notícií* sú všeobecne známe.

<sup>24</sup> Význam Váhu pre plnícstvo vyzdvihol Bel aj pri opise prírodných charakteristík Trenčianskej stolice. Pozri BEL, Matej. *Trenčianska stolica*. NAGY, Imrich – TURÓCI, Martin (eds.). Čadca: Kysucké múzeum, 2013, s. 59.

<sup>25</sup> Analogické konštrukcie historických mostov sa vyznačujú značnými dimenziami tesárskych prvkov. Napr. hlavné nosníky majú pri dĺžke okolo 20 m prierez 40 x 45 cm. Aby mohol byť vyrobený takýto hranol vcelku, bolo potrebné vyťať strom s priemerom okolo 80 – 90 cm vo výške cca 1,3 m nad zemou. Dreviny podobných rozmerov sa však v našich lesoch dnes vyskytujú iba zriedkavo, príp. minimálne (jedľa). Bližšie BLÁHA, Jiří – HUNKOVÁ, Veronika – KLOIBER, Michal. *Opravy dřevěných krytých mostů a lávek*. In ASB-portal.cz: odborní stavební portál. Dostupné na internete: <<http://www.asb-portal.cz/stavebnictvi/rekonstrukce-staveb/opravy-drevenych-krytych-mostu-alavek>>.

Skutočný stav vecí však zrejme nepoznal ani autor mapy Nitrianskej stolice S. Mikovíni (alebo jej rytec Georg D. Ch. Nicolai),<sup>26</sup> ktorá tvorila súčasť analyzovaného diela. V oblasti Hlohovca na danej mape figuruje jeden most, ktorý nepochopiteľne preklenuje iba najzápadnejšie z ramien Váhu (obr. č. 7). Našu domnienku o neinformovanosti spomenutých autorov o konkrétnych reáliách skúmaného územia potvrdzujú výrezy Mikovíniho,<sup>27</sup> resp. Belovej mapy Bratislavskej stolice,<sup>28</sup> ktoré vznikli skôr. Oproti mladšej Mikovíniho mape Nitrianskej stolice dané kartografické podklady charakterizuje precíznejšia práca rytca, „komplexnejší“ obsah a relatívne „verný“ polohopis. Obe mapy tiež zhodne ukazujú rozvetvený tok Váhu pri Hlohovci, preklenutý jediným („kontovským“) mostom (obr. č. 8), čo však celkom nezodpovedá skutočnosti.



Obrázok č. 7. „Kontovský“ most na výreze Mikovíniho mapy Nitrianskej stolice.  
Zdroj: MIKOVINY, ref. 9.



Obrázok č. 8. „Kontovský“ most na výrezoch Mikovíniho (vľavo) a Belovej (vpravo) mapy Bratislavskej stolice. Zdroj: MIKOVINY, ref. 10, BEL, ref. 12.

Ďalším z historických premostení Váhu na území Nitrianskej stolice by mal byť ranno-barokový most v dnešnom intraviláne Leopoldova. Nachádza sa v lokalite Trulasky, kde jeho tehlovo-kamenná konštrukcia preklenovala jedno z ramien Váhu (obr. č. 9). Premostenie s tromi oblúkmi podľa dostupných údajov vybu-

<sup>26</sup> MIKOVINY, ref. 8.

