

**Považské múzeum v Žiline  
v zriaďovateľskej pôsobnosti  
Žilinského samosprávneho kraja,**

ktoré je celoslovensky špecializovaným múzeom pre oblasť  
dopravy na Slovensku,

Vás pozýva na odbornú konferenciu

# DEJINY

## CESTNEJ DOPRAVY

### NA SLOVENSKU

# II

9. február 2017 (9.00 – 16.30 hod.) ● Budatínsky hrad

## PROGRAM

- 8.30 – 9.10 *prezentácia účastníkov*
- 9.10 – 9.20 **otvorenie konferencie**  
Mgr. Zuzana Kmeťová, riaditeľka Považského múzea v Žiline
- 9.20 – 9.40 **Cestné komunikácie a nálezy mincí**  
PhDr. Ján Hunka, CSc.
- 9.40 – 10.00 **Nález stredovekej cesty v katastri obce Nededza, okres Žilina**  
PhDr. Peter Bednár, CSc., Mgr. Marek Vojteček, PhD. – PhDr. Klaudia Daňová, PhD.
- 10.00 – 10.20 **Porta regni. Krajinské brány na území Slovenska v stredoveku**  
Prof. PhDr. Vladimír Rábik, PhD.
- 10.20 – 10.40 **Mýtné stanice na území dnešného Slovenska v období stredoveku**  
doc. PhDr. Peter Ivanič, PhD.
- 10.40 – 11.00 **Mestské brány a ich napojenie na cestnú sieť v stredoveku**  
Bc. Darina Fridrichová
- 11.00 – 11.20 *diskusia*
- 11.20 – 12.10 *prestávka na obed*
- 12.10 – 12.30 **Cestné spojenia na území Slovenska v diele Mateja Bela *Vedomosti o súvekom Uhorsku***  
Mgr. Imrich Nagy, PhD.
- 12.30 – 12.50 **Vyobrazenie ciest na území Slovenska na mape Ignáca Müllera a 1. vojenskom mapovaní**  
Mgr. Peter Šimko, PhD.
- 12.50 – 13.10 **Kočiarová a vozová kultúra v Uhorsku od stredoveku po 19. storočie**  
Denis Pongrácz
- 13.10 – 13.30 **Kráša oravských mostov**  
Mgr. Michal Čajka, PhD.
- 13.30 – 13.50 *diskusia*
- 13.50 – 14.20 *prestávka, prehliadka hradu*
- 14.20 – 14.40 **Dejiny čerpacích staníc na Slovensku v začiatkoch motorizácie**  
PhDr. Miroslav Sabol, PhD.
- 14.40 – 15.00 **Stavba cesty Stará Huta – Podkriváň medzi rokmi 1933 – 1936 v réžii štátnych železniarní v Podbrezovej**  
Mgr. Michal Ďurčo
- 15.00 – 15.20 **Vizuálna prezentácia automobilizmu v medzivojnovnej reklame na Slovensku**  
Mgr. Mikuláš Jančura, PhD. – Mgr. Lukáš Katriňák
- 15.20 – 15.40 **Slovensko-nemecký program výstavby cestnej siete na Považí z roka 1939**  
PhDr. Ľudovít Hallon, DrSc.
- 15.40 – 16.00 **Fenómén motocyklistiky – Jednostopové motorové vozidlá (JMV) v zbierkach Vlastivedného múzea v Považskej Bystrici**  
Mgr. Anna Šujanská
- 16.00 – 16.15 *diskusia, závery a ukončenie konferencie*

## **Cestné komunikácie a nálezy mincí**

PhDr. Ján Hunka, CSc., Archeologický ústav SAV Nitra

---

Už od vynálezu mincí sa tieto spájajú s cestnými vodnými a suchozemskými komunikáciami. Najkratšími spojnicami medzi osídlenými územiami boli diaľkové cesty, preto ich využívali na prepravu tovarov aj obchodníci. Mnohokrát sa však stalo, že pri niektorej ceste boli nútení ukryť svoj majetok vyjadrený aj mincami, keď utekali pred nepriateľmi. Mince sa nachádzajú aj na lokálnych cestách, na hradiskách, v mestách, keď boli z rôznych dôvodov postrácané počas každodenných putovaní za pracovnými povinnosťami. Na Slovensku je možné sledovať trasy diaľkových a lokálnych ciest od obdobia laténu až do neskorého novoveku. V tom istom období sa dajú cesty sledovať aj numizmatickými nálezmi.

