

ČESKÁ CESTA JAKO SOUČÁST STARÉ DOPRAVNÍ SÍTĚ SLOVENSKA – ÚSEK HOLÍČ-BÍŇOVCE LOKALIZACE HISTORICKÝCH TRAS V KRAJINĚ A JEJICH RELIKTY, KOMUNIKAČNÍ SOUVISLOSTI

Dušan CENDELÍN

Jaroslava Haly 442
Vizovice 76 312
Česká republika
cendoch@gmail.com

CENDELÍN, Dušan. The Czech Road as a Part of the Former Slovakia Transport Network – the Selection Holíč-Bíňovce. The Localization of Historical Routes in the Countryside and Their Relics, Communication Context. In *Studia Historica Nitriensia*, 2019, vol. 23, no. 1, pp. 3-28, ISSN 1338-7219, DOI: 10.17846/SHN.2019.23.1.3-28.

The work is an attempt for a new interpretation of the 14th century charter that quotes the main localities on the road from Buda to the Czech lands up to the Hungarian border on the Morava River. Apart from the document, the road has been named as the Czech Road. The Charter is one of the bases of the overall solution, but the survey of the area of interest from Holice to the eastern foothills of the Little Carpathians became equivalently important. Landline remnants have been precisely located and connected to other communication directions. For the first time, it has been proven that the document does not have the function of the itinerary, but merely quotes localities with the collection of charges on the road with the starting points of the Buda-Czech (surrounding) countries.

Klíčová slova: Historie; středověk; mýto; doprava; cesty; relikty;

Keywords: History; the Middle Ages; Toll; Transport; Roads; Relics;

Řešení historických pozemních spojů probíhalo a probíhá na Slovensku i v českých zemích v několika metodických rovinách. Tyto se používají samostatně, nebo se vzájemně kombinují. Některé preferují vytváření linií mezi lokalitami s archeologickými nálezy ze stejných historických období, jiné se snaží využívat určité typy historických písemných pramenů. Jako důkazní se využívají i konkrétní historické události s možným vztahem k cestám, nebo vztah určitých toponym k zaniklým dopravním liniím. Velmi často se také pracuje se starými mapami, především 18. a 19. století. Obvyklá je i kombinace těchto metodických rovin. Některé postupy řešení historických cest byly částečně zachyceny několika autory v publikované literatuře. V posledních dvou desetiletích se značně zintenzivnil průzkum historických cest přímo v terénu, kde se cíleně vyhledávají jejich pozůstatky většinou v podobě využívaných i opuštěných úvozů a jejich soustav.

Tuto metodickou rovinu využívá a publikuje v České republice zatím pouze několik málo badatelů¹. Na Slovensku je situace obdobná².

Zájem o historické cesty na slovenském území lze datovat již do dvacátých let 20. století, kdy je možno tento historický obor spojovat s vědeckými aktivitami Václava Chaloupeckého na bratislavské Univerzitě Komenského³. Mnohem podstatněji do této problematiky však zasáhl po polovině dvacátého století Štefan Janšák, jehož práce jsou dodnes z velké části akceptovatelné. Všímají si jak území vlastního Slovenska⁴, tak i pomezí Slovenska a Moravy, případně východní Moravy⁵. Bez nadsázky lze Štefana Janšáka řadit k předním slovenským

¹ ADAM, Dušan. Využití map prvního vojenského mapování při rekonstrukci sítě starých komunikací. In *Staré stezky VI*. Brno: Národní památkový ústav, 2001, s. 70-76.; ADAM, Dušan. Využití starých map ve viaticistice. In *Z dějin geodézie a kartografie XI., Rozprawy Národního technického muzea č. 174*. Praha: NTM, 2002, s. 103-109.; ADAM, Dušan. První vojenské mapování – informační zdroj pro výzkum starých cest. In *Staré stezky IX*. Brno: Národní památkový ústav, 2004, s. 9-19.; ADAM, Dušan. Analýza pozemních komunikací v testovaném území na 1. a 2. vojenském mapování. In *Historická geografie*, 2005, sv. XXXIII, s. 71-95.; BOLINA, Pavel – CENDELÍN, Dušan. Ausgangspunkte – Zur Methode der Altstrassenforschung. In *Præhistorica*, 2013, sv. 31/2, s. 751-763.; BOLINA, Pavel – CENDELÍN, Dušan. Význam reliktů dopravního pohybu při interpretaci velkomoravského hradiska u Bojné (okr. Topolčany). In *Archæologia historica*, 2015, roč. XL, č. 1, s. 247-265.; CENDELÍN, Dušan. Staré komunikace. Vizovice: nákladem vlastním, 1999, 127 s.; CENDELÍN, Dušan. Definice staré komunikace. In *Staré stezky VI*. Brno: Národní památkový ústav, 2001, s. 51-55.; CENDELÍN, Dušan. Přesná specifikace jako východisko i podmínka při řešení historických pozemních komunikací. In *Staré stezky VII*. Brno: Národní památkový ústav, 2002, s. 7-18.; CENDELÍN, Dušan. Poznámky k využití anikonym při určování historických komunikací. In *Acta onomastica*, 2004, sv. XLIV, s. 7-14.; CENDELÍN, Dušan. Historická geografie, nástroj nebo negativní prvek při řešení starých pozemních spojů? In *Historická geografie*, 2005, sv. XXXIII, s. 57-70.; CENDELÍN, Dušan. Staré mapy jako inspirační zdroj vlastivědné činnosti. In *Polensko XVII. Polná: Klub Za historickou Polnou*, 2007, s. 8.; MARTÍNEK, Jan a kol. *Poznáváme historické cesty*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2014, 238 s.

² STAŠŠÍKOVÁ-ŠTUKOVSKÁ, Danica. Niekoľko poznámok k výskumu historických ciest na Slovensku. In *Stan i potreby badan archeologicznych w Karpatach 2017*. Krosno : Muzeum Podkarpacie w Krosnie, 2017, s. 697-718.; TOMČEK, Oto. K problematike výskumu reliktovej starých vozových ciest na strednom Slovensku. In *Zborník z konferencie: Dejiny cestnej dopravy na Slovensku I*. Žilina: Považské múzeum v Žiline, 2014, s. 9-27.; BEDNÁR, Peter – VOJTEČEK, Marek – DAŇOVÁ, Klaudia. Nález stredovekej cesty v katastri obce Nededza, okres Žilina. In *Zborník z konferencie: Dejiny cestnej dopravy na Slovensku II*. Žilina: Považské múzeum v Žiline, 2017, s. 25-40.

³ CHALOUPECKÝ, Václav. *Staré Slovensko (Brány a stezky zemské)*. Bratislava: Univerzita Komenského v Bratislave, 1923, s. 76-116.

⁴ JANŠÁK, Štefan. Česká cesta – nejstarší spoj Slovenska s českými krajinami. In *Vlastivedný časopis*, 1961, roč. 10, č. 1, s. 82-87.; JANŠÁK, Štefan. Konfínium na Záhorí a stará cesta ním vedúca z Bratislavy do Prahy. Bratislava: Geografický časopis SAV, XII/1, 1960, s. 86-95.; JANŠÁK, Štefan. Vznik dopravných spojov v praveku a ich súvislosť so starým osídlením. In *Sborník II*. Brno: ČSAV Archeologický ústav, 1963, s. 99-104.; JANŠÁK, Štefan. Biela hora v Malých Karpatoch. In *Geografický časopis*, 1963, roč. XV, č. 3, s. 186-196.; JANŠÁK, Štefan. Z minulosti dopravných spojov na Slovensku. In *Geografický časopis*, 1964, roč. XVI, č. 1, s. 13-31.

⁵ JANŠÁK, Štefan. Cesta českých stráží. In *Geografický časopis*, 1964, roč. XVI, č. 2, s. 326-339.; JANŠÁK, Štefan. Nový smer Českej cesty od začiatku 15. storočia. In *Zprávy Oblastního muzea jihovýchodní Moravy III.-IV*. Gottwaldov (Zlín): Oblastní muzeum jihovýchodní Moravy, 1963, s. 84-87.; JANŠÁK, Štefan. Dopravné spoje juhovýchodnej Moravy v praveku a na ústite dejín. In *Zprávy Oblastního muzea jihovýchodní Moravy I*. Gottwaldov (Zlín): Oblastní muzeum jihovýchodní Moravy, 1963, s. 19-24.; JANŠÁK, Štefan. Prechod Českej cesty cez rieku Moravu

badatelům, kteří se zabývali řešením historických pozemních spojů. V kontextu ostatních prací o cestách na slovenském prostoru jsou jeho články svým způsobem jedinečné, protože autor si v nich také, mimo jiné, podrobněji všiml krajiny jako dopravního prostoru, což u naprosté většiny ostatních autorů nebylo běžné. Platí to i o jeho pracích s tématem **České cesty**, na které tento článek okrajově reaguje.

Jinak si této pozemní komunikace blíže všiml Josef Hlinka⁶, jeho témata se však se záměrem tohoto článku míjí. Veškeré práce na Slovensku, které se přímo či nepřímo týkají historických pozemních spojů shrnul do jednoho článku P. Ivanič⁷. Ivaničův seznam prací zahrnuje devadesát článků různého charakteru a různých východisek. Bohužel se zde s výjimkou článků Š. Janšáka a několika článků z poslední doby nenajdou práce vytvořené na podkladu systematického průzkumu reliktních historických cest v krajině. Tedy na podkladu, který by podpořil zde naznačené metodické roviny řešení, nebo by dokonce mohl být metodickou rovinou dominantní.

Obsah této práce vychází z více obecně platných postupů, využívaných při rekonstrukcích historických cest, především však z intenzivního terénního průzkumu zájmového území. Ten se uskutečnil v prostoru mezi Šaštínem a Trstínem a jeho cílem bylo objevit a případně i vyhodnotit stopy po České cestě, případně v jejím širším okolí. Nepřímým východiskem řešení tzv. České cesty byla i středověká listina z roku 1336.

Listina uherského krále Karla Roberta z roku 1336

Tento historický dokument⁸ byl výsledkem jednání mezi králem uherským a českým králem Janem Lucemburským. Jeho cílem bylo usnadnit pohyb kupcům mezi česko-uherskou hranicí a Budínem a přesně vymezit podmínky tohoto pohybu, spočívající především v platbě mýtného na konkrétních lokalitách té doby. Doslova zde říká: „... Jelikož naší povinností je z vůle boží zajistit jejich co nejsnazší a nejbezpečnější průjezd, a mezi naše další záměry patří jejich zajištění a obnova, přičemž jsme vedli zvláště dlouhá a složitá jednání o dosažení dohody o tom, co bylo řečeno výše, s jasným a slavným knížetem Janem z milosti boží, králem českým, našim nejdražším bratrem, a vzhledem k výhodám plynoucím pro obě království, po důkladném hodnocení provedeném s preláty a šlechtici našeho království a s jejich radou, ve prospěch obchodníků našeho království, království českého a okolních království, jsme stanovili následující ustanovení týkající se průjezdu po veřejných **cestách**⁹, vybírání daní a způsobu výběru... (překlad

v Hodoníně. Zprávy Oblastního muzea jihovýchodní Moravy I.- II. Gottwaldov (Zlín): Oblastní muzeum jihovýchodní Moravy, 1964, s. 12-18.

⁶ HLINKA, Jozef. Česká cesta na území Slovenska vo svetle nálezov mincí. In Zborník Slovenského národného múzea 64 – História 10. Bratislava: Slovenské národné múzeum, 1970, s. 193-215.

⁷ IVANIČ, Peter. Aktuálny stav výskumu stredovekej cestnej siete na Slovensku. In Výzkum historických cest v interdisciplinárnom kontextu. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2012, s. 84-87.

⁸ Codex diplomaticus et epistolaris Moraviae, 1334 - 1349, redig. Joseph Chytil, Brno, 1858, s. 76-77, dostupné na internetu: <http://www.digitalniknihovna.cz/mzk/view/uuid:89b04f90-f75d-11e4-93b2-001018b5eb5c?page=uuid:4fcf4540-ff39-11e4-9f08-005056825209>, (cit. 2018-07-13).

⁹ Text zde hovoří o cestách, nikoliv o jedné cestě – tedy tzv. České cestě, jak byl text paušálně dosud interpretován.

