

Dobovou tlačou publikované príspevky G. F. Berzeviczyho o splavovaní riek v rokoch 1807 a 1812

MIROSLAVA LAZNIOVÁ

Múzeum Spiša v Spišskej Novej Vsi

Contemporary press articles about river rafting written by G. F. Berzeviczy between 1807 and 1812

Abstract: Gregor F. Berzeviczy had personal experience of navigating rivers on the route from Spiš to Gdańsk. Less well known, however, are his water journeys on Slovak rivers, the aim of which was to verify the possibilities of transporting goods by water. The aim of this article is to offer Slovak readers a collection of Berzeviczy's reports, which were published in the press in 1807 and 1812. These short articles present his practical experiences with navigating some Hungarian rivers, which he also discussed in greater detail in his economic writings. Berzeviczy's notes were published in the periodical *Vaterländische Blätter für den austrian Kaiserstaat* in August 1808 and January 1813, and later again in 1821 in *Topographisch-statistisches Archiv des Königreichs Ungern*. While in his first post he described his journey by water to Poland along the Poprad, Dunajec, and Vistula rivers, in his second post he recounted his journey along the Váh River. These short articles published by Berzeviczy are a great example of his determination and also proof that his scientific writings are based on empirical experience. From a historiographical point of view, the articles are a valuable fragment of information for research into rafting in the area of today's Slovak-Polish border and on the Váh River.

Keywords: river rafting, Hungarian rivers, transportation of goods, trading route.

DOI: <https://doi.org/10.24040/ahn.2025.28.01.82-98>

Gregor František Berzeviczy (*1763 – †1822) je známy ako prvý uhorský ekonóm a národohospodár. Pochádzal z Veľkej Lomnice a v rokoch 1781 – 1787 cestoval najprv po Uhorsku, neskôr počas štúdia v Göttingene navštívil aj nemecké krajiny. Po štúdiu podnikol cestu po západnej Európe a navštívil Francúzsko, Rakúske Nizozemsko a Anglicko. Po návrate získal prácu ako súdny zapisovateľ pri vojsku v Belehrade, kde sa začal prvýkrát zaoberať problematikou lodnej prepravy.¹ Počas tohto pôsobenia v rokoch 1789 – 1792 spoznal dozorca lodnej prepravy, inžiniera Józsefa Kissa (*1748 – †1813), ktorý zohral významnú úlohu pri

¹ LAZNIOVÁ, Miroslava. *Gregor František Berzeviczy – Životný príbeh uhorského osvietenca zo Spiša*. B.m.v. 2022, s 132.

vybudovaní najväčšieho hospodárskeho projektu Európy – Veľkého báčskeho prielavu.²

Vo svojich ekonomických dielach sa G. F. Berzeviczy zaoberal stavom uhorského hospodárstva, priemyslu (výroby), obchodu, ale aj sociálno-ekonomickými otázkami. V jeho spisoch zaznievajú návrhy na využívanie vodných tokov v Uhorsku na prepravu tovarov, ktoré sú ovplyvnené myšlienkami zakladateľa modernej ekonómie Adama Smitha a jeho diela *Pojednanie o podstate a pôvode bohatstva národov*.³ Berzeviczy osobne absolvoval splavovanie riečnych tokov v smere do Varšavy, a neskôr i po Váhu. Cieľom tohto príspevku je ponúknuť slovenskému čitateľovi edíciu Berzeviczyho správ o cestách, ktoré podnikol v rokoch 1807 a 1812. Tieto jeho krátke príspevky prezentujú praktické skúsenosti so splavovaním niektorých uhorských riek, ktoré však vo väčšom rozsahu rozviedol vo svojich národohospodárskych spisoch. Berzeviczyho zápisky boli publikované v periodiku *Vaterländische Blätter* v auguste 1808 a v januári 1813, a neskôr znova v roku 1821 v *Topographisch-statistisches Archiv des Königreichs Ungern*.⁴