## **Nález stredovekej cesty v katastri obce Nededza, okres Žilina**

PhDr. Peter Bednár, CSc. - Mgr. Marek Vojteček, PhD. - PhDr. Klaudia Daňová, PhD.,  
Archeologický ústav SAV Nitra

---

Pri archeologickom výskume v areáli automobilky KIA v Nededzi v rokoch 2004 – 2006 sa preskúmali zvyšky viacerých zaniknutých ciest z rôznych období od včasnej doby dejinnej až po novovek. V príspevku autori charakterizujú jednotlivé cesty, ich časové zaradenie a funkciu v cestnej sieti severozápadného Slovenska.

## **Porta regni. Krajinské brány na území Slovenska v stredoveku**

Vladimír Rábik, prof., PhDr., PhD., katedra histórie, Filozofická fakulta, Trnavská univerzita v Trnave

---

Krajinské brány predstavovali najpôvodnejší systém komunikačnej interakcie Uhorského kráľovstva s okolitými krajinami. Boli to účelové zariadenia, ktoré plnili funkciu komunikačnú, obrannú i mýtnu. Za týmto účelom boli v osobitnom sídliskovom i správnom režime a po vojenskej stránke spravidla zabezpečované aj osobitne určenou vojenskou posádkou (z príbuzného staromaďarského etnika). Systém krajinských brán bol sprevádzaný aj obrannými zásekmi a po tatárskom (mongolskom) vpáde postupne v priebehu druhej polovice 13. a začiatkom 14. storočia zanikol v podmienkach novo organizovaného pohraničného režimu.

## **Mýtné stanice na území dnešného Slovenska v období stredoveku**

Doc. PhDr. Peter Ivanič, PhD., Ústav pre výskum kultúrneho dedičstva Konštantína a Metoda;  
Filozofická fakulta UKF v Nitre

---

Dôležitú úlohu v súvislosti so stredovekou dopravnou sieťou zohrávali mýtné stanice (lat. *tributum, teloneum*). Vyberali sa tu mýtné poplatky, ktoré boli súčasťou kráľovského regálneho práva. V príspevku sa budem zaoberať rekonštrukciou mýtnej siete na území dnešného Slovenska v období stredoveku na základe písomných prameňov.

## **Mestské brány a ich napojenie na cestnú sieť v stredoveku**

Bc. Darina Fridrichová, Ministerstvo vnútra SR, Štátny archív v Trnave

---

Mestské sídla v krajine zohrávali dôležitú úlohu, nielen ako ekonomické centrá svojich regiónov, ale aj ako dôležitý politický činiteľ vo verejnom živote. Oba aspekty boli silne závislé od komunikačných schopností a tie zase záviseli aj od napojenia na cestnú sieť regionálneho ako aj celokrajinského významu. Základným prvkom, ktorý

komunikačne a aj fyzicky prepájal mestské prostredie s takýmito komunikáciami, boli práve mestské brány. Príspevok predstaví postavenie mestských brán v tomto kontexte, sleduje ich situovanie a orientáciu voči cestnej sieti, ale aj opačný efekt, a to, ako na dôležitosť mestských brán vplyvali komunikácie hlavného alebo vedľajšieho významu v krajine v okolí takýchto urbánnych sídlisk.

## **Cestné spojenia na území Slovenska v diele Mateja Bela *Vedomosti o súvekom Uhorsku***

Mgr. Imrich Nagy, PhD., katedra histórie, Filozofická fakulta UMB v Banskej Bystrici

---

Súčasťou encyklopedického historicko-zemepisného a národopisného diela Mateja Bela *Vedomosti o súvekom Uhorsku* sú aj prehľady cestných spojení medzi jednotlivými stolicami. Cenné sú tiež Belove poznámky k ich využívaniu najmä na obchodné účely. Osobitnú hodnotu majú informácie o cestách a cestných spojeniach z jeho vlastnej reflexie. Dielo tak ponúka materiál k poznaniu cestných komunikácií na území Slovenska v prvej tretine 18. storočia.