Tomáš Ondra a Leonardo Taddei)“. Zmínka o výhodách pro království uherské i české naznačuje také možnou existenci listiny Jana Lucemburského pro průjezd českými zeměmi, nic takového se však nedochovalo. Náznak dalšího směru České cesty od Holíče do českých zemí listina Karla Roberta nespecifikuje. Jedním z průchozích bodů na českém území bylo asi i Brno, což naznačuje zmínka o brněnských měšťanech: „... Těž víme, že všechna místa kde se platí daně občanům Brna, jakož i našim občanům Trnavským (??) byla právoplatně ustanovena od časů krále Bély a ovšem budou v budoucnosti platná (právoplatná – iusta)... (překlad Ladislav Novák)“. Překlady této pasáže se někdy mohou vícenásobnými překlady mírně lišit.¹⁰

Tentýž citát naznačuje využívání České cesty i před vznikem této listiny z roku 1336. Listina také naznačuje povahu cesty, která musela být vhodná i pro vozovou dopravu, dokonce i pro těžké vozy: „... Těž odtud buď v Saaswaru (Šaštíňě), nebo ve Stynche (Senici) z jakéhokoliv vozu se zbožím, který se obecně nazývá hrubý (těžký? – latinsky Rudas) má povinnost platit jeden solidus znamenitý (dobrý), to znamená tři libry (tria pondera). Tolik též z kteréhokoliv jednospréžného vozu (v listině – Aynczas)¹¹ je přikázáno platit polovinu daně (medium tributum)¹², to znamená půl solidu a též v Jabluncza (Jablonica) v blízkosti hradu Kurlachow (Korlátka) má povinnost jak obyčejně platit mostní daň (v listině – Tributum pontis). Taktéž z kteréhokoliv vozu taženého volem (boue = bove) jeden denár vídeňský... (překlad Ladislav Novák). Významným detailem textu je zmínka o platbě i za volně procházející zvířata vedená k prodeji na trhy: „... Těž z dobytka na prodej vystavovaného totiž výše uvedené dva, obyčejně však jeden denár vídeňský. Těž ze čtyř vystavených (ukazovaných) zvířat, totiž z ovcí, koz a prasat tolik též podobně jeden denár vídeňský a ne víc. (Et non plus)...(překlad Ladislav Novák). Toto ustanovení nepřímou umožňuje hypotézu, že **na některých úsecích České cesty mohla být cesta pro vozy položena v krajině mimo trasu pro přesuny stád dobytka**. Tento předpoklad částečného oddělení dvou nesourodých typů dopravy je nejenom logický,¹³ ale je znám i z jiných historických tras, včetně té z Uher¹⁴. Dokonce byla řešena i návaznost dobytčí trasy na Českou cestu přes Brodské a Holíč¹⁵. Výše naznačená hypotéza je více než pravděpodob-

¹⁰ Viz. RÁCZ, György. (ed.). Visegrád 1335. Bratislava/Budapest: International Visegrad Fund; State Archives of Hungary; Pázmány Péter Catholic University, 2009, s. 73.

Jiná varianta překladu latinského textu této části listiny zde je: „... Dozvěděli jsme se jak od měšťanů brněnských z Království českého, tak od svých měšťanů trnavských, že všechna tato místa vybírání mýta byla ustanovena od časů krále Bély, že jsou legitimní a vždy budou spravedlivá... (překlad Ladislav Novák).

¹¹ VANGEL, Jozef – DECKÝ, Martin. Historický vývoj výberu mýta na území dnešného Slovenska. In Perner's Contacts. Elektronický odborný časopis o technologii, technice a logistice v dopravě, 2010, roč. 5, č. III, s. 387-391.

¹² Jednospréžným vozem mohla být myšlena dvoukolá kára tažená jedním koněm, ale i čtyřkolý vůz menšího typu, tažený jedním párem koní.

¹³ Přesuny stád dobytka na trhy se uskutečňovaly až do 19. století prostým hnáním krajinou. Někdy i na vzdálenosti stovek kilometrů. Zvířata přežívala pouze pastvou, proto bylo výhodné je hnát více zalesněnou krajinou, kde byla pastva nejdostupnější a kde zvířata nejméně škodila obyvatelstvu. Na rozdíl od cest pro vozy mohl být dobyt看kem využit i terén s měkčím povrchem, který by vozy s úzkými koly využít nemohly.

¹⁴ VERMOUZEK, Rostislav. Trasa dobytčí cesty z Hustopečí do Polné. In Jižní Morava 29, sv. 32, 1993, s. 105-115.

¹⁵ VERMOUZEK, Rostislav. Dobytčí cesta. In Jižní Morava 28, 1992, s. 57-67.

ná, představíme-li si například střetnutí stáda dobytka s těžkými vozy v úzkém malokarpatském průsmyku mezi Trstínem a Bukovou. Tato práce však složitou problematiku dobytčích cest nerozvádí, snad ve 14. století, tedy v době napsání listiny, nebyly přesuny velkých stád zcela běžné jako později.

V souvislosti s Českou cestou, jako jistou dopravní linií nebo soustavou blízkých linií v krajině, je v listině nepřehlédnutelná i pasáž o pověření jednotlivých kastelánů, kteří mají dbát na královská ustanovení týkající se pohybu na České cestě: „... Žádáme o zavedení a dodržování tohoto ustanovení Stephana, syna Lacka, hradního pána z Wywaru (Holíče), z Berenchu (Branče) a z Bolundochu (Beckova); pana Nicholase zvaného Treutul, hraběte z Posoniensis (Bratislavy), hradního pána z Kurlathkw (Korlátova Kameně) a z Hedrichu (Ostrého Kameně); a konečně Lorenza Slavice, hradního pána ze Semptey (Šintavy)... (překlad Tomáš Ondra a Leonardo Taddei)“. Část citovaných hradů jako Holíč a Šintava se nachází přímo na trase České cesty určené mýty, z Ostrého Kameňa byla asi kontrolovatelná 2,5 km vzdálená Buková s mýtem, a hrad Korlátko kontroloval propojení dvou větví České cesty, z nichž jedna šla od Holíče na Šaštín a druhá na Senici a Jablonicu. Z výčtu se vymyká Bratislava, což by naznačovalo její dopravní vazbu na Českou cestu, nejpravděpodobněji přes Malacký.

Listina Karla Roberta byla dosud badateli vnímána i jako určitý druh itineráře. Posloupnost zapsaných jmen osad, kde se vybíraly poplatky, byla dosud interpretována i jako přikázaný směr cesty. **To listina nikde nenaznačuje, z tohoto důvodu nebyla sepsána.** Šlo zde jen o dokonalý systém výběru různých poplatků ve všech lokalitách na cestách, využívaných pro směr na Budín ze směru přibližně od severozápadu. Interpretace sídelních lokalit listiny jako itinerář vneslo do rekonstrukce České cesty pouze ničím nepodložené interpretace při řešení jejího průběhu. Projevilo se to především v úseku Holíč – Biňovce, kde se listinou jmenovaná sídla Holíč, Šaštín, Senica, Buková a Jablonica různě propojovala bez základní logiky vedení historických cest.¹⁶ Mylná snaha o propojení všech citovaných osad **jednou** linií je součástí i jinak dobré práce Štefana Janšáka¹⁷. Ten rekonstruoval Českou cestu jako dopravně nepřirozenou, lomenou linií Holíč-Šaštín-Senica-Jablonica-Cerová-Prievaly-Buková.

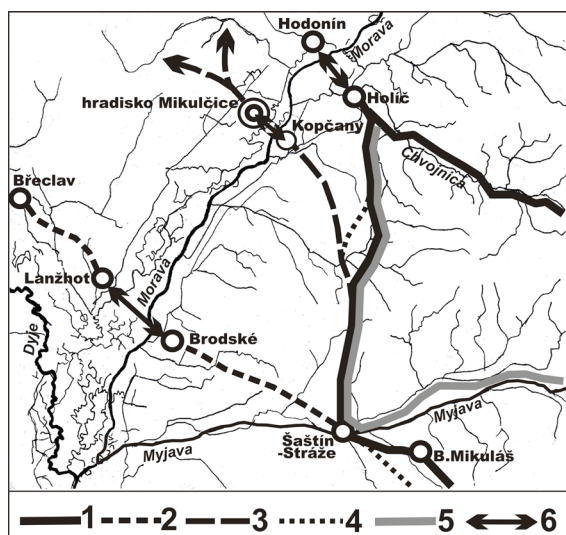
Pomístní jméno Česká cesta uchované místní tradicí

Pokud je autorovi známo, zatím byl tento název cesty dochován na katastrálním území Buková a objevuje se i na současných mapách. Jedná se o hluboký, dnes opuštěný komunikační žleb¹⁸ směřující od Bukové k Prievalům. V současnosti je zcela zarostlý náletovou vegetací. Průzkum tradicí dochovaných názvů cest nebyl v ostatních osadách od Trstína po Holíč proveden. Také nelze zcela vyvrátit, že záznam jména v mapách nevznikl až v nové době, v souvislosti se znalostí záznamu Bukové na listině Karla Roberta.

¹⁶ Logikou vedení dálkových historických cest je zde míněno dodržování jistých pravidel. Především pravidlo odklonu od zamokřeného terénu a pravidlo přímého směru, redukovaného jen typem terénu a v mladších obdobích i polohami významných lidských sídlišť.

¹⁷ JANŠÁK, ref. 4, s. 82.

¹⁸ Rozdíl mezi úvozem cesty a komunikačním žlebem není přesně definovatelný. Autor ho zpravidla využívá u úvozů, jejichž šířka přesahuje přibližně dvě šířky starých vozů.



Obr. 1. Dopravní situace historických dálkových spojů východně od řeky Moravy na podkladu hydrografické sítě. 1: linie České cesty s výchozím bodem Holíč; 2: spoj do prostoru jižní Moravy přes přechod řeky Moravy v Brodském; 3: předpokládaná dopravní linie k přechodu řeky Moravy u Kopčan (Mikulčice); 4: možné starší varianty polohy České cesty; 5: polohy České cesty podle Štefana Janšáka; 6: přechody řeky Moravy.

ké cesty v částečně redukované hydrografické síti východně od řeky Moravy viz **obr. 1**. Z náčrtu je patrná velmi dobrá terénní lokalizace dopravní linie (totožné se současnou silnicí) od přechodu Myjavy v Šaštíně k Holíči, ale ještě výhodnější zde byl směr na Kopčany, tedy i k mikulčickému hradisku. Výběr polohy Šaštína jako **prapůvodního** brodového místa přes Myjavu byl logický, protože je zde nejužší říční niva. Na rozdíl například od sousedního Borského Mikuláše. Pohyb k šaštínskému brodovému místu zde od jihovýchodu **přímo** směřoval Šaštínský potok, přibližně však také Sagelský potok, který bylo ale nutno v prostoru B. Mikuláše přecházet. Setkání obou variant na jihovýchodě je možno lokalizovat do okolí osamoceného kostela sv. Marie Magdalény, cca 3 km jihovýchodně od Borského Mikuláše viz **obr. 2/dole** a **obr. 3**.

Pro dopravní pohyb od řeky Moravy u Kopčan či Holíče je směr za Malé Karpaty přes Šaštín poněkud delší než směr přes Senici (cca o 5 km), současně je však jedinečný pro další přechod řeky Moravy u Brodského. Senický směr s využitím okolí říčky Chvojnice je na první pohled zdánlivě složitější, více na této trase kolísá nadmořská výška (nejvíce na přechodu Myjavy v Jablonici) a hydrografická síť je v některých úsecích trasy koncentrovanější. Existenci přímé cesty od hodonínského přechodu řeky Moravy přes Senici k východu však nepřímě dokládají již pravěké nálezy na obou lokalitách. Po roce 2015 archeologický průzkum

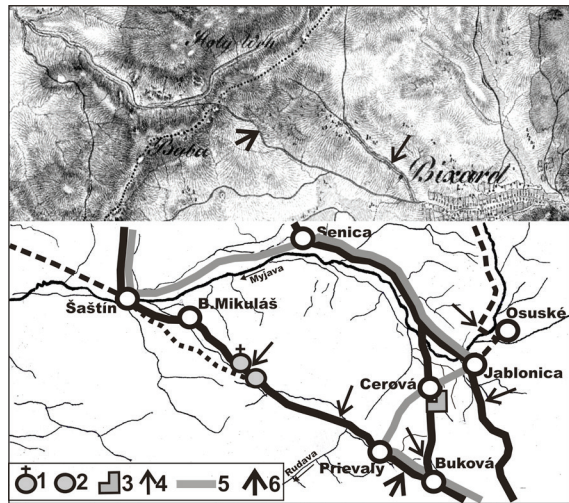
Česká cesta a její závislost na vhodném dopravním terénu od řeky Moravy po Běňovce

I když je Česká cesta spojována s obdobím středověku, lze její význam posunout do mnohem starších období¹⁹. V úseku od Trnavy po řeku Moravu minimálně jako jeden z významných spojů z Po- váží na Moravu. Tedy před vznik sídelních lokalit z listiny krále Karla Roberta. V tomto starším období nebyla ovlivněna osídlením, ale pouze více či méně vhodným teré- nem, použitelným k dopravnímu pohybu. Zpravidla se tento terén hodnotí především vztahem do- pravní linie k hydrografické síti, vytvářející sušší (tedy dopravně vhodnější) terény, nebo naopak do- pravně nevhodné, zamokřené teré- ny. Vhodnost přechodů vodotečí určuje mj. šířka říční či potoční nivy a kvalita dna vodoteče. Poloha Čes-

¹⁹ JANŠÁK, ref. 4, s. 84-85.

zachytil významné pravěké osídlení z doby bronzové na lokalitě Senica-Párovce, které předpokládá nejkratšího, **přímého** propojení s přechodem řeky Moravy nepřímou dokládá²⁰. Zařazení směrů od hodonínského přechodu Moravy k Senici či Šaštínu do nějakého časového rámce je zatím mimo rámec poznání. Například pro dobu středohradištní byl šaštínský brod významný jednak pro směr k soutoku Moravy s Dunajem, ale také jedinečný pro směr od Brodského (hradisko Pohansko) na Nitransko přes Trnavu. Senický směr však vždy představoval nejpřímější spojení od řeky Moravy za Malé Karpaty, proto ho lze pokládat za dopravně primární. Mohl se vyhnout i dopravně problematickému průsmyku u Bukové, opakovaně publikovanému jako jediný možný přechod M. Karpat, ale současně ho mohl využít odbočením před Jablonicí s pokračováním kolem hradu Korlátka viz níže. To vše ovšem za předpokladu, že řeka Morava se v místě budoucího Holíče nebo Kopčan v určitém období přecházela.