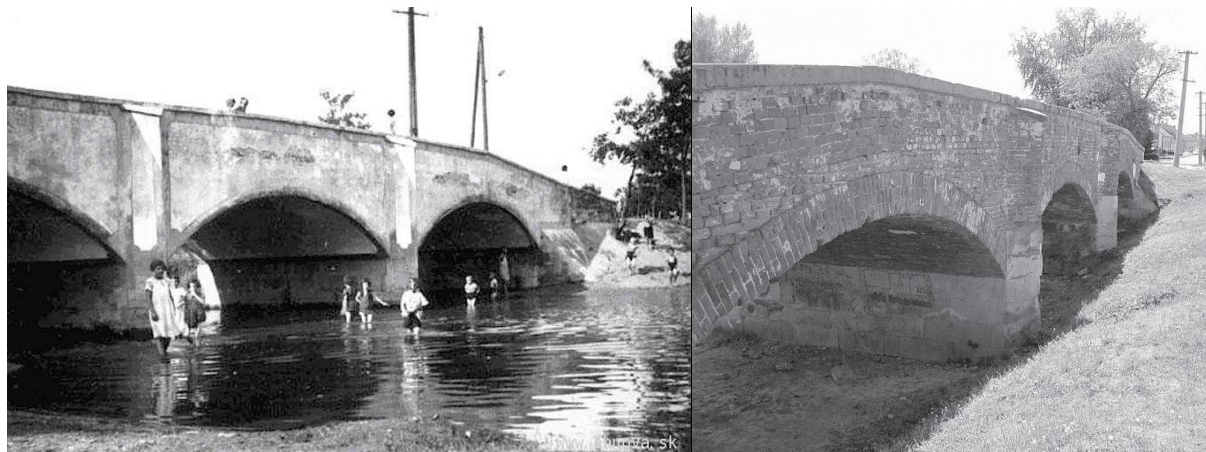
<sup>27</sup> IDEM, ref. 9.

<sup>28</sup> BEL, ref. 11.

dovali v druhej polovici 17. storočia (v rokoch 1665 až 1669), súčasne so stavbou neďalekej leopoldovskej pevnosti.<sup>29</sup>

V analyzovanej pasáži *Notícií* však zmienka o danom moste chýba. Tento strategicky dôležitý objekt nefiguruje na mapách Nitrianskej a Bratislavskej stolice od S. Mikovíniho (pozri obr. č. 7, 8). Nie je dokonca zakreslený ani na mapových listoch z obdobia 1. (1782/84)<sup>30</sup> a 2. vojenského mapovania (1838).<sup>31</sup> Na základe týchto prameňov sa domnievame, že národná kultúrna pamiatka „most na Trulaskach“ v Leopoldove<sup>32</sup> vznikol o cca 160 rokov neskôr ako „nitrianske“ *Notície*, pravdepodobne v priebehu druhej tretiny 19. storočia.

Na rozdiel od „obojsmerného“ premostenia v Hlohovci, „jediný“ most pri Šintave bol zrejme úzky, jednosmerný, so šírkou okolo 2,5 m (obr. č. 10, 11).<sup>33</sup> Bol takisto z dubového dreva a posledné koly – pilóty jednoduchého trámového mosta s mrežovým zábradlím – vyťahovali obyvatelia Šintavy pri nízkej hladine Váhu z koryta rieky ešte v r. 1985(!).



Obrázok č. 9. Most na Trulaskach v Leopoldove. Vľavo – premostenie plytkého ramena Váhu s kúpajúcimi sa deťmi (polovica 20. storočia?). Vpravo – súčasný stav. Zdroj: [http://www.obnova.sk/sites/default/files/imagecache/titulny\\_obrazok/clanky/obrazky/leopoldov.jpg](http://www.obnova.sk/sites/default/files/imagecache/titulny_obrazok/clanky/obrazky/leopoldov.jpg) (vľavo), [http://regionhlohovec.sk/photogallery/611/cache/trolasky\\_03\\_800\\_600\\_0.JPG](http://regionhlohovec.sk/photogallery/611/cache/trolasky_03_800_600_0.JPG) (vpravo)