## **Vyobrazenie ciest na území Slovenska na mape Ignáca Müllera a 1. vojenskom mapovaní**

Mgr. Peter Šimko, PhD., Považské múzeum v Žiline

---

Cestnú sieť 18. storočia zachytávajú okrem iného aj dve významné kartografické diela. Prvým z nich je mapa Ignáca Müllera, jedna z najpodrobnejších máp Uhorska vydaná v roku 1769, zachytávajúca niekoľko kategórií ciest. Druhým, oveľa podrobnejším dielom, ktoré vznikalo len o pár desaťročí neskôr, sú mapy 1. vojenského mapovania. K nim sa zachovali aj popisy ciest udávajúce ich kvalitu a charakter. Údaje uvádzané v mapách a popisoch nie sú úplne presné a nie vždy vierohodné, napriek tomu sa pokúsime ich spracovaním prispieť k poznaniu charakteru a trás ciest na území Slovenska v 18. storočí.

## **Kočiarová a vozová kultúra v Uhorsku od stredoveku po 19.storočie**

Denis Pongrácz

---

Dopravné prostriedky boli tak ako dnes, zosobnením stavu a postavenia sedliaka, mešťana, šľachtica či cirkevného hodnostára. Na používanie jednotlivých druhov kočiarov platili isté písané aj nepísané regule, ktoré zaznejú v prednáške. Treba poznamenať, že dnes si ľudia dívajúci sa na nádherné artefakty histórie, často plné umeleckého cítenia, nevedia zaradiť a nemajú vedomosti na čo slúžili a pletú si kočiare s bričkami, doskáče s rebriakmi a podobne. Prednáška má širší pohľad práve na túto problematiku.

## **Krása oravských mostov**

Mgr. Michal Čajka, PhD., Oravské múzeum P. O. Hviezdoslava v Dolnom Kubíne

---

Na príklade vybraných mostov, ktoré boli v minulosti vybudované v regióne Oravy poukážeme na skutočnosť, že aj objekty industriálneho dedičstva môžu v sebe niesť estetické hodnoty. Hlavným objektom záujmu bude Mokradský most, uvedieme aj ďalšie významné príklady mostov z Oravy.

## **Dejiny čerpacích staníc na Slovensku v začiatkoch motorizácie**

PhDr. Miroslav Sabol, PhD., Historický ústav SAV Bratislava

---

Už po vzniku ČSR vstúpilo na náš trh niekoľko významných mamutích petrolejárskejších spoločností vtedajšej doby ako napr. Standard Oil, Shell, Anglo-Persian a iné, ktoré začali budovať sklady a prevádzkovať čerpacie stanice. V medzivojnovom období slovenský motorista nemusel riešiť problémy s nedostatkom pohonných hmôt tak ako v celom období 40. rokov. Čerpacie stanice boli plynulo zásobované, až s vypuknutím druhej svetovej vojny je prídelenie pohonných hmôt tvrdo regulované. Tak isto po vojne sú všetky produkty čerpacích staníc na prídelenie. Benzín v ČSR v predmetnom období je najdrahší v celej Európe. V rokoch 1945 až 1950 sa priemerná mesačná spotreba benzínu na Slovensku pohybovala na hranici 3 mil. litrov. Pre porovnanie v Čechách a na Morave sa mesačná spotreba benzínu pohybovala okolo 28 mil. litrov, čo bolo viac ako deväť násob slovenskej spotreby.

## **Stavba cesty Stará Huta – Podkriváň medzi rokmi 1933 – 1936 v rézii štátnych železiarní v Podbrezovej**

Mgr. Michal Ďurčo, Historický ústav SAV Bratislava

---

Spolu so štátoprávnymi zmenami po roku 1918 a vznikom Československej republiky nastala aj potreba smerovej prestavby siete hlavných ciest Slovenska. Táto potreba bola potvrdená počas bojov s jednotkami maďarskej republiky Rád v letných mesiacoch roku 1919, kedy sa kvôli zanedbanej infraštruktúre ukázali logistické potreby armády na efektívny protiútok ako veľmi obmedzené. Preto bol v rokoch 1919 a 1920 vypracovaný generálny plán prestavby cestnej siete na Slovensku, ktorému dominovali štyri hlavné magistrály z východu na západ. Cesta z Podkriváňa do Starej Huty realizovaná v rokoch 1933 – 1936 predstavovala časť strednej magistrály. Jej realizácia je špecifická, pretože riadením výstavby boli poverené štátne železiarne v Podbrezovej.