Významným krajinným prvkem, ovlivňujícím položení starých cest, bylo nutně rovněž rozvodí řek. V tomto případě Myjavy a Rudavy, nacházející se severozápadně od Prieval. Jako jiná rozvodí vytváří vhodné dopravní prostory a toto bylo proto využito i jednou větví České cesty. V této ploché krajině



Obr. 2. Dopravní situace historických dálkových spojů mezi lokalitami Šaštín, Jablonica, Buková na podkladu hydrografické sítě a větvení České cesty u Bukové zachycené na listu 2. voj. Mapování.

1: kostel sv. Márie Magdalény; 2: osada Habany; 3: hrad Korlátka; 4: polohy relikvií České cesty a reliktu navazující trasy od severu; 5: položení České cesty podle Štefana Jansáka; 6: relikviť České cesty u kterého se dochovalo její jméno (mapový podklad 2. vojenského mapování <https://mapire.eu/en/> – graficky doplnil autor).

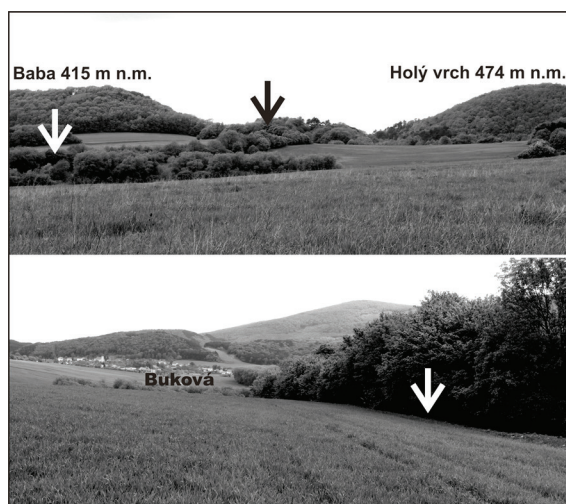


Obr. 3. Pahorek s kostelom sv. Márie Magdalény v pohľadu od severu z trasy Českej cesty a snímek komunikačného žlebu Českej cesty pod pahorkom (foto autor r. 2013).

²⁰ FARKAŠ, Zdeněk et al. Archeologický výskum v Senici, časť Párovce. Dostupné na internetu: (http://www.snm.sk/swift_data/source/archeologicke_muzeum/vyskumy/Senica-veb.pdf) (cit. 2018-08-11).



Obr. 4. Poloha České cesty u Prieval a průběh rozvodí Myjavy a Rudavy. 1: linie České cesty; 2: místo nejužší šířky nivy u Prieval; 3: linie rozvodí Myjavy a Rudavy (mapový podklad archivnimapy.cuzk.cz – graficky doplnil autor, foto autor 2013).



Obr. 5. Dnešní podoba České cesty mezi Bukovou a sedlem pod kótami Baba a Holý vrch (foto autor 2013).

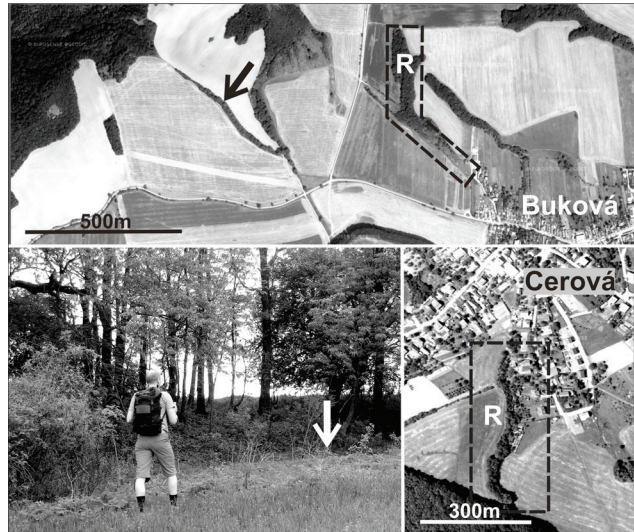
však poněkud jinak než u rozvodí s výraznějším krajinným reliéfem viz **obr. 4**. Zde rozvodí vytvářelo bažinu, proto cesta volila přechod Rudavy těsně vedle linie rozvodí, kde je dodnes u Prieval šířka nivy nejužší.

Mezi Prievaly a Bukovou vytvořily Malé Karpaty úzký hřeben, který jedna větev České cesty překonala sedlem pod vrcholem Baba²¹ (415 m n.m.) a dále pokračovala k Prievalům po břehu potoka Chotár. Možný vztah toponyma Baba k významným cestám byl již dříve naznačen²². Právě tento úsek si zachoval jméno Česká cesta a rovněž dodnes poměrně výraznou stopu v terénu viz **obr. 5** a **obr. 6/ dole vlevo**. 1. vojenské mapování cestu Buková-Privaly barevně zdůrazňuje, tedy jako významnější, kopec Baba označuje jako Stein B. (berg), tedy Kamenná hora. 2. vojenské mapování zachycuje již cestu přesně v měřítku, stejně jako cestu od Bukové na Cerovou viz **obr. 2/nahoře**. Obě první mapování druhé poloviny 18. a začátku 19. století však zachycují západně Bukové dělení cesty od Bukové na Prievaly a Cerovou, při čemž cesta na Cerovou má u vidlice cest zobrazenou značku úvozu, cesta na Prievaly nikoliv. Při přibližném sklonu obou cest a podobném terénním podloží to patrně znamená jediné: cesta na Cerovou byla v minulosti mnohem frekventovanější než cesta na Prievaly, přinejmenším v určité době. V současnosti

²¹ Pomístní jméno Baba se v českých zemích dosti často vyskytuje u významných cest, minimálně středověkého původu. Většinou jde o jména kopců, někdy však pouze návrší a proto je nepravděpodobné, že jméno reflektuje tvar kopce. Snad šlo o nějaká znamení u cest.

²² CENDELÍN, Dušan. Staré komunikace. Vizovice: nákladem vlastním, 1999, s 10.

je to patrné i na reliktech obou směrů viz **obr. 6/nahoře**. Prievalský směr lze klasifikovat jako široký a hluboký úvoz viz **obr. 6/dole vlevo**, zatím co směr na Cerovou již jako erodovaný komunikační žleb o šířce místy 50 – 60 m. Cesta od Bukové na sever zanechala relikty patrně i na okraji Cerové viz **obr. 6/dole vpravo** a podobný i na okraji osady Lieskové, součástí Cerové.²³ Všechny tyto detaily naznačují, že od Bukové na sever vedla v minulosti cesta přesahující význam spojení sousedních osad. Při dodržení pravidla přímého směru by od Cerové pokračovala mezi Myjavskou Rudavou a Myjavou dále k severu, kde by Myjavu překročila přibližně jak současná železnice mezi Jablonicí a Senicí. Mapování 18. a 19. století tuto cestu zachycují jako nejkratší spojnici Cerové (a Lieskové) s cestou Senica-Jablonica kolem jednoho z mlýnů na Myjavě.²⁴ Všechny tyto detaily naznačují možnost, že dopravní linie od Šaštína a Senice byly propojeny ještě před přechody M. Karpat k přechodu přes průsmyk u Bukové. Snad dočasně v souvislosti s existencí hradů Korlátka a Ostrý kameň, ale tento závěr je víceméně spekulativní.



Obr. 6. Letecké snímky části krajiny u Bukové a Cerové a snímek úvozu cesty od Bukové k Prievalům. R: rozsáhlý relikty komunikačního žlebu původní cesty od Bukové k Cerové kolem hradu Korlátka a torzo téže cesty na okraji Cerové (podklad leteckých snímků <https://mapy.cz/> letecká – graficky doplnil autor, foto autor 2013).

Osada Jablonica a její postavení dopravní sítě

Již vícekrát bylo v literatuře naznačeno, že sídelní lokality ze slovního základu „jabloň“ mohou souviset se starými dopravními trasami. Údajně pro relativně častý výskyt na těchto liniích. Zmiňuje se i jejich možná orientační funkce v krajině,²⁵ ale tato hypotézu lze pokládat za problematickou vzhledem k existenci a orientačnímu využití mnohem výraznějších a větších dřevin. V souvislosti s cestami lze rovněž spekulovat o slovanskými jazyky zkomoleném latinském slovu „gabella“ (z toho **jabela** a dále jabloň, Jablonec, Jablonica atp.). Toto latinské slovo znamená „dávka, poplatek“ a ve spojitosti s problematikou starých cest (mýto, clo) by jistě bylo zajímavé. Jde však jen o jednu z dalších hypotéz. Ani jako hypotézu

²³ WGS 48°34'44"N, 17°22'22"E.

²⁴ Mlýn je na 1. vojenském mapování jmenován jak o Blaskowsky M. (Blaškovský?), na 2. vojenském mapování jako Walya M. (?).

²⁵ LUTTERER, Ivan – MAJTÁN, Milan – ŠRÁMEK, Rudolf. Zeměpisná jména Československa. Praha: Mladá fronta, 1982, s. 130.

však nelze přijmout spojování jmen se základem jabloň se záseky na hranicích země, protože právě jabloň měla údajně pro tento druh opevnění nejkvalitnější dřevo(!)²⁶. Přes nejasnost vzniku těchto jmen je nepřehlédnutelná jejich četnost také u Malých Karpat. Jsou to osady: **Jablonové** u Stupavy, **Jablonica** u Senice a **Jablonka** u Myjavy. Nedaleko východního úpatí Malých Karpat je navíc osada **Jablonec**. Jablonec leží přesně na linii mezi osadami Cífer a Budmerice, ve kterých je historickými prameny doloženo vybírání mýta²⁷. Pravděpodobně na další z cest, přecházející Malé Karpaty.

Položení cest u Jablonice je dáno nivou, vytvořenou jednak obloukem řeky Myjavy, jednak jejími přítoky. Především Brezovským potokem na severu a Myjavskou Rudavou se skupinou potoků pramenících na hřebeni východně od Rozbehů. Niva vytvořila z Jablonice a blízkého okolí významný dopravní prvek sestávající z **několika** přechodů vodotečí na relativně malém prostoru. Poměrně dobře je celá situace zachycena na listu 1. vojenského mapování z 18. století, který osadu zobrazuje i jako dopravní uzel, zdůrazněný silnějšími čarami zachycující cesty. Zde cestami od Holíče přes Senici na Trnavu a od Stupavy podél Malých Karpat na Brezovou a dále do Pováží viz **obr. 7/1, 2**. Úsek od Jablonice na Brezovou je sice zachycen slabší linií, ale toto hodnocení významu cesty lze přičíst špatnému odhadu kartografa. Jablonica by se v jeho podání musela vnímat jako cílový bod dlouhé komunikace kolem M. Karpat, což jistě v době mapování nebyla. 1. mapování je prakticky totožné se současným silničním uzlem v Jablonici, vytvořeným křížením silnic č. 51 a č. 501.

Značně rozdílné bylo v 18. století položení cesty z Jablonice k Trstínu, která nevyužila údolní trasu jako současná silnice postavená v letech 1935 - 1938, ale od osady vystoupala na kótu 377 m n.m. a dále pak **šla po horském hřebeni** až k Trstínu. Naznačený stav využití tzv. „suché trasy“ trval podle map 19. století snad do konce tohoto století, protože 3. vojenské mapování (1869 - 1887) ho ještě zachycuje. Pro svou výhodnost²⁸ musel být tento úsek i cestou středověkou, nebo dokonce předhistorickou a s velkou pravděpodobností i jednou z variant České cesty. Tento pohled je současně třeba brát jako určité zpochybnění dopravní jedinečnosti horského průsmyku u Bukové. Cestu po hřebenech přibližně zakreslil v jedné své mapce i Štefan Janšák s poznámkou „novšia cesta cez vrch Barvínek“, ale blíže se k ní nevyjádřil²⁹. Není tedy jasné, co jeho slovo „novější“ vyjadřuje, rozhodně však nevyjadřuje nějaký reálný stav. Cesty po hřebenech a návrších patří v určitých typech krajín k těm nejstarším³⁰.