Berzeviczy prvýkrát podnikol obchodnú cestu na sever cez Krakov a Varšavu do Gdanska už v roku 1796 a bol to jeho prvý praktický pokus obnoviť prerušené obchodné styky medzi Spišom a územiaми zničenej Poľsko-litovskej únie. Cestu absolvoval jednak plavbou na plti po riekach Poprad, Dunajec či Visla, ale i presunom na drevenom voze po cestách. Výpravu, počas ktorej osobne vyviezol do Krakova svoje prvé sudy tokajského vína, možno hodnotiť ako úspešnú.⁵ Svoje poznatky z nej zapracoval do svojho najvýznamnejšieho ekonomického diela *O obchode a priemysle* (výrobe) *Uhorska*, ktoré bolo vydané o rok neskôr, v roku 1797, v latinčine pod názvom *De commercio et industria Hungariae* a v nemeckom preklade vyšlo v roku 1802 s názvom *Ungarns Industrie und Commerz*.⁶ Spis obsahuje jedenásť kapitol, v ktorých autor ponúkol hlbokú analýzu situácie a pomerov uhorského hospodárstva.

² LAZNIOVÁ, Gregor František Berzeviczy ..., s. 135.

³ SMITH, Adam. *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations I. – III*. London : W. Strahan and T. Cadell, 1776; SMITH, Adam. 1977 (1776). *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*. Chicago : University of Chicago Press, 754 s. [online] https://www.ibiblio.org/ml/libri/s/SmithA_WealthNations_p.pdf doplniť dátum citácie Dielo vyšlo v českom preklade: SMITH, Adam. *Bohatství národů*. Praha : Liberální institut, 2017, 904 s.

⁴ CSAPLOVICS, Johann. *Topographisch-statistisches Archiv des Königreichs Ungern. Erster Band*. Wien : Anton Doll, 1821, s 118-123.

⁵ DERFIŇÁK, Patrik. Gregor Berzeviczy a jeho pokusy o cezhraničnú spoluprácu. In: *Stály rozvoj regiónov*. Prešov : ManaCon, 2002, 136-138.

⁶ BERZEVICZY, Gregor. *De commercio et industria Hungariae. Leutschoviae, 1797.*; známy je aj neskorší maďarský preklad uverejnený v budínskych Tudományos Gyűjtemény VIII. Buda 1818.; do nemčiny dielo preložil Karl Georg Rummy a nemeckou tlačou bolo vydané

V apríli a máji v roku 1807 podnikol Berzeviczy ďalšiu cestu do Varšavy a Gdanska, ktorej cieľom bolo znova preskúmať možnosť realizovania obchodnej cesty medzi Uhorskom a severnou Európou. Na financovanie svojej expedície naložil na plte sto sudov tokajského vína, ktoré chcel predat' vo Varšave.⁷ Na pltiach sa mal plaviť znova po Poprade, Dunajci a Visle. Úryvok z Berzeviczyho zápiskov z tejto cesty bol po jeho návrate publikovaný v roku 1808 vo *Vaterländisches Blatter für den austrian Kaiserstaat* pod názvom *Fragmenty z denníka pána Gregora von Berzeviczyho na jeho ceste do Varšavy v apríli a máji 1807* (Bruchstücke aus dem Tagebuche des Herrn Gregor von Berzeviczy auf seiner Reise nach Warschau im April und May 1807).⁸ V jeho úvode nachádzame inšpiráciu Adamom Smithom, keď o uhorskom obchode so severom uvádza: „Som presvedčený, že jedného dňa to bude pre našich potomkov bohatá zlatá baňa, ba dokonca viac ako zlatá baňa, pretože skutočným bohatstvom štátu nie je zlato a striebro: to je len jeho znakom.“⁹ Plavbu na rieke Poprad mu však komplikovalo množstvo vodných mlynov, ale už za Plavčom sa rieka uvoľnila a rýchly prúd unášal plte až do Dunajca a potom ďalej do Visly.¹⁰

Rovnako zaujímavé je Berzeviczyho splavovanie rieky Váh, o ktorom napísal krátky príspevok s názvom *Vodná cesta po Váhu*¹¹ (Die Wasserfahrt auf der Waag), ktorý bol publikovaný v januári v roku 1813 vo *Vaterländisches Blatter für den austrian Kaiserstaat*.¹² Cestu podnikol o polroka skôr, a síce v júni v roku 1812 po dokončení sejby, ktorá, ako píše autor, prebehla s veľkými ťažkosťami spôsobenými nedostatkom krmiva.¹³

Tieto Berzeviczyho krátke, tlačou publikované články sú skvelou

v roku 1802 vo Weimare.

⁷ GAAL, Jenő. *Berzeviczy Gergely élete és a művei. I. - II.* Budapest, 1902, s. 70.