## **Vizuálna prezentácia automobilizmu v medzivojnovovej reklame na Slovensku**

Mgr. Mikuláš Jančura, PhD. – Mgr. Lukáš Katriňák, katedra histórie, Filozofická fakulta, Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach

---

V medzivojnovom období sa automobilizmus začal profilovať ako mnohovýrobný hospodársky a kultúrny fenomén. Napriek ekonomickej realite prenikli automobily aj na Slovensku do celého spektra kultúrno-spoločenského života, ktorého súčasťou bola aj reklama prezentovaná hlavne v tlačných masových médiách. Prienik automobilov do vizuálnej reklamy však neznamenal len ich vlastnú propagáciu ako predajných produktov v kontexte rozvoja moderných druhov podnikania a vzniku špecializovaných motoristických periodík. Bola to prezentácia a zároveň deklarovanie automobilov ako nosných médií pre celú paletu rôznych symbolov. Kľúčové otázky štúdie sú typológia automobilových reklám ako aj povaha a charakter v nich obsiahnutých symbolov. Cieľom je vytvorenie typológie vizuálnych automobilových reklám, vymedzenie a priblíženie v nich obsiahnutých symbolov a na tomto príklade dané symboly analyzovať a konfrontovať s ekonomicou a kultúrnou realitou rozvoja motorizmu na Slovensku v sledovanom období. Prezentované poznatky zároveň rozšíria publikovaný základný výskum k problematike automobilového predaja a služieb pre motoristov na Slovensku v sledovanom období (Jančura, 2014).

## **Slovensko-nemecký program výstavby cestnej siete na Považí z roka 1939**

PhDr. Ľudovít Hallon, DrSc.

---

V prvom období existencie Slovenskej republiky 1939-1945 bol v rámci úzkej slovensko-nemeckej hospodárskej spolupráce vypracovaný program výstavby a skvalitnenia cestnej siete na západnom a severozápadnom Slovensku. Projekt už v roku 1939 realizovali. Jeho skutočným hlavným cieľom bolo zabezpečenie logistických potrieb vojenského ťaženia proti Poľsku. Príspevok a následná štúdia mapuje prípravu a realizáciu sledovaného programu najmä na základe nemeckých prameňov.

## **Fenomén motocyklistiky – Jednostopové motorové vozidlá (JMV) v zbierkach Vlastivedného múzea v Považskej Bystrici**

Mgr. Anna Šujanská, Vlastivedné múzeum Považská Bystrica

---

História motocyklovej výroby na Slovensku sa začala písať v lete v roku 1947, kedy sa dostal na trh prvý slovenský motocykel zn. MANET M 90, béžovej farby s červeným linkovaním. Motocykel bol vyvinutý a vyrobený v Považských strojárňach v Považskej Bystrici. Výrobu Manetov v štyroch farebných prevedeniach od roku 1955 vystriedala výroba motocyklov zn. JAWA 50 s typovými radmi 550, 555, 20, 21 Pionier a 23 Mustang). Potom nasledovala JAWA 90 SK CROSS a ROADSTER. Koncernový podnik Považské strojárne v Považskej Bystrici bol aj monopolným výrobcom mopedov. Prvým bol JAWA 50, typ 228. Potom nasledovali moped BABETTA typ 207, 207/1, 210 a ďalšie.

Definitívne výrobu motocyklov ukončil MANET KORADO. Jednomiestny moped Korádo, určený na miestnu prepravu a rekreačné účely, bol dielom dizajnéra Petra Počarovského. Výrobcou bola dcérska a. s. Považských strojární s názvom Manet a sídlom v Považskej Bystrici.

Snahou Vlastivedného múzea v Považskej Bystrici bolo vytvorenie kompletnej zbierky motocyklov vyrábaných Považskými strojárňami vrátane súťažných terénnych motocyklov – TATRANOV od 50 cm<sup>3</sup> až po 125 cm<sup>3</sup>. Je to jedna z foriem ako verejnosti priblížiť históriu motocyklovej výroby. Prezentácia motocyklov na rôznych výstavách a športových podujatiach predstavuje ďalšiu formu „návratu“ k zašlej sláve motocyklov – dnes už veteránov. Prednáška je zameraná na budovanie technickej zbierky JMV v našom múzeu.

## OBED

Organizátor konferencie zabezpečí obed všetkým účastníkom konferencie, ktorí si ho nahlásia na e-mail [bielikova@pmza.sk](mailto:bielikova@pmza.sk) do 8. 2. 2016, 14.00 hod. Pasívni účastníci uhradia pri prezentácii účastníkov hodnotu obeda 3,50 € v hotovosti, aktívni účastníci majú obed bezplatne.