Mapa druhé poloviny 18. století také dobře zobrazuje cestu od Cerové k Senici kolem Blaškovského mlýna, zmíněnou výše viz **obr. 7/3** a rovněž naznačuje směr

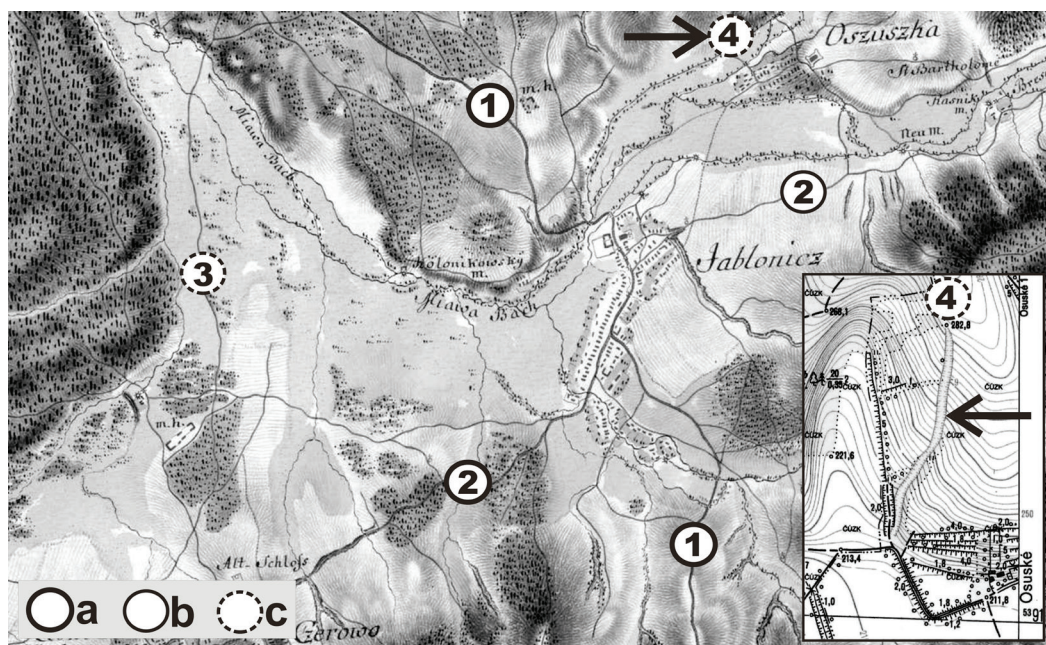
²⁶ RÁBIK, Vladimír. Porta regni. Krajinské brány na území Slovenska v stredoveku. In Zborník z konferencie: Dejiny cestnej dopravy na Slovensku II. Žilina: Považské muzeum v Žiline, 2017, s. 42.

²⁷ IVANIČ, Peter. Cestné mýto na dolnom a strednom Pováží v stredoveku. In Zborník z konferencie: Dejiny cestnej dopravy na Slovensku II. Žilina: Považské muzeum v Žiline, 2017, s. 66.

²⁸ Výhodností je zde myšlena stabilita terénu dopravního prostoru, minimálně zranitelného počasím nebo dlouhodobějším nepříznivým klimatem.

²⁹ JANŠÁK, Biela hora..., ref. 4, s. 187.

³⁰ CENDELÍN, ref. 22, s. 24-28.



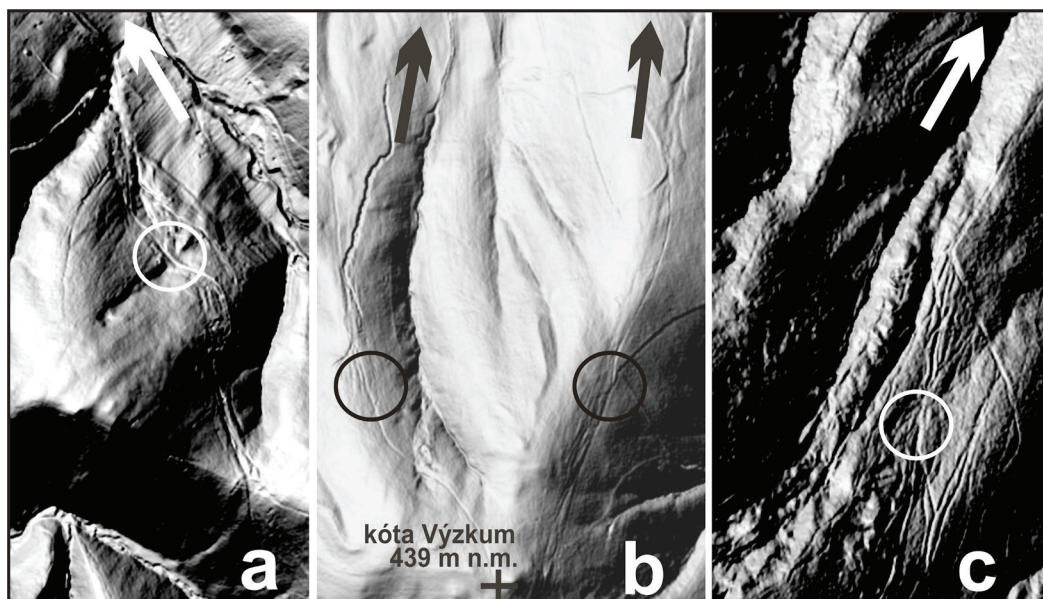
Obr. 7. Dopravní síť u Jablonice na listu 1. vojenského mapování z druhé poloviny 18. století
 a: cesty se zdůrazněným významem vyjádřeným silnější čarou; b: významná cesta nezdůrazněná silnější čarou; c: předpokládané významné středověké cesty; 1: větev České cesty přes Senici; 2: cesta od Stupavy k Brezové a Myjavě; 3: část předpokládané spojky senické a bukovské větve České cesty; 4: cesta na Moravu od Jablonice k severu; šipka: dnes zaniklý komunikační žleb u Osuského (mapové podklady <https://mapire.eu/en/> a archivnimapy.cz – graficky doplnil autor).

k severu přes Osuské, který mohl být ve starších obdobích značně významný viz **obr. 7/4**. Osuské je z hlediska historických cest výjimečné svou polohou, protože se nachází na jižním okraji cca 16 km dlouhého úzkého hřebene, vytvořeného rozvodím Myjavy a Teplice. Intenzitu využívání tohoto hřebene jako dopravního prostoru dokládá velký komunikační žleb, dnes sice rozoraný,³¹ ale zachycený mapou z roku 1952³² viz **obr. 7/šipka**. Žleb nemohl vzniknout pouze cestou na pole, naprostá většina polností osady Osuské se nachází na levém břehu Myjavy, nikoliv zde. Hřeben na severu končí u potoka Teplice a odtud je představitelný dopravní pohyb na Moravu dvěma směry. Údolím Teplice jako dnešní silnice přes dnešní Vrbovce k průsmyku Bílých Karpat U Sabotů, nebo opět přímo k severu po dalších návrších.³³ Po nich se dalo dojít bez přechodu další vodoteče až do moravské osady Tasov, vzdálený od potoka Teplice opět cca 16 kilometrů. Přímá cesta k severu od Osuského (Jablonice) až na severní úpatí Bílých Karpat by byla pouhou hypotézou, kdyby se na severním úpatí B. Karpat nenacházely stopy právě po tomto pohybu ve směru na jih viz **obr. 8**.

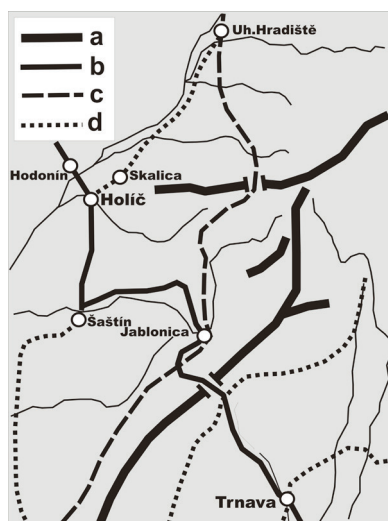
³¹ WGS 48°37'39"N, 17°25'59"E.

³² Mapa 1:10 000, list M-33-131-B-b-1, Český úřad zeměměřický a katastrální.

³³ Javorovec 433 m n.m., Hate 512 m n.m., Žalostiná 625 m n.m., Kobyla 584 m n.m., Výzkum 439 m n.m.



Obr. 8. Lidarové snímky části severních svahů hlavního hřebene Bílých Karpat. šipky: směry cest – a: směr Radějov (Strážnice), b: směr Tasov, c: směr Hrubá Vrbka; kroužky: místa vyjádřená souřadnicemi v systému WGS – směr a: $48^{\circ}51'9''\text{N}$, $17^{\circ}20'40''\text{E}$, směr b: $48^{\circ}52'48''\text{N}$, $17^{\circ}25'43''\text{E}$, $48^{\circ}52'44''\text{N}$, $17^{\circ}26'30''\text{E}$, směr c: $48^{\circ}51'0''\text{N}$, $17^{\circ}27'59''\text{E}$ (digitální model území na podkladu Lidaru 5. generace – zdroj <http://ags.cuzk.cz/dmr/> – graficky doplnil autor).



Obr. 9. Graficky upravený překres výřezu mapy Štefana Janšáka s dopravní situací kolem části České cesty. a: hlavní hřebeny Malých Karpat a Bílých Karpat; b: průběh České cesty podle Štefana Janšáka; c: podle Š. Janšáka římská cesta Carnuntum-Devín-Stupava-Jablonica-Sobotište-Vrbovce-Uh. Hradiště-Moravská brána; d: ostatní cesty (podklad Bratislava jako komunikačný uzol – mapa č. 1 – graficky upravil autor).

S přímým severním směrem počítal i rodák z Osuského Štefan Janšák, který mu dokonce přisuzuje již antické využití viz **obr. 9**, které autor této práce nevyklučuje³⁴. Cesta po západním úpatí Malých Karpat od Stupavy přes Prievaly a Jablonicu musela být využívána pro svůj mimořádně výhodný terén i lineární průběh od řeky Moravy (Dunaje) v každé historické době. Prakticky ji lze až na výjimky ztotožnit se současnou silnicí, která původní trasu většinou překryla. Náznak velké frekvence pohybu na této linii by mohl dokumentovat zbytek reliktu původní cesty, dochovaný vedle silnice u hřbitova v Prievalech viz **obr. 10**.

³⁴ JANŠÁK, Kokfínium..., ref. 4, s. 93.

Průsmyk

Průsmyk v masivu Malých Karpat mezi Bukovou a Trstínem byl dosud vnímán jako nezastupitelný dopravní prostor jednoznačně určující průběh České cesty. Včetně ignorování přímého propojení Trstína s Jablonicí po návršní trase. Detailně průchod průsmykem popsal Š. Janšák³⁵, ale soustředil se především na jméno Biela hora, jeden ze skupiny vrcholů, nacházející se těsně nad průsmykem. Dokonale a podrobně ve svém článku popisuje proměnu lokalizace jména v čase, jeho zachycení na různých mapách, také upozorňuje na polohu Biele hory v souvislosti s možností kontrolovat odtud dopravní provoz na České cestě. Samotným dopravním prostorem průsmyku se zabývá minimálně.

Průsmyk je specifický skutečností, že hlavní linie této větve České cesty ve směru od Bukové celým průsmykem neprocházela, pokud se průsmyk definuje jako **celé** kaňonovité údolí potoka Buková. Přibližně uprostřed tohoto údolí totiž cesta odbočila do malého horského údolí Zákľuka, vystoupala do nevýrazného sedla a odtud podobným, poněkud delším údolím jménem Kúdeľka sešla na východní úpatí Malých Karpat k potoku Trnávka viz **obr. 11/a**. Toto položení hlavní cesty od Bukové zdůrazňují 1. i 2. vojenské mapování silnější čarou, ale stejně tak zdůrazňuje cestu od Trstína na Jablonicu po jednom z hřebenů Malých Karpat, v nadmořské výšce kolem 350 m n.m. V době těchto mapování tedy byly oba přechody M. Karpat významově rovnocenné. Poloha průsmyku není ideální, protože tato větev České cesty vstupovala u Trstína kolmo do potoční nivy potoka Trnávky, byť v této poloze patrně nejužší. Dnešní potoky západně a severozápadně od Trstína jsou zčásti regulované, v minulosti se zde dá očekávat jejich meandrování, tedy i proměnné zamokřování celého přechodu nivy. Podoba místa, kde se přecházelo údolí Trnávky mohla ovlivnit i vznik jména vesnice Trstín, protože v části Moravy i na Slovensku znamená „trst“ rákos, tedy vodní rostlinu a toto slovo má svůj prapůvod již v praslovanském jazyce³⁶. Přechod nivy od Trstína z levého břehu potoka Trnávka k ústí údolí Kúdeľka byl používán i před vznikem současné silnice viz 1. a 2. vojenské mapování, ale nelze zde vyloučit příležitostné úpravy a zpevňování terénu.³⁷ Důležitou terénní i krajinnou daností byla eliminace přechodu Trnávky u Trstína při pohybu na Bíňovce. Cesta pak šla po **pravém** břehu potoka Trnávky, když těsně za ústím údolí Kúdeľka využila mírně zvýšeného úpatí M. Karpat pod kótou 285 m n.m. Toto úpatí bylo pro průchod průsmykem logicky využito i cestou od Smolenice, jak to zřetelně zachycují