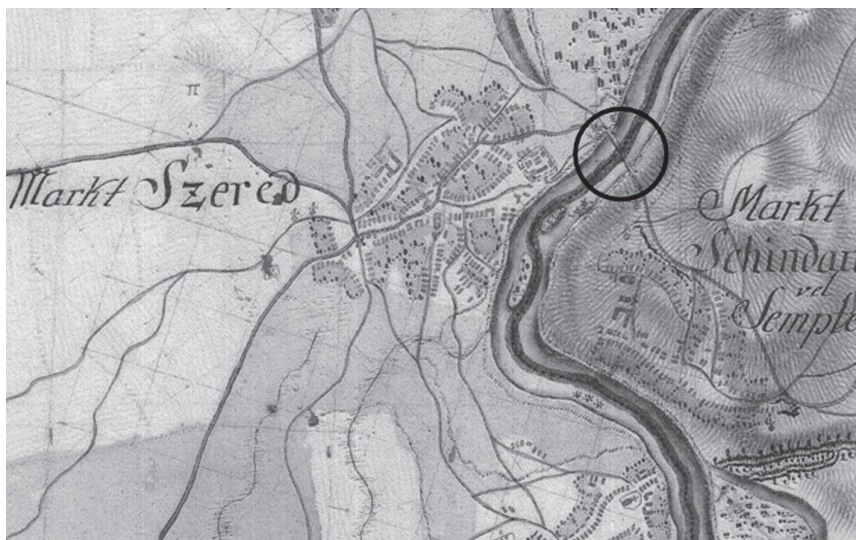
<sup>29</sup> PAULÍK, ref. 4, s. 140.

<sup>30</sup> 1<sup>st</sup> Military Survey, Section 9-6, ref. 13

<sup>31</sup> 2<sup>nd</sup> Military Survey, Section 27-42. Vienna: Austrian state archive; Military archive, 1838.

<sup>32</sup> Pamiatkový objekt (most na Trulaskach) – podrobnosti. Dostupné na internete: <<http://www.pamiatky.sk/po/po/Details?id=2592>>.

<sup>33</sup> Kolový most pri Šintave sa po prvýkrát spomína za vlády Žigmunda Luxemburského v r. 1419. Toto premostenie preklenovalo rieku Váh v mieste brodu, ktorý mal význam od nepamäti. Od prvej tretiny 14. storočia sa toto miesto spomína ako križovatka tzv. Českej cesty (z Ostrihomu do Českých krajín) a komunikácie vedúcej z Prešporka (dnes Bratislava) do Nitry. Bližšie DANGL, Vojtech. *Bitky a bojiská v našich dejinách: Od Samovej ríše po vznik stálej armády*. Bratislava: Perfekt, 2005, s. 56.



Obrázok č. 10. Most cez Váh v Šintave (ozn. krúžkom) na výreze mapového listu z obdobia 1. vojenského mapovania (1782/84). Zdroj: 1<sup>st</sup> Military Survey, Section 8-7, ref. 12 – upravil P. Chrastina

Vážske mosty podľa Bela poškodzovali „jarné záplavy“. Zrejme tým myslel ľadochody typické pre koniec zimy (február – začiatok marca) a následné povodne, ktoré vznikajú pri náhlom oteplení v hornej časti povodia Váhu.<sup>34</sup> Takéto inundácie sú písomne doložené z februára 1703 a 1715, kedy ľadochod poškodil väčšinu premostení a cez rieku sa dlhší čas dalo prepraviť len na kompe. V roku 1764 strhli ľady časť mostov na strednom (a zrejme i na dolnom) Považí.<sup>35</sup> Minimálne rovnako ničivé (a zároveň početnejšie) bývali letné vážske povodne, ktoré postihli (aj) Nitriansku stolicu v rokoch 1593, 1594, 1620, 1662, 1725 a 1728.<sup>36</sup>



Obrázok č. 11. Drevený trámový most s mrežovým zábradlím v Šintave okolo r. 1818 (akvarel J. Fischera). Vozu, na pravobreží Váhu (t.j. na území Bratislavskej stolice) vidno vežu Seredského kostola a napravo od nej štvorbokú vežu Šintavského hradu.  
Zdroj: Mednyanský, ref. 5, b. s.