⁸ BERZEVICZY, Gregor. Bruchstücke aus dem Tagebuche des Herrn Gregor von Berzeviczy auf seiner Reise nach Warschau im April und May 1807. In *Vaterländisches Blatter für den austrian Kaiserstaat*. 1. zv. Wien : Degenschen Buchhandlung. 1808, piatok, 19. august, s. 242-244.

Príspevok bol neskôr v skrátenej podobe publikovaný aj ako Wasserfahrt vom Zipser Comitat nach Warsaw im Aprill und Mai 1807. In *Topographisch-statistisches Archiv des Königreichs Ungern I.* Wien : Anton Doll, 1821, s. 118-120

⁹ „Ich bin überzeugt, daß einst für unsere Nachkommen dieß eine reiche Goldgrube werden wird, und noch mehr als Goldgrube, denn der wahre Staatsreichtum ist nicht Gold und Silber : dieß ist nur dessen Zeichen.“ BERZEVICZY, Bruchstücke aus dem Tagebuche ... s. 242.

¹⁰ BERZEVICZY, Bruchstücke aus dem Tagebuche ... s. 242.

¹¹ Vo význame „splavovanie Váhu“.

¹² BERZEVICZY, Gregor. Die Wasserfahrt auf der Waag In *Vaterländisches Blatter für den austrian Kaiserstaat*. 1. zv. Wien : Anton Strauss. 1813, sobota, 2. január, s. 1-3. Neskôr tiež publikované ako Die Wasserfahrt auf der Waag im Junius 1812. In *Topographisch-statistisches Archiv des Königreichs Ungern I.* Wien : Anton Doll, 1821, s. 121-123.

¹³ BERZEVICZY, Die Wasserfahrt ..., s. 1.

ukážkou jeho odhodlanosti a predovšetkým dôkazom toho, že jeho vedecké spisy sú založené na empirickej skúsenosti. Autor neváhal vyskúšať takpovediac na vlastnej koži splavnosť vybraných riek na účely rozšírenia prepravy tovarov. Z historiografického hľadiska sú príspevky cenným fragmentom informácií k výskumu pltníctva v oblasti dnešného slovensko-poľského pohraničia a na rieke Váh.¹⁴ Autor nám svojím výberom sídel a miest, ktoré považoval za hodné zmienky, ponúkol doklad kultúrno-spoločenského obrazu súdobej spoločnosti. Zo svojho pohľadu a postavenia teda uviedol významné šľachtické rodiny, ich starobylé i novovybudované sídla, rozvinuté a strategické obchodné mestá a pod. Rovnako tak môžu byť tieto príspevky zaujímavým dokladom a informačným zdrojom pri výskume v oblasti historickej geografie,¹⁵ histórie dopravy,¹⁶ či výskume technických pamiatok na Slovensku.¹⁷

Na záver pripájam krátku edičnú poznámku pre vysvetlenie metodiky edície prameňa. V preklade som zvolila používanie súčasných zemeisných názvov a tiež súčasné názvy miest a obcí tak, ako sa používajú na Slovensku, resp. v Poľsku. Originálne názvy tak, ako ich použil autor, uvádzam v poznámke pod čiarou. Priezviská uvedených osobností sú použité v pôvodnej podobe. Za jazykovú korekciu nemeckého prekladu ďakujem PhDr. Miroslave Slančíkovej.

¹⁴ Jednou zo starších publikácií, ktoré sa venujú histórii pltníctva je práca z roku 1977 od M. A. Husku. HUSKA, Miroslav Anton. *Letia pte dolu vodou... : Pltníci na slovenských riekach*. Bratislava : Tatran. 1977, 280 s.

Novšie napríklad JANTO, Juraj. Pltníctvo v tradičnej kultúre Slovenska. In *História Dunajplavby – vodná doprava na Slovensku*. Košice: Slovenské technické múzeum, s. 37-44.

¹⁵ Cenné sú tu napríklad aj dobové názvy jednotlivých miest, pohorí a pod., ktoré už na sklonku 18. storočia pomerne podrobne a vo svojej dobe najkomplexnejšie zachytil J. M. Korabinský vo svojom geograficko-historickom lexikóne Uhorska. KORABINSKÝ, Johann Matias. *Geographisch-Historisches und Produkten Lexikon von Ungarn : in welchem die vorzüglichsten Oerter des Landes in alphabetischer Ordnung angegeben, ihre Lage bestimmt, und mit kurzen Naachrichten, die im gesellschaftlichen Umgange angenehm und nützlich sind, vorgestellt werden*. Pressburg : Weber - Korabinsky, 1786, 858 s.