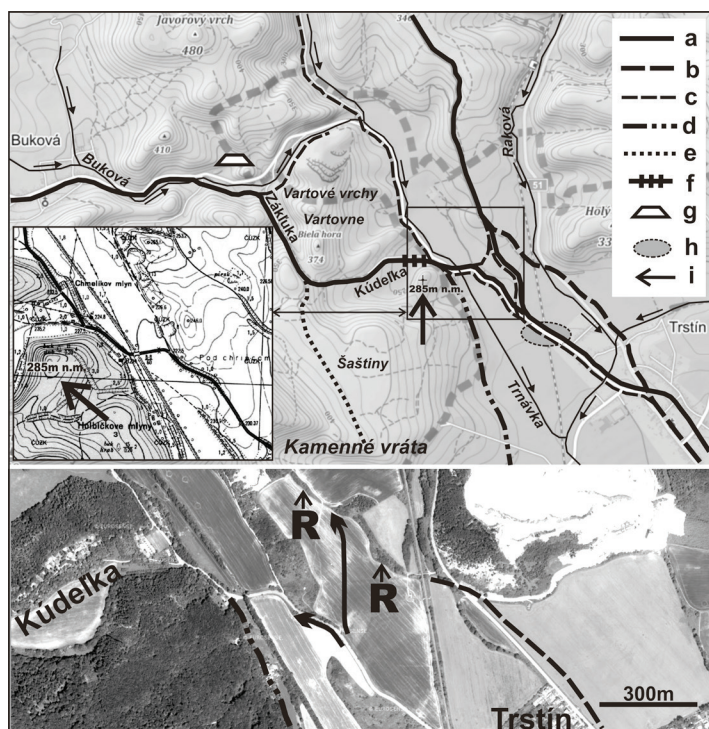


Obr. 10. Relikt původního položení cesty Prievally-Cerová na severním okraji Prieval (foto autor 2013).

³⁵ JANŠÁK, Biela hora..., ref. 4, s. 188-190.

³⁶ MACHEK, Václav. Etymologický slovník jazyka českého. Praha: Lidové noviny, 1997, s. 659.

³⁷ Zde je myšleno položení hatí, nebo můstků, případně drobná regulace potoka.



Obr. 11. Komunikační situace mezi Trstínem a Bukovou.
 a: poloha České cesty daná optimálním dopravním terénem;
 b: mladší fáze České cesty na území Trstína daná polohou jižní návsí a zachycená 1. i 2. vojenským mapováním; c: výběr cest ve 2. vojenském mapování; d: cesta na Bíňovce po pravém břehu Trnávky ve 2. vojenském mapování; e: cesta od průsmyku k Bojnici přes Kamenné vráta ve 2. vojenském mapování; f: dopravní stavba náspu cesty; g: mohylník z doby bronzové; h: osídlení z doby bronzové; i: poloha pahorku 285 m n.m.; R: reliktů mladší fáze České cesty (mapový podklad <https://mapy.cz/zemepisna>, <https://mapy.cz/letecka> a mapa 1:10 000 M-33-131-B-d-4 – graficky doplnil autor).

Stejně jako Biela hora nejenom, že mohla dokonale kontrolovat vstup do průsmyku, ale navíc byl s této kóty dokonalý výhled i na druhou větev České cesty, cestu od Trstína na Jablonici viz **obr. 11/a**. Tento výhled byl z nedaleké Biele hory problematictější. Štefan Janšák nikde tuto kótu nepřipomíná, i když jednoznačně k systému ochrany průsmyku i větve České cesty od Trstína na Jablonici muse-la patřit. Jablonická větev byla od kóty 285 m n.m. vzdálená pouhých 600 metrů. Intenzivní využívání **vrcholu** kóty dokládají mohutné opuštěné úvozy směřující jednak na samotný vrchol, ale také dále na náhorní rovinu **Šaštiny**.³⁸

³⁸ Jméno na první pohled evokuje nějaký vztah k lokalitě Šaštín, ale mohlo vzniknout i z lokálních reálií. Slova „šašina“, „šáši“ znamená rákos (slovensky „trst obyčejná“ – *Phragmites australis*), který se i na této rovině mohl vyskytnout a představovat jistý orientační bod na cestní síti. Nelze zde vyloučit ani vztah jména k nějakému osídlení, dnes zaniklému. Pak by Šaštiny mohlo znamenat i pojmenování lidí ze Šaštína. 3. vojenské mapování zde umísťuje jméno Sasine.

první mapování. Vstup do průsmyku z východu, přesněji do dolního konce údolí Kúdelka, nepředstavoval ideální dopravní prostor daný krajinou, přesněji, ideální brodové místo. Vždy se zde přecházel soutok vodotečí, což bylo vždy problematické. Dokladem dopravní nestability prostoru je zde zřetelný **násep** pro cestu – umělé navýšení terénu, které tato větev České cesty směru na Bukovou využila viz **obr. 11/f** a **obr. 12**. K zamokřování prostoru zde přispíval i malý potůček tekoucí Kúdelkou od západu k východu a vznik malé nivy na soutoku s Trnávkou se eliminoval právě tímto náspem. Během historie se tedy muselo o tento prostor z dopravních důvodů pečovat.

Součástí průsmyku je také již zmíněná kóta 285 m n.m. viz **obr. 11/i**.

Možnost vzniku tohoto jména byla naznačena i v literatuře³⁹. Některé zemní útvary vrcholu kóty 285 m n.m. nevylučují ani možnost existence zatím blíže nespécifikovatelných fortifikačních prvků (?). Konečné vyhodnocení této lokality však může přinést pouze archeologický průzkum.

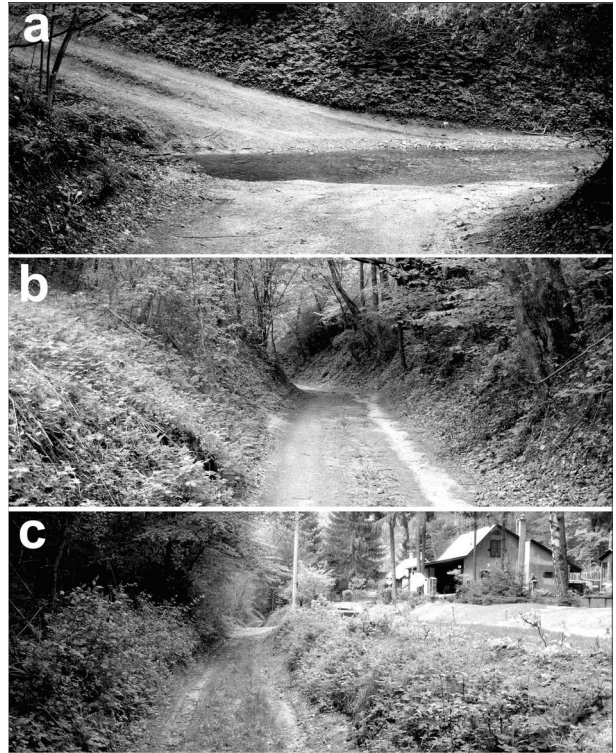
Položení cesty průsmyku do horských údolí Kúdeľka a Zákľuka bylo v daných terénních podmínkách optimální, snad i jediné možné ve směru od Trstína, ale potíže mohly nastávat při náhlém navýšení frekvence dopravního pohybu minimálně už od středověku.⁴⁰ Problémem zde byl především úsek cesty jdoucí Zákľukou, kde se vytvořil **jediný** hluboký úvoz nedovolující pohyb v obou směrech viz **obr. 13/b**. Při této skutečnosti se nabízí otázka, zda zde nebylo i doplňující dopravní využívání širšího prostoru kolem skupiny pahorků zvaných Vartove vrchy. Speciálně obcházení těchto pahorků průchodem celého údolí potoka Buková i jeho ústím do potoka Trnávka. Průchod ústím i celým údolím využila i současná silnice od Trstína na Bukovou.

2. vojenské mapování průchod

celým údolím nezachycuje, pouze k nejnižší položenému mlýnu viz **obr. 11/c**. Bylo by ale podivné, kdyby osídlení mlýna nebylo napojeno na blízkou cestu podél Trnávky vzdálenou cca 0,5 km, kterou 2. voj. mapování celou zachycuje. Délky obou variant, cesta průsmykem a obcházení Vartových vrchů jsou prakticky stejné. Využití varianty mimo údolí Zákľuka a Kúdeľka dokládá 3. vojenské mapování ze 2. poloviny 19. století, kdy hlavní cesta od Trstína na Bukovou již



Obr. 12. Násep cesty v údolí Kúdeľka pod kótou 285 m n.m. – pohled ze západu (foto autor 2013).



Obr. 13. Česká cesta v horském údolí Zákľuka. a: brod přes dnes přesměrovaný potok Buková u paty údolí; b: průřez úvozu v dolní části údolí; c: cesta v sedle mezi údolími Zákľuka a Kúdeľka (foto autor 2013).

³⁹ LUTTERER – MAJTÁN – ŠRÁMEK, ref. 25, s. 292-293.

⁴⁰ Přesuny armádních sborů, přesuny dobytčích stád v trhovských dnech například na trhy do Trnavy, nebo i prostá setkávání pocestných a vozů uprostřed průsmyku, pohybujících se vzájemně v protisměru.

jednoznačně vede právě přes soutok Bukové s Trnávkou a po východním úpatí Vartových vrchů.

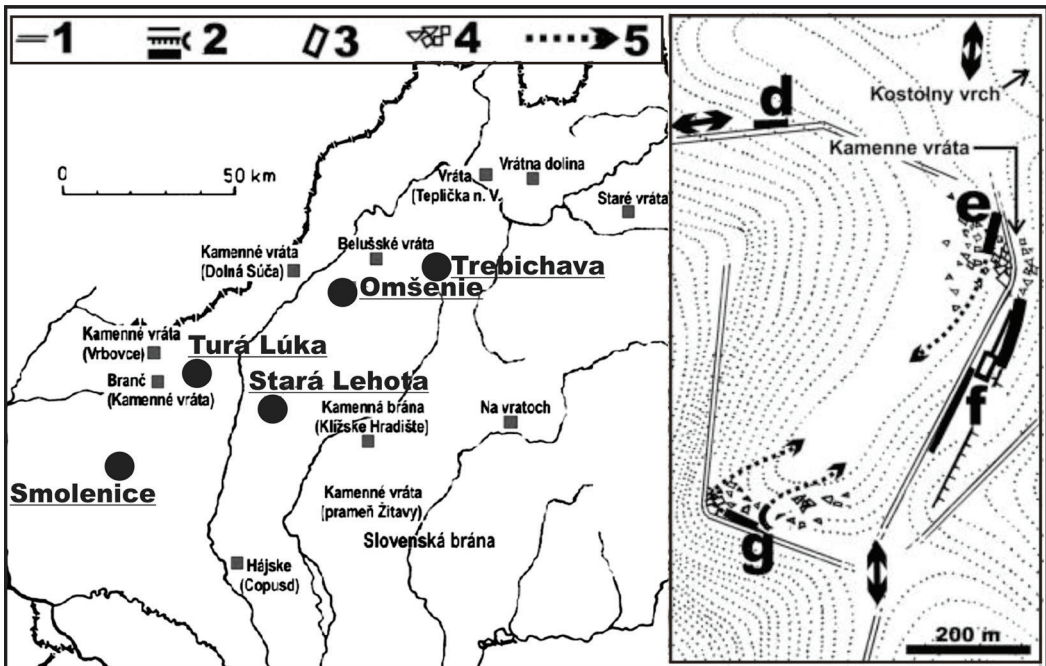
Zobrazení cest na 2. voj. mapování, na rozdíl od nepřesného 1. voj. mapování, poměrně jednoznačně určuje vidlici cest viz **obr. 11/c**, dělicí u Trstína patrně i v **nejstarší časové fázi** Českou cestu do směru na pozdější Bukovou a do směru k Jablonici. Tato poloha vidlice cest byla podmíněna reliéfem terénu levého břehu Trnávky, tvarovaného místní hydrografickou sítí severozápadně od osady. Vidlice byla situovaná cca 1,5 km od centra Trstína v lokalitě Pod chripcom. Větev k průsmyku překryla současná silnice, větev k Jablonici, patrná ještě na 2. voj. mapování, byla rozorána. Staletí byla používána asi pouze jako lokální cesta, protože po vysazení návsi Trstína vznikla nová větev cesty k Jablonici, pokračující k severozápadu přesně ve směru této návsi viz **obr. 11/b**. Po této variantě se zachoval v terénu výrazný relikt v podobě zanýšeného komunikačního žlebu viz **obr. 11/R**. Průchod nejstarší fáze cesty intravilánem současné osady je neurčitelný. Podle jistých analogií z jiných historických cest asi nebyl zcela totožný s dnešní typickou komunikační návší, ale vzhledem k reliéfu terénu a předpokládanému směru na dnešní Bíňovce nemohl od ní být příliš vzdálený. Větvení nejstarší fáze cesty v lokalitě Pod chripcom, jak jej zachytilo ještě 2. voj. mapování, akcentuje také přítomnost archeologicky ověřené osady z doby bronzové, přiléhající k tomuto zaniklému větvení viz **obr. 11/h**.