<sup>34</sup> HORVÁTHOVÁ, ref. 5, s. 153-154.

<sup>35</sup> KARLÍK, ref. 4, b. s.

<sup>36</sup> HORVÁTHOVÁ, ref. 5, s. 82-84.

II. NITRA.<sup>37</sup> „Potom, ako minie ... Bielice, kde je premostená dreveným mostom, obmýva...“<sup>38</sup>

**Komentár:** Belov opis „dreveného mosta“ cez Nitru pri (Veľkých) Bieliciach, resp. Brodzianskom mlyne je strohý. Pritom išlo o významné premostenie vodného toku, ktorý v tomto priestore tvoril hranicu medzi Nitrianskou na severe a Tekovskou stolicou na juhu. Na Mikovíniho mapách Nitrianskej<sup>39</sup> (mapa č. 1, obr. č. 12) a Tekovskej stolice<sup>40</sup> sa však tento most nenachádza. Z konštrukčného hľadiska išlo pravdepodobne o jednoduchý trámový most s jedným alebo dvoma poľami (po cca 20 m) s drevenou mostovkou na baranených pilótach. Mohol mať šírku 2,5 m a po oboch stranách drevené mrežové zábradlie.



Obrázok č. 12. Výrez Mikovíniho mapy Nitrianskej stolice. Krúžok s prerušovanou čiarou označuje približnú polohu mosta cez rieku Nitru pri (Veľkých) Bieliciach.

Zdroj: MIKOVINY, ref. 8.

Nesúlad medzi textom Belových *Notícií* a kartografickým dielom Mikovíniho nepriamo poukazuje na nižšiu kvalitu topografických prác v teréne. Analogický problém (zrejme) riešili aj kartografi v osemdesiatych rokoch 18. storočia. Drevený most cez Nitru pri Brodzianskom mlyne, spomenutý Belom, totiž zakreslili do mapy 1. vojenského mapovania až dodatočne (pri neskoršej reambulácii?) ceruzkou (obr. č. 13).

<sup>37</sup> Názov rieky *Nitra* má predslovanský alebo slovanský základ. Podľa najnovších prác vznikol z kvádskeho (germánskeho) slova *Neiter*, t.j. rieka „za hranicou/limesom“ alebo „cesta pri rieke.“ Bližšie VARSÍK, ref. 17, s. 41-45; HLADKÝ, Juraj. *Hydronymia povodia Nitry*. Trnava: PdF TU, 2004, s. 147-148.

<sup>38</sup> BEL, ref. 2, s. 297.

<sup>39</sup> MIKOVINY, ref. 8.

<sup>40</sup> IDEM, ref. 10.



Obrázok č. 13. Most cez Nitru pri (Veľkých) Bieliciach, blízko Brodzianskeho mlyna (ozn. krúžkom s prerušovanou čiarou). Severovýchodne od mosta tiež vidno dodatočne zanesené premostenie Nitrice s cestnou sieťou. Zdroj: 1<sup>st</sup> Military Survey, Section 11-9, ref. 12 – upravil P. Chrastina

**V. DUDVÁH.**<sup>41</sup> „... obmýva ... Leopoldov. Kvôli širokému korytu je pod ním preklenutý dlhým a pevným mostom, slúžiacim strážam leopoldovskej posádky.“<sup>42</sup>

**Komentár:** Juhozápadne od Leopoldova preklenoval pomerne „široké koryto“ (Horného) Dudváhu s močaristými(?) brehmi drevený most so závorou (obr. č. 14). Bol vybudovaný v roku 1737 podľa projektu S. Mikovíniho, ktorý na základe poverenia od Dvorskej komory navrhol riešiť prístup k leopoldovskej pevnosti zo západu (od Trakovíc) pomocou cesty na násype s niekoľkými mostmi.<sup>43</sup> Tento úsek bol totiž počas dlhotrvajúcich dažďov alebo vážskych a (horno-) dudvážskych povodní neprístupný.