¹⁶ Najnovšie bol k tejto téme publikovaný zborník z konferencie Voda v kultúre a spoločnosti. Fenomén kultúrneho dedičstva v spoločnosti – dejiny, súčasný stav a perspektívy VI. JANTO, Juraj (ed.). *Historické súvislosti vodnej dopravy*. Košice : Slovenské technické múzeum, 2024, 89 s.

¹⁷ Z tohto hľadiska je zaujímavá napríklad zmienka o nádhernom drevenom moste pri Suchanoch, ktorý sa podľa autora zrejme po jeho ceste zrútil. „*Bey Szutsan im Thurozer Comitats ist eine prächtige Brücke von Holz. Ich weiß nicht, ob zu dem Bau dieser kostbaren Brücke etwas von der adeligen Casse dieses Comitats verwendet worden ist. Sollte sie bloß auf Unkosten der Bauern erbaut worden seyn, so ist es zu bewundern, wie die Contribuenten dieses kleinen Comitats dieß große und kostbare Werk haben erschwingen können. Ich höre, daß diese prächtige Brücke seitdem zusammen gestürzt sey.*“ BERZEVICZY, Gregor. *Die Wasserfahrt auf der Waag In Vaterländisches Blatter für den austrian Kaiserstaat*. 1. zv. Wien : Anton Strauss. 1813, sobota, 2. január, s. 2.

1. časť

BERZEVICZY, Gregor. Bruchstücke aus dem Tagebuche des Herrn Gregor von Berzeviczy auf seiner Reise nach Warschau im April und May 1807. In *Vaterländisches Blatter für den austrian Kaiserstaat*. 1. zv. Wien : Degenschen Buchhandlung. 1808, piatok, 19. august, s. 242-244. Neskôr bol príspevok v skrátenej podobe publikovaný ako Wasserfahrt vom Zipser Comitatz nach Warsaw im April und Mai 1807. In *Topographisch-statistisches Archiv des Königreichs Ungern I*. Wien : Anton Doll, 1821, s. 118-120.

Fragmenty z denníka pána Gregora Berzeviczyho na jeho ceste do Varšavy v apríli a máji 1807

Jeden z mojich obľúbených nápadov je uhorský obchod smerom na sever. Na tento účel by sa dali výborne využiť rieky Poprad, Dunajec a Visla. Som presvedčený, že jedného dňa to bude pre našich potomkov bohatá zlatá baňa, ba dokonca viac ako zlatá baňa, pretože skutočným bohatstvom štátu nie je zlato a striebro, to je len jeho znakom.¹⁸

Táto moja obľúbená myšlienka ma podnietila podniknúť cestu do Varšavy. Tam sú namierené pohľady Európy a pravdepodobne aj iných častí sveta.¹⁹ Tiež ma zaujímal, akým smerom sa uberá severský obchod teraz, pretože sa uvoľnili vzťahy pruského štátu.²⁰

Už je to desať rokov, čo som s týmto zámerom cestoval do Gdanska.²¹

¹⁸ Ide o priamy odkaz na Adama Smitha a jeho dielo *Bohatstvo národov*. Bohatstvo štátu vidí Smith napr. aj v del'be práce, z ktorej podľa neho vyplýva veľké znásobenie produkcie, ktoré v dobre spravovanej spoločnosti spôsobuje univerzálne bohatstvo a to sa rozširuje aj medzi príjmovovo najnižšie vrstvy ľudí. SMITH, Adam. *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*. I. – V. MetaLibri, 2007, s. 8-14.

Berzeviczy v 10. kapitole svojho národohospodárskeho diela píše, že „*Bohatstvo štátu nespočíva v peniazoch, ale v prítomnosti všetkých národných produktov v najvyššej možnej kvantite a kvalite, ktorú miestne okolnosti dovoľujú.*“ BERZEVICZY, Gregor. *Ungarns Industrie und Commerz*. Weimar : Gebrüder Gädicke, 1802, s. 112.

¹⁹ Pod