Kamenné vráta

Výhodnost dopravního pohybu po pravém břehu Trnávky od Bíňovců ve směru na Bukovou by mohlo naznačovat i pomístní jméno **Kamenné vráta**, v současných mapách umístěné na katastrálním území Smolenic, jižně od horské roviny jménem Šaštiny viz **obr. 11**. Na Slovensku je název s českým ekvivalentem Kamenná vrata a jeho odvozeniny relativně časté, v českých zemích naopak vzácné.⁴¹ Obšírně se jim věnoval ve své práci Vladimír Rábík, který v nich vidí „... součást celého původního hraničního systému, kde patřily k nejdůležitějším komunikačním zařízením v pohraničním ochranném režimu. Je možné je definovat jako strategické přechody, přes které vedly hlavní zemské komunikace – cesty, a to hlavně při výstupu a vstupu do země. Z bezpečnostních důvodů byly zabezpečené tzv. zásekami, které se nacházely v jejich blízkosti...”⁴². Představa V. Rábíka o vztahu lokalit Kamenná vrata apod. ke starým cestám, je akceptovatelná, ale není jasné využití jmenovaného kamene, který se opakovaně objevuje v názvech lokalit. Doplnění blíže nespecifikovaného kamenného objektu zásekami, jak V. Rábík uvažuje, se pak dá označit za nepodloženou hypotézu. Problematické je rovněž tvrzení, že tyto lokality souvisely hlavně s pohraničním ochranným režimem, když se Kamenné vrata objevují například i ve slovenském vnitrozemí, například na hřebeni Povážského Inovce (kat. ú. Stará Lehota) a jinde. Terénní konfigurace Kamenných vrat u Staré Lehoty, viz **obr. 14/vpravo**, by mohla naznačovat, že vhodné velké kameny zde sloužily pro přehrazení cesty, aby vozy (dobytek?) musely použít jiný, příkaza-

⁴¹ Bylo zaznamenáno i ve tvaru Kamenná závora na významné historické cestě spojující Moravu s Čechami u osady Pohledy okr. Svitavy, WGS 49°42'14"N, 16°33'59"E.

⁴² RÁBÍK, ref. 26, s. 42.

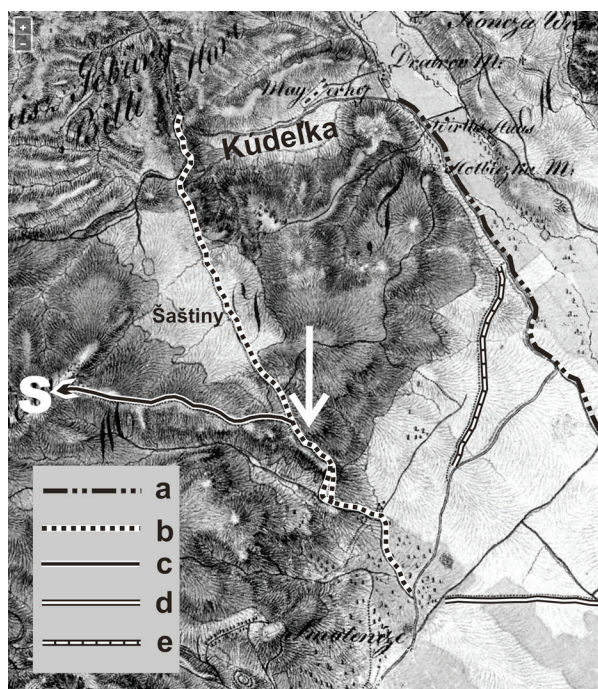


Obr. 14. Lokality Kamenné vráta na západnom a strednom Slovensku. Vlevo: výřez mapky Vladimíra Rábika (další lokality černými kroužky a názvy doplnil D. Cendelín). Vpravo: lokalita Kamenné vráta na hřebeni Povážského Inovce, katastrální území Stará Lehota – 1: lesní cesty; 2: relikty dopravního pohybu; 3: plošina po zaniklém stavebním objektu; 4: skalní výstupy a skupiny balvanů; 5: předpokládané pokračování reliktních cest na plošinu návrší; d-g: značení jednotlivých reliktních cest; dvojité šipky: průběhy dálkových cest horským sedlem u Kamenných vrát (náčrt lokality převzat z práce D. Cendelín-P. Bolina: Význam reliktního dopravního pohybu při interpretaci velkomoravského hradiska u Bojně (okr. Topolčany), *Archaeologia historica* 40/1, Brno 2015). Pohled ze západu (foto autor 2013).

ný směr. Nelze také vyloučit, že šlo o přehrazení nějakého dopravního prostoru přirozenou skálou, kterou bylo třeba obcházet, pak by slovo „vrata“ nabylo pouhý symbolický význam. Zjednodušeně řečeno, byl zde blíže zatím neurčitelný kamenný objekt, který používaný dopravní pohyb buď nasměroval ze zatím neznámých důvodů jinam, nebo ho alespoň zkomplikoval. Případně i mohl sloužit jako orientační bod na cestě. Tyto předpoklady bez jednoznačné konkretizace je možno přijmout také pro lokalitu severně od Smolenic, kde Kamenné vráta nejsou v blízkosti průsmyku, ale podle dochovaného pomístního jména poměrně daleko od něj na jižním okraji návrší Šaštiny viz **obr. 11** a **obr. 15/šipka**.

Poměrně přesné 2. vojenské mapování z první poloviny 19. století již různou podobou čar naznačuje typy cest a částečně i jejich význam.⁴³ Významově na posledním místě jsou tečkované linie s možným výkladem jako cesty příležitostné, pěšiny nebo cesty pro přesuny dobytka. Tento typ cesty směřuje od pomyslného středu průsmyku k lokalitě Kamenné vráta a dále na úpatí M. Karpat u Smolenice

⁴³ Jednoduchá černá čára = běžná nezpevněná cesta, dvě paralelní černé čáry = cesta vhodná i pro vozovou dopravu, dvě paralelní červené čáry = hlavní cesty regionu někdy i typu silnice, jednoduchá tečkovaná čára = běžná cesta interpretovaná jako pěšina, ale i jako cesta pro dobytek.



Obr. 15. Dopravní situace mezi průsmykem a úpatím M. Karpat u Smolenice na 2. vojenském mapování. a: cesta od průsmyku na Bíňovce po pravém břehu Trnávky; b: cesta od průsmyku k jihu přes lokality Šaštiny a Kamenné vráta; c: cesta po hřebeni k bývalému hradu Ostrý Kameň přes kótu Záruby 768 m n.m.; d: možná cesta od Kamenných vrát na Bíňovce; e: zkratka k přechodu potoka Trnávky u vstupu do průsmyku; šipka: lokalita Kamenné vráta; S: směr Ostrý Kameň (mapový podklad 2. vojenského mapování <https://mapire.eu/en/> - graficky doplnil autor).

viz obr. 15/b. Linie je paralelní s cestou po pravém břehu Trnávky viz obr. 15/a, na kterou se v jižním směru mohla napojit zkratkou viz obr. 15/d. Definovat význam tohoto spojení Bíňovců s průsmykem je zatím předčasné, nicméně nelze přehlédnout dvě jeho jednoznačné výhody: pocestní se mohli z jakýchkoliv důvodů vyhnout možné kontrole na vstupu do průsmyku u Trstína a cesta přes planinu Šaštiny byla použitelná i v situaci, kdy vstup do průsmyku u Trstína byl neprůchodný. Kupříkladu v době jarních záplav nivy údolí Trnávky u Trstína.⁴⁴

Hypotézu o zachycení či usměrnění nekontrolovaného dopravního pohybu, který z nutnosti nebo i záměrně⁴⁵ míjel prostory průsmyků nebo jiných vybraných míst na trasách, může naplňovat i poloha dalších Kamenných vrát nad průsmykem přes Bílé Karpaty U Sabotů (katasr. území Vrbovce)⁴⁶. Lokalita je situovaná přímo na hřebeni Bílých Karpat u vrcholu Nová hora (646 m n.m.), severně od osady Vdoviakovci a je vzdá-

lená od průsmyku 3 kilometry složitým terénem, tudíž s ním nemůže mít nic společného. Přesto k ní z moravské strany od osady Javorník směřovala na hřeben mimo průsmyk velká soustava úvozů, dnes opuštěných,⁴⁷ dokonale viditelná i na zobrazení v soustavě Lidar.

⁴⁴ Vstup do průsmyku u Trstína WGS 48°32'15"N, 17°26'18"E je položen na soutoku Trnávky s nevýraznou, asi jeden kilometr dlouhou vodotečí, kterou zde bylo nutno překonat. Její vodnatost je sice malá, v období sucha asi i nulová, ale jakékoliv zvýšení hladiny Trnávky nebo dlouhotrvající deště mohly být pro soutok dopravně problematické.

⁴⁵ Záměrné míjení průsmyků mohlo mít více důvodů. Přesuny velkých stád, které by cestu průsmykem mohly ničit a současně prostor mimo průsmyk byl vhodnější pro nutnou pastvu hnaných stád. Obejití průsmyků také v některých případech umožňovalo vyhnout se případným mýtním a celním poplatkům nebo případnému zákazu pašování určitého zboží. Minout konkrétní průsmyk také mohlo pro některé výchozí body znamenat celkové zkrácení cesty.

⁴⁶ Z české strany se označuje i jak o javornický průsmyk podle nejbližší osady Javorník.

⁴⁷ cca WGS 48°50'17"N, 17°32'12"E až WGS 48°50'7"N, 17°32'40"E.

Velké množství slovenských lokalit Kamenné vráta a jmen podobných (dosud známých) a malý počet těchto pomístních jmen v českých zemích může souviset s převládajícím slovenským horským terénem, využívaným i na větší vzdálenosti cestami po širších hřebenech nebo návrších. Některé z nich již byly ve vysoko položených terénech Slovenska zachyceny a publikovány⁴⁸, většina však čeká na objevení. Komunikační souvislosti jedněch Kamenných vrat byly detailněji naznačeny jinde⁴⁹, ale jakékoliv závěry kolem tohoto problému je třeba vnímat jako značně hypotetické. Posunem v řešení by mohly být detailní terénní průzkumy všech těchto známých lokalit a jejich vzájemné srovnávání. I v rámci celé historické dopravní sítě jako takové. Na Slovensku, ale i v Česku.

Česká cesta jako navazující dopravní síť

Od jihovýchodu až za Trnavu je možno vnímat Českou cestu jako jedinou linii. Z někdejšího Budína podle listiny krále Karla Roberta z roku 1336 přesně dokumentovanou posloupností průchozích sídel: Svätý Jakub – Dvory – Nové Zámky – Šintava – Vlčkovce – Trnava – Bíňovce. Pro požadovaný směr tento úsek ve slovenském vnitrozemí uherského státu nepotřeboval žádnou alternativu. Lze předpokládat, že optimálně využíval dopravních možností krajiny a sídla na této linii vznikla v důsledku existence této linie a nikoliv naopak. Proměnu této jedinečnosti narušilo několik faktorů severně od Bíňovců. I když listina z roku 1336 hovoří o jediném přechodu Moravy Hodonín-Holíč, nedefinuje tímto dopravní linii, ale pouze lokalitu, kde kupci museli platit poplatky. Tento vstup z Moravy do Uher nemohl být z praktického dopravního hlediska univerzální a logicky muselo docházet i k jiným vstupům do uherského království jak z českých zemí, tak i z jiných částí středoevropského prostoru. Naznačuje se to již v úvodu listiny: „My, Karel, z Boží milosti král uherský, oznamujeme a paměti svěřujeme touto listinou všem, kterých se to týká, že totiž veřejná cesta či silnice, jíž se kupci se svými věcmi a zbožím na prodej vydávají odsud z našeho království do Čech **a do jiných sousedních zemí a naopak přicházejí z Čech a dalších sousedních království** do řečeného našeho království...“. Tato formulace nepřímou vylučovala jedinou linii na půdě českého království (například Hodonín-Brno-Praha), protože tato linie by byla nefunkční pro další rozsáhlá, ale i hospodářsky a obchodně významná území i přilehlé okolní země.⁵⁰ Jak bylo výše řečeno, tato listina nebyla sepsána jako itinerář, ale jako dokument jednoznačně označující místa, kde budou obchodníci platit mýtné či clo. Místa, kterým bylo obtížné se vyhnout **i z jiných směrů** než pouze z Hodonína, při snaze o napojení na zmíněnou jedinou linii severně od Trnavy. Těmito místy, kterým se nebylo možno vyhnout byly kromě Holíče Šaštín, Senica, Jablonica, Buková a Bíňovce. Tato místa zachycovala jak dopravní pohyb od přechodu řeky

⁴⁸ BOLINA, Pavel – CENDELÍN, Dušan. Pokračování trasy Lukov-Brumov-Vršatec k banským městům na Slovensku. In Výzkum historických cest v interdisciplinárním kontextu, Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2012, s. 20-27.