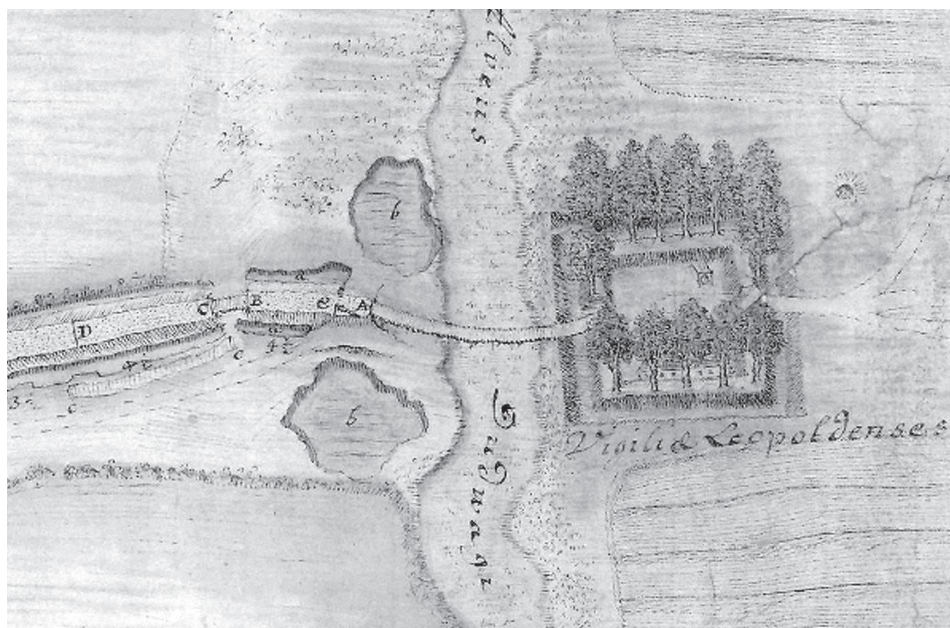
Vzhľadom na šírku vodného toku s bažinatými brehmi(?), most musel byť dostatočne „dlhý a (najmä) pevný“, aby uniesol vozy prevážajúce soľ cez Hlohovec do Trnavy. Na ľavom brehu (Horného) Dudváhu, hneď vedľa mosta, bola krčma a voziareň (hálaš, t.j. prepriahareň koní) poskytujúca ubytovanie (obr. č. 14, 15). Toto centrum spoločenských a obchodných kontaktov pre okoloidúcich a pozvozníkov obklopovala priekopa(!) preklenutá mostom a stromoradie listnáčov.

<sup>41</sup> Aktuálne výskumy bádateľov považujú *Dudváh* za predslovanské (germánske) hydronymum, ktoré od pôvodných obyvateľov prevzali usádzajúci sa Slovania a od nich zasa Maďari. Názov *Dudváh* bol zrejme odvodený z germánskeho slova *dauda*, *tōd*, *dōd* (mŕtvy) + hydronymum *Váh*, resp. spojenia *daud-wāg* (germ. *wāg* – prúd). V tomto prípade by *Dudváh* predstavoval názov pre *mŕtvy Váh* (mŕtvy = pomaly, príp. v nížine tečúci a zahŕňajúci Váh). Bližšie HLADKÝ, Juraj. Hydronymia povodia Dudváhu. Trnava: PdF TU, 2011, s. 50-52; VARSÍK, ref. 17, s. 22-25.

<sup>42</sup> BEL, ref. 2, s. 298.