Na výber je nasledovné menu (polievka + hlavné jedlo):

P1: /0,33/ Slepáčí vývar so zeleninou a cestovinou:

P2: /0,33/ Cesnaková polievka so syrom a krutónmi

STM 1: /140/ Kurací steak s volským okom, dusená ryža

STM 2: /140/ Kuracie prsia v nivovo-smotanovej omáčke, dusená ryža

STM 3: /140/ Prírodný bravčový plátok zapečený šunkou s enciánom, dusená ryža

STM 4: /140/ Vyprášaný bravčový rezeň, zemianky, kyslá uhorka

STM 5: /140/ Vyprášaný syr (so šunkou alebo bez), hranolky, tatárska omáčka

STM 6: /120/ Grilovaný encián s grilovanou cuketou, hranolky

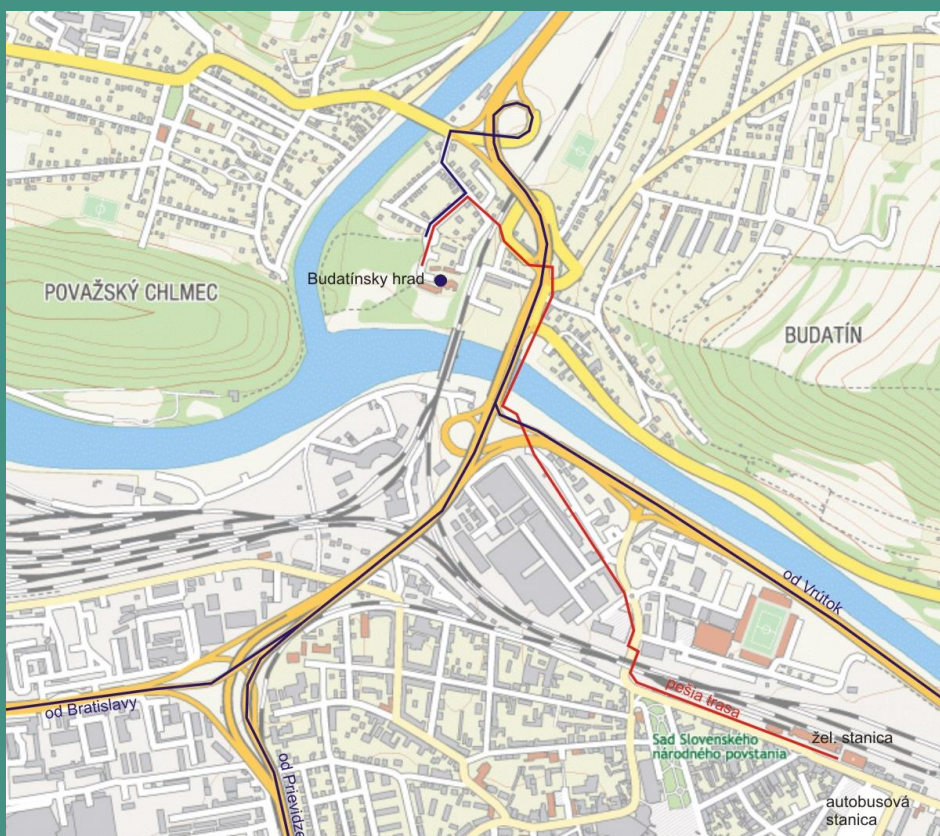
STM 7: /400/ Bryndzové halušky so slaninou a čerstvým mliekom

STM 8: /380/ Šopský šalát s grilovanou paprikou, feta syrom a šopskou zálievkou, toast

STM 9: /350/ Cézar šalát s kuracím mäsom, krutónmi a parmezánom

## AKO SA K NÁM DOSTANETE?

- peši: od železničnej alebo autobusovej stanice v Žiline po uliciach P. O. Hviezdoslava, Kysucká, po moste cez Váh, Námestie hrdinov, podchodom, Na starej hradskej, priecestím cez železnicu, K múzeu. Cesta trvá asi 20 minút.
- MHD: od železničnej stanice linkami č. 22 alebo 30 (smer Budatín / Brodno, Vranie), výstupná zastávka Námestie hrdinov (2 zastávky).
- autom: je potrebné riadiť sa dopravnými značkami na smer Čadca a hnedými značkami („kultúrny cieľ“) so symbolom hradu a nápisom „Budatín“.



**u.** fond  
na podporu  
umenia

Projekt "Konferencia a zborník Dejiny cestnej dopravy na Slovensku II" podporil z verejných zdrojov Fond na podporu umenia – hlavný partner projektu a je spolufinancovaný s finančnou podporou Žilinského samosprávneho kraja.