⁴⁹ BOLINA, Pavel – CENDELÍN, Dušan. Význam reliktní dopravního pohybu při interpretaci velkomoravského hradiska u Bojné (okr. Topoľčany). In Archaeologia historica, 2015, roč. XL, č. 1, s. 256-257.

⁵⁰ Například významné Znojensko a střední Moravu s přesahem do Dolních Rakous a vzdálenější Slezsko.



Obr. 16. Česká cesta od Bítovců k severu
na 2 vojenském mapování. a: poloha cesty k Trstínu;
b: poloha cesty k průsmyku po pravém břehu Trnávky;
c: nejkratší cesta na Kamenná vrata; šipka: možná
starší poloha cesty „c“ (<https://mapire.eu/en/> – graficky
doplnil autor).

Moravy v Holíči, tak od přechodu mezi Lanžhotem⁵¹, snad částečně lehce opevněným⁵², a Brodským⁵³. A logicky i ze severu. Tedy z centrální Moravy, ale i Slezska. Se severním směrem ve svém článku počítá i Štefan Janšák⁵⁴, ale bez akceptovatelného důkazu teprve až od počátku 15. století. V té době se údajně Česká cesta odkláněla v Holíči od Hodonína a přesměrovala se na Skalici, moravskou Strážnici, Kunovice atd. Závěry Š. Janšáka v tomto případě souzní s dřívějším vnímáním mnoha badatelů, že nějak blíže **historickým pramenem** zmíněný pozemní spoj (výchozími body, cly atp.) byl něco jedinečného, nikoliv součást dnes většinou nedefinovatelné dopravní sítě určité doby. Na základě tohoto vnímání starých pozemních spojů následně vznikaly „tajemné“ stezky, cesty.

V českých zemích Haberská, Trstenická aj. O odmýšlování jediné takové smyšlené komunikace se pokusil i autor tohoto textu⁵⁵.

Tzv. Českou cestu není možno jednoduše a vcelku vnímat jako osamocenou, jedinečnou linii v krajině k centru bývalého uherského státu s přesahem na stejně jedinečnou linii na území českého státu ve 14. století. I když o jedinou cestu, jedinou linii v krajině, někde jistě šlo, ale nikoliv univerzálně. Přesněji by se dala definovat jako část dopravního pohybu na dopravní síti té doby, orientované do určitého, **konkrétního** směru, podmíněného společenskými okolnostmi a potřebami.

⁵¹ Vznik Lanžhota na cestě spojující Moravu s Uhrami dokládá i jeho jméno z německého „landshut“ – zemská stráž. Jméno je poprvé doloženo k roku 1384.

⁵² KORDIOVSKÝ, Emil – DANIELKA, Jiří. Brána do kraje. Míkulov: Regionální muzeum, 1999, s. 86.

⁵³ Toponymum Brodské patří do skupiny toponym se základem „brod“, kterých je na území Česka i Slovenska poměrně značné množství. Na vodotečích větších (například Uherský, Vyšší, Havlíčkův-Brod), ale i na malých potocích. Slovo „brod“ může definovat i lidskou skupinu – Brodce (brodci-lidé žijící u brodu), okr. Třebíč, ale i místo u brodu – Brodské (snad pole, louky). U osady Brodské asi nebyl jediný brod přes řeku Moravu, ale překračovalo, brodilo se zde více ramen řeky.

⁵⁴ JANŠÁK, Nový smer..., ref. 5, s. 84-87.

⁵⁵ CENDELÍN, Dušan. Od Habrů k Brodu-Pokus o řešení jednoho problému viatistiky. In Sborník Havlíčkobrodské společnosti pro povznesení regionálně-historického povědomí. Havlíčkův Brod: Havlíčkobrodská společnost pro povznesení regionálně-historického povědomí, 2001, s. 49-53.

A není podstatné, že tento směr mohl být a pravděpodobně i byl využíván i dříve za jiných společenských potřeb a okolností. Daný komunikační směr nebyl jedinečný, nebyl položen v pusté krajině, ale napojovaly se na něj jiné komunikační směry, které ho využívaly, nebo jej prostě křížily. Na těchto spojích se vybíraly poplatky, zachycené i listinou krále Karla Roberta. Konkrétně ve **Vlčkovcích**, pouhých 7 kilometrů od města Trnavy, se tzv. Česká cesta křížila s regionálně významnou cestou po pravém břehu Váhu (resp. Dudváhu). Brod v **Šintavě** byl současně křížením s nezastupitelnou cestou po levém břehu Váhu po úpatí Povážského Inovce. Obě cesty podél Váhu mohly být od severu využívány i pro **dopravní pohyb z východní části Moravy** kupříkladu přes Trenčínsko⁵⁶, takže rozhodnutí uherského krále o platbách na tzv. České cestě bylo velice prozíravé. Stejně jako u lokalit severozápadně od Trnavy.

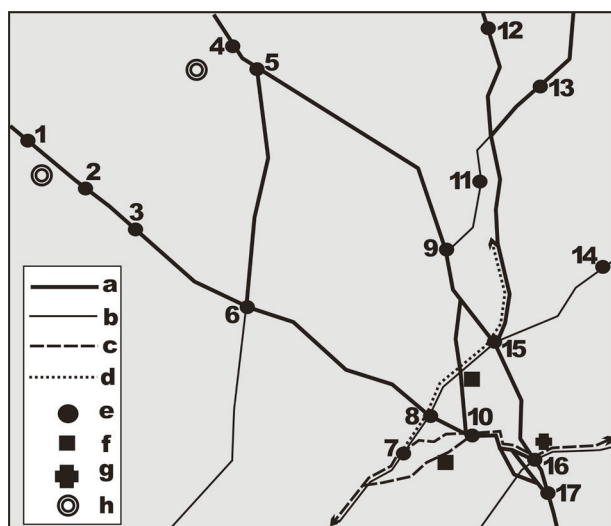
Tam se jediná linie cesty dělila na dvě ze dvou příčin částečně naznačených výše. První příčinou byly Malé Karpaty jako dopravní překážka, kterou bylo možno překonávat od Bíňovců dvěma cestami po levém i pravém břehu Trnávky. Umožňoval to přirozený a výhodný brod přes úzkou nivu Trnávky u kostela sv. Archanděla Gabriela. Je obtížné rozhodnout, která z obou cest od Bíňovců k severozápadu byla dopravně výhodnější, rozhodující však bylo, že sídelní lokalita zachycovala oba směry viz **obr. 16**. Proto byla jediné vhodná pro výběr poplatků na cestě jak od Bukové, tak i Jablonice. Na rozdíl od Trstína v jehož poloze tato možnost nebyla, protože Trstín bylo možno minout po pravém břehu Trnávky, patrně i obejít cestou od Jablonice přechodem před Trstínem na pravý břeh Trnávky. I zde se znovu ukázala prozíravost Karla Roberta, když výběr poplatků určil dále od M. Karpat až do Bíňovců.

Druhou příčinou **nutného** větvení České cesty bylo více vstupů na moravské území za Malými Karpaty. Šlo o směry na Lanžhot, Hodonín a k severu patrně Velká, Tasov nebo Strážnice. Severní směr je méně jasný, částečně se ho pro okolí Moravsko-slovenské hranice pokusil zpracovat Štefan Janšák. I když ještě neznal lidarové snímky soustav úvozů na severním svahu Bílých Karpat, část jeho práce je pro řešení severního směru přínosem. Z faktu více průchozích bodů na Moravě následně vznikla i potřeba vybírat poplatky na více místech od řeky Moravy po M. Karpaty, aby nikdo z cestujících obchodníků platbě poplatků neunikl. Přehledně to naznačuje graf České cesty s lokalitami s výběrem poplatků citovaných v listině z roku 1336 viz **obr. 17**.

Průsmyk jako křižovatka cest

S dopravním průnikem Malých Karpat u Bukové dálkovým pozemním spojem se prakticky vždy uvažovalo pouze v souvislosti s tzv. Českou cestou, tedy ve směru přibližně jihovýchod – severozápad. Zcela unikál pohled na průsmyk jako přirozenou možnost přechodu z východního úpatí M. Karpat na úpatí západní, využívaného pro směr **jihozápad – severovýchod**. Na obou úpatích jsou dodnes položeny dopravní linie minimálně regionálního významu, ale se zcela jinak situovanými výchozími body. Těmi jsou na východním úpatí Bratislava a Tren-

⁵⁶ CENDELÍN, Dušan. Trenčínská cesta. In Acta musealia, 2017, roč. XV, č. 1-2, s. 48-71.



Obr. 17. Graf linií pozemních spojů mezi řekou Moravou a východním úpatím Malých Karpat. a: linie tzv. České cesty; b: linie navazující nebo křížící Českou cestu; c: linie přecházející Malé Karpaty ze západního úbočí na východní; d: navazující linie hypotetického předhistorického spoje od řeky Moravy (Dunaje) podél úpatí Malých Karpat; e: současná sídla; f: hradby Korlátka a Ostrý kameň; g: pozdně románský kostel Sedembolestnej Panny Márie; h: veľkomoravská hradiska Mikulčice a Pohansko; 1: Břeclav; 2: Lanžhot; 3: Brodské; 4: Hodonín; 5: Holíč; 6: Šaštín; 7: Plavecký Peter; 8: Prievaly; 9: Senica; 10: Buková; 11: Sobotište; 12: Tasov; 13: Vrbovce; 14: Brezová; 15: Jablonica; 16: Trstín; 17: Běňovce.



Obr. 18. Soustavy opuštěných úvozů na trase Buková - jihozápad. Nahoře: soustava opuštěných úvozů vedle silnice Buková - Plavecký Peter; dole: opuštěné úvozy západně od Plaveckého Mikuláše na mapě 1 : 10 000; šipky: polohy opuštěných úvozů (mapový podklad M-33-131-B-c-4, foto autor 2013).

čín s průchozími body Pezinok, **Trstín**, N. Mesto n. V. Na západním úpatí Stupava a prostor mezi Malými a Bílými Karpaty s průchozími body Plavecké Podhradie, **Plavecký Peter**, Jablonica. Rozdílný historický vývoj osídlování prostor na východ a západ od Malých Karpat se odrazil v současném významu cest na obou úpatích, ale nemuselo to tak být vždy. Potřeba propojení obou linií mohla být někdy velmi žádoucí, v současnosti ale těžko definovatelná, nicméně jsou zde dva náznaky.

První představuje mimořádná soustava opuštěných úvozů na západním svahu M. Karpat těsně vedle silnice Buková-Plavecký Peter viz **obr. 18/nahoře**. Jejich intenzita vylučuje pouhý lokální pohyb mezi oběma vesnicemi a rovněž vylučuje pohyb k Cerové, protože by se

musel projevit v terénu již západně od Bukové. Jediné vysvětlení je pokračování pohybu dále do průsmyku k Trstínu. Je však třeba připomenout ještě jednu variantu jihozápadního směru, která směřuje od Bukové přímějším směrem k Plaveckému Mikuláši mimo Plavecký Peter mezi dvěma hřebeny M. Karpat. Tímto směrem se terénní průzkum neuskutečnil, ale první mapování zde zakreslují i zdvojené paralelní cesty, což by napovídalo významu tohoto dopravního koridoru. Na západním okraji katastru Plaveckého Mikuláše jsou také soustavy opuštěných úvozů, které mohou být pozůstatkem dopravního pohybu k Bukové, dobře jsou zachyceny i na mapě 1 : 10 000 viz **obr. 18/dole**. Přímá trasa Plavecký Mikuláš-Buková těsně míjí bývalý hrad Ostrý Kameň ve vzdálenosti pouhého půl kilometru, což nabízí nějakou interpretaci nějakého přímého vztahu hradu k přilehlé trase.

Druhým náznakem je zaniklá soustava úvozů, zachycená ještě na listu 1. vojenského mapování na okraji Trstína viz **obr. 19** a poloha v jádru pozdně románského kostela Panny Márie. Ten stojí osamoceně jeden kilometr od centra osady. Původně sloužil i jako farní, od roku 1763, kdy byl dostavěn kostel v centru osady, slouží jako kostel hřbitovní. Umístění kostela raně gotického nebo i pozdně románského založení, osamoceně stojícího mimo osadu, má několik analogií v českých zemích a jejich vztah k nějaké historické trase či trasám je doložitelný. Především k jejich křižovatkám nebo větvením.⁵⁷ Kostely byly původně pravděpodobně součástí nějakého dvorce – týna, nebo nepatrné osady (hrozené?) jak to někdy naznačují blízká pomístní jména.⁵⁸ Více k této problematice Dušan Adam⁵⁹. V podobné situaci se mohl nacházet i pozdně románský kostel v Trstíně. Nikoliv však v poloze přímo kontrolující křížení s Českou cestou, to by stál někde uprostřed dnešní návsi, ale u vidlice cest kde od cesty po východním úpatí M. Karpat odbočovala přímo cesta k průsmyku s pokračováním za Bukovou k jihozápadu po západním



Obr. 19. Detail Trstína na listu 1. vojenského mapování a presbytář hřbitovního kostela, bílý kroužek: poloha pozdně románského kostela; černý kroužek: poloha současného farního kostela; černé šipky: větvení zčásti opuštěných úvozů; bílá šipka: směr po východním úpatí M. Karpat na Naháč – Vrbové – Trenčín (mapový podklad <https://mapire.eu/en/> – graficky doplnil autor, foto autor 2013).