<sup>43</sup> SAMUEL Mikovíny 1698 – 1750: Výstavba ciest a mostov. Dostupné na internete: < [http://mek.oszk.hu/06400/06422/html/utepites/ut2\\_sl.html](http://mek.oszk.hu/06400/06422/html/utepites/ut2_sl.html) >

Premávku po danom premostení kontrolovali pri závore vojaci(?). Premostenie teda (spoločne s prícestným hostincom a voziarňou) slúžilo „...strážam leopoldovskej posádky.“



Obrázok č. 14. Most nad tokom (Horného) Dudvahu (na mape Alveus Dudwagi) a hálaš pri leopoldovskej pevnosti na výreze Mikovíniho mapy z roku 1737. Zdroj: SAMUEL, ref. 43.



Obrázok č. 15. Porast bazy čiernej (*Sambucus nigra*) pokrýva na živiny bohaté rumovisko bývalej krčmy a hálaša na pravobreží horného Dudvahu pri Leopoldove. Objekt asanovali koncom 90. rokov minulého storočia. Vodný tok v súčasnosti preklenuje betónový most.

Foto: P. Chrastina

Pri pohľade na obr. č. 14 zaujme „nezvyčajný“ tvar premostenia (Horného) Dudváhu, naznačujúci jeho pôdorysné zakrivenie.<sup>44</sup> Pravdepodobne však ide o optický klam. Mapa totiž znázorňuje realitu (most s prícestným hostincom) zhora a z južnej strany. Mikovíni v skutočnosti znázornil jednoduchý trámový most s drevenou mostovkou na pilótach, ktoré boli baranené do brehov a koryta vodného toku. Premostenie so šírkou okolo 2,5 m po stranách lemovalo mrežové zábradlie.

Je zaujímavé, že ani tento most nefiguruje na Mikovíniho mape Nitrianskej stolice, ktorá bola súčasťou „nitrianskych“ *Notícií* (mapa č. 1).<sup>45</sup> V danej lokalite vidno iba mapový znak (štvorček), ktorý indikuje polohu hálaša (obr. č. 16). Z toho usudzujeme, že topografická situácia na ľavobreží (Horného) Dudváhu pri Leopoldove Mikovíniemu nebola neznáma. Belom spomenuté premostenie vodného toku však autor do svojej mapy z neznámych príčin nezakreslil. A to napriek významu dudvážskeho mosta a osobnej angažovanosti pri navrhovaní efektívneho, environmentálne udržateľného dopravného systému medzi Leopoldovom a Trakovcami(...).



Obrázok č. 16. Krúžok s prerušovanou čiarou označuje približnú polohu mosta cez Dudváž pri Leopoldove. Východne od vodného toku leží prícestný hostinec (ozn. štvorčekom).

Zdroj: MIKOVINY, ref. 8.

## Záver

Cieľom predloženej štúdie je historicko-geografická analýza a interpretácia pasáží z prvého (*Vagus/Váh*), druhého (*Nitra*) a piateho (*Dudvág/Dudváž*) odseku piateho paragrafu prírodopisného dielu *Notícií* Nitrianskej stolice, v ktorých M. Bel stručne opísal premostenia konkrétnych vodných tokov.

Našu historickogeografickú „sondu“ do dobových charakteristík konkrétnych premostení Váhu sme realizovali prostredníctvom kritického komentára prekladu pôvodného (latinsky písaného) textu s využitím odbornej literatúry, starých máp a obrazových prameňov, výsledkov terénneho výskumu i vlastného poznania problematiky. Takýmto spôsobom sme sa zároveň snažili o polemiku s M. Belom a jeho názorom na mosty v Nitrianskej stolici.

<sup>44</sup> Informáciu o (možnom) pôdorysnom zakrivení dudvážskeho mosta poskytol P. Paulík, za čo mu touto cestou ďakujem. PAULÍK, ref. 6.

<sup>45</sup> MIKOVINY, ref. 8.



Skutočnosti (fakty), ktoré M. Bel opísal v daných pasážach, prirodzene, nie vždy korešpondujú s dnešnou úrovňou poznatkov. Autor napr. neuviedol rozmery, konštrukciu mostov a ich polohu. Takisto nespomenul ani koexistenciu staršieho („kontovského“) a mladšieho („erdodyovského“) mosta v Hlohovci/Frašťaku. Je teda zrejmé, že tak ako v prípade opisu povodia Myjavy a Chvojnice, Bel ani v tomto prípade nenavštívil, nevidel a nepreskúmal ním opisované premostenia na území Nitrianskej stolice. Navyiac, reálnu situáciu neukazujú ani mapy S. Mikovíniho, ktoré boli súčasťou „nitrianskych“ (príp. „bratislavských“ alebo „tekovských“) *Notícií*. Napr. rozvetvené ramená Váhu pri Hlohovci/Frašťaku preklenuje iba jeden most, pravdepodobne „kontovský“. Iné mosty, cez rieku Nitru alebo Dudváh, zasa v konkrétnych mapách vôbec nefigurujú. Nesúlad medzi textom Belových *Notícií* a kartografickým dielom Mikovíniho nepriamo poukazuje na nižšiu kvalitu topografických prác v teréne a rozdielne priority vyjadrenia, alebo kartografického znázornenia konkrétnych reálií o skúmanom území.

Náš prístup k riešenej problematike je v súlade so súčasným trendom historicko-geografického výskumu vývoja a interpretácie zmien riečnej krajiny s akcentom na identifikáciu a ochranu zvyškov drevených mostov reprezentujúcich prvky hmotného kultúrneho dedičstva.<sup>46</sup> Možnosti jeho pokračovania vidíme napr. v kontexte so štúdiom ďalších paragrafov prírodovedného oddielu „nitrianskych“ *Notícií*.

Okrem základného (historicko-geografického) výskumu možno dosiahnuté výsledky využiť napr. v múzejnej prezentácii,<sup>47</sup> pri výučbe regionálnych dejín<sup>48</sup>, alebo pri posilňovaní identity miestneho obyvateľstva.<sup>49</sup> Vybrané údaje historicko-geografickej analýzy a interpretácie Belovho opisu vážskych mostov možno taktiež zohľadniť v environmentálnom plánovaní (hodnotení zmien krajiny<sup>50</sup>), alebo pri rozhodovacích procesoch na úrovni dotknutých samospráv a niektorých orgánov štátnej správy (Slovenský vodohospodársky podnik, Slovenská agentúra životného prostredia a i.).

<sup>46</sup>SEMOTANOVÁ, Eva – CHROMÝ, Pavel. Development and current trends of the Czech historical geography. In *Historická geografie* 2012, roč. 38, č. 1, s. 32.

<sup>47</sup>GOGOVA, Stanislava. Archeológia a múzejná prezentácia. Nitra: FF UKF, 2011, s. 68-73.

<sup>48</sup>PALÁRIK, Miroslav. Aplikácia regionálnych dejín do školskej praxe prostredníctvom realizácie projektu Mesto pod mestom. In *Studia Historica Nitriensia* 2013, roč. 17, č. 2, s. 224.

<sup>49</sup>K otázke identity pozri napr. LENOVSÝ, Ladislav. Kontexty identity. In *Ethnologia Actualis Slovaca. Revue pre výskum kultúr etnických spoločenstiev* 2006, roč. 6, s. 23. CHROMÝ, Pavel – KUČEROVÁ, Silvie – KUČERA, Zdeněk. Regional identity, contemporary and historical regions and the issue of relict borders. In *Case of Czechia, regions and regionalism* 2009, roč. 9, č. 2, s. 9-19.

<sup>50</sup>Bližšie napr. BOLTIŽIAR, Martin. *Štruktúra vysokohorskej krajiny Tatier*. Nitra: FPV UKF, 2007, 228 s. ŠOLCOVÁ, Lucia. Komparácia zmien krajiny obcí Radobica, Veľké Pole a Píla v rokoch 1780 – 2007. In *Geografické štúdie: Geographical studies* 2009, roč. 13, č. 2, s. 87-92.