⁵⁷ Jako námtkové příklady kostelů na větvení tras lze v Česku námtkou uvést tyto hřbitovní kostely: Sv. Bartoloměj, vzdálený od centra města Jevíčka 1,8 km WGS 49°38'26"N, 16°41'22"E, Sv. Kateřina, vzdálená od centra města Polná 0,7 km WGS 49°29'3"N, 15°42'45"E, Nanebevzetí P. Marie vzdálený od Veverské Bityšky 2,5 km a od hradu Veverí 0,5 km WGS 49°15'20"N, 16°27'17"E. Na Slovensku jsou to kupříkladu sv. Juraj u Nitrianské Blatnice WGS 48°35'4"N, 17°57'49"E a sv. Margita u Kopčan WGS 48°47'43"N, 17°6'27"E.

⁵⁸ K románskému hřbitovnímu kostelu sv. Markéty 2,5 km od Moravského Krumlova přiléhá rybník jménem Týnský.

⁵⁹ ADAM, Dušan. Staré stezky na Ivančicku. Doktorská disertační práce. Brno: Masarykova univerzita, 2004, s. 109.

úpatí M. Karpat. Poloha kostela zde akcentuje především směr po východním úpatí M. Karpat na **Vrbové**, nikoliv samotnou křižovátku v Trstíně.⁶⁰ Ale jako jiné kostely raného středověku, osamoceně stojící v krajině, mohl být součástí dvorce, odkud by jeho obyvatelé měli dokonalý přehled o dopravním pohybu ze všech směrů. Je to stěží ověřitelné, protože celé okolí kostela překryl pozdější hřbitov.

Poznámky:

Práce vznikla z velké části na podkladě poznatků z terénních průzkumů prostoru, naznačeného v titulu článku. Ten se uskutečnil koncem jara roku 2013. Vzhledem k rozsahu tohoto prostoru a omezenému času na průzkum je možné, že se časem objeví další terénní detaily, které autorovi unikly. A to i takové, které mohou upřesnit závěry této práce. Autor se snažil v českém textu uvádět jména všech konkrétních slovenských lokalit ve slovenském originále a slovenském pravopisu, pokud jsou v textu v 1. pádu. V určitých slovních spojeních a jiných pádech se může vyskytnout i česká varianta konkrétního jména.

Zoznam použitých pramenů a literatury:

Prameny:

Codex diplomaticus et epistolaris Moraviae, 1334 - 1349, redig. Joseph Chytil, Brno 1858, s. 76-77, dostupné na internetu: <http://www.digitalniknihovna.cz/mzk/view/uuid:89b04f90-f75d-11e4-93b2-001018b5eb5c?page=uuid:4fcf4540-ff39-11e4-9f08-005056825209>, (2018-07-13).

Monografie:

CENDELÍN, Dušan. Staré komunikace. Vizovice: nákladem vlastním, 1999.
CHALOUPECKÝ, Václav. Staré Slovensko (Brány a stezky zemské). Bratislava: Univerzita Komenského v Bratislave, 1923.
LUTTERER, Ivan – MAJTÁN, Milan – ŠRÁMEK, Rudolf. Zeměpisná jména Československa. Praha: Mladá fronta, 1982.
MACHEK, Václav. Etymologický slovník jazyka českého. Praha: Lidové noviny, 1997.
RÁCZ, György. (ed.). Visegrád 1335. Bratislava/Budapest: International Visegrad Fund; State Archives of Hungary; Pázmány Péter Catholic University, 2009.
KORDIOVSKÝ, Emil – DANIELKA, Jiří. Brána do kraje. Mikulov: Regionální muzeum, 1999.
MARTÍNEK, Jan a kol. Poznáváme historické cesty. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2014, 238 s.

Články a studie v časopisech, kapitoly v kolektivních monografiích:

ADAM, Dušan. Analýza pozemních komunikací v testovaném území na 1. a 2. vojenském mapování. In *Historická geografie*, 2005, sv. XXXIII, s. 71-95.
ADAM, Dušan. První vojenské mapování – informační zdroj pro výzkum starých cest. In *Staré stezky IX*. Brno: Národní památkový ústav, 2004, s. 9-19.

⁶⁰ V Trstíně, přibližně na dnešní návsi se sbíhalo několik linií. Od průsmyku, Jablonice, Bíhovců Vrbového a Pezinku. Pro směr od Pezinku (Smolenice) k přechodu Bílých Karpat u Vrbovců byla výhodnější cesta od Trstína přes Jablonici mimo průsmyk, pro směr od Vrbového do jižních oblastí Záhoří kolem Malacek zase cesta přes průsmyk Bukovou a Plavecký Peter.

- ADAM, Dušan. Staré stezky na Ivančicku. Doktorská disertační práce. Brno: Masarykova univerzita, 2004, s. 109.
- ADAM, Dušan. Využití map prvního vojenského mapování při rekonstrukci sítě starých komunikací. In *Staré stezky VI*. Brno: Národní památkový ústav, 2001, s. 70-76.
- ADAM, Dušan. Využití starých map ve viaticistice. In *Z dějin geodézie a kartografie XI., Rozpravy Národního technického muzea č. 174*. Praha: NTM, 2002, s. 103-109.
- BEDNÁR, Peter - VOJTEČEK, Marek - DAŇOVÁ, Klaudia. Nález stredovekej cesty v katastri obce Nededza, okres Žilina. In *Zborník z konferencie: Dejiny cestnej dopravy na Slovensku II*. Žilina: Považské muzeum v Žiline, 2017, s. 25-40.
- BOLINA, Pavel - CENDELÍN, Dušan. Ausgangspunkte – Zur Methode der Altstrassenforschung. In *Praehistorica*, 2013, sv. 31/2, s. 751-763.
- BOLINA, Pavel - CENDELÍN, Dušan. Pokračování trasy Lukov – Brumov – Vršatec k banským městům na Slovensku. In *Výzkum historických cest v interdisciplinárním kontextu*, Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2012, s. 20-27.
- BOLINA, Pavel - CENDELÍN, Dušan. Význam reliktní dopravního pohybu při interpretaci velkomoravského hradiska u Bojně (okr. Topolčany). In *Archaeologia historica*, 2015, roč. XL, č. 1, s. 247-265.
- CENDELÍN, Dušan. Definice staré komunikace. In *Staré stezky VI*. Brno: Národní památkový ústav, 2001, s. 51-55.
- CENDELÍN, Dušan. Historická geografie, nástroj nebo negativní prvek při řešení starých pozemních spojů? In *Historická geografie*, 2005, sv. XXXIII, s. 57-70.
- CENDELÍN, Dušan. Od Habrů k Brodu-Pokus o řešení jednoho problému viaticistiky. In *Sborník Havlíčkobrodské společnosti pro povznesení regionálně-historického povědomí. Havlíčkův Brod : Havlíčkobrodská společnost pro povznesení regionálně-historického povědomí*, 2001, s. 49-53.
- CENDELÍN, Dušan. Přesná specifikace jako východisko i podmínka při řešení historických pozemních komunikací. In *Staré stezky VII*. Brno: Národní památkový ústav, 2002, s. 7-18.
- CENDELÍN, Dušan. Poznámky k využití anoikonym při určování historických komunikací. In *Acta onomastica*, 2004, sv. XLIV, s. 7-14.
- CENDELÍN, Dušan. Staré mapy jako inspirační zdroj vlastivědné činnosti. In *Polensko XVII. Polná: Klub Za historickou Polnou*, 2007, s. 8.
- CENDELÍN, Dušan. Trenčínská cesta. In *Acta musealia*, 2017, roč. XV, č. 1 - 2, s. 48-71.
- HLINKA, Jozef. Česká cesta na území Slovenska vo svetle nálezov mincí. In *Zborník Slovenského národného múzea 64 – História 10*. Bratislava: Slovenské národné múzeum, 1970, s. 193-215.
- IVANIČ, Peter. Aktuálny stav výskumu stredovekej cestnej siete na Slovensku. In *Výzkum historických cest v interdisciplinárním kontextu*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2012, s. 84-87.
- IVANIČ, Peter. Cestné mýto na dolnom a strednom Pováží v stredoveku. In *Zborník z konferencie: Dejiny cestnej dopravy na Slovensku II*. Žilina: Považské muzeum v Žiline, 2017, s. 66.
- JANŠÁK, Štefan. Biela hora v Malých Karpatoch. In *Geografický časopis*, 1963, roč. XV, č. 3, s. 186-196.
- JANŠÁK, Štefan. Cesta českých stráží. In *Geografický časopis*, 1964, roč. XVI, č. 2, s. 326-339.
- JANŠÁK, Štefan. Česká cesta – najstarší spoj Slovenska s českými krajinami. In *Vlastivedný časopis*, 1961, roč. 10, č. 1, s. 82-87.

- JANŠÁK, Štefan. Dopravné spoje juhovýchodnej Moravy v praveku a na ústie dejín. In Zprávy Oblastního muzea jihovýchodní Moravy I. Gottwaldov (Zlín): Oblastní muzeum jihovýchodní Moravy, 1963, s. 19-24.
- JANŠÁK, Štefan. Konfinium na Záhorí a stará cesta ním vedúca z Bratislavy do Prahy. Bratislava: Geografický časopis SAV, XII/1, 1960, s. 86-95.
- JANŠÁK, Štefan. Nový smer Českej cesty od začiatku 15. storočia. In Zprávy Oblastního muzea jihovýchodní Moravy III.-IV. Gottwaldov (Zlín): Oblastní muzeum jihovýchodní Moravy, 1963, s. 84-87.
- JANŠÁK, Štefan. Prechod Českej cesty cez rieku Moravu v Hodoníne. Zprávy Oblastního muzea jihovýchodní Moravy I.-II. Gottwaldov (Zlín): Oblastní muzeum jihovýchodní Moravy, 1964, s. 12-18.
- JANŠÁK, Štefan. Prechod Českej cesty cez údolie Nitry při Dvorozech nad Žitavou. In Geografický časopis, 1967, roč. XIX, č. 2, s. 130-140.
- JANŠÁK, Štefan. Vznik dopravných spojov v praveku a ich súvislosť so starým osídlením. In Sborník II. Brno: ČSAV Archeologický ústav, 1963, s. 99-104.
- JANŠÁK, Štefan. Z minulosti dopravných spojov na Slovensku. In Geografický časopis, 1964, roč. XVI, č. 1, s. 13-31.
- RÁBIK, Vladimír. Porta regni. Krajinské brány na území Slovenska v stredoveku. In Zborník z konferencie: Dejiny cestnej dopravy na Slovensku II. Žilina: Považské muzeum v Žiline, 2017, s. 42.
- STAŠÍKOVÁ-ŠTUKOVSKÁ, Danica. Niekoľko poznámok k výskumu historických ciest na Slovensku. In Stan i potrzeby badan archeologicznych w Karpatach 2017. Krosno : Muzeum Podkarpackie w Krosnie, 2017, s. 697-718.
- TOMEČEK, Oto. K problematike výskumu reliktovej starých vozových ciest na strednom Slovensku. In Zborník z konferencie: Dejiny cestnej dopravy na Slovensku I. Žilina: Považské muzeum v Žiline, 2014, s. 9-27.
- VANGEL, Jozef – DECKÝ, Martin. Historický vývoj výberu mýta na území dnešného Slovenska. In Perner's Contacts. Elektronický odborný časopis o technologii, technice a logistice v dopravě, 2010, roč. 5, č. III, s. 387 - 391.
- VERMOUZEK, Rostislav. Trasa dobytčí cesty z Hustopečí do Polné. In Jižní Morava 29, sv. 32, 1993, s. 105-115.
- VERMOUZEK, Rostislav. Dobytčí cesta. In Jižní Morava 28, 1992, s. 57-67.

Internetové zdroje:

- FARKAŠ, Zdeněk et al. Archeologický výskum v Senici, časť Párovce. Dostupné na internete: (http://www.snm.sk/swift_data/source/archeologicke_muzeum/vyskumy/Senica-veb.pdf) (cit. 2018-08-11).

Poděkování:

Děkuji tímto kartografovi a kolegovi Dušanovi Adamovi za intenzivní pomoc při terénních průzkumech. Především za ochotu převzít na sebe průzkum fyzicky nejobtížnějších partií krajiny, které by autorovi jinak unikly. Také mu děkuji, jako badateli v problematice historických komunikací, za jeho postřehy v době průzkumu, které zčásti ovlivnily i závěry této práce. Poděkování patří i prof. Ladislavu Novákovi za překlady některých latinských textů, použité v tomto článku.

Počet slov: 10 624

Počet znakov vrátane medzier: 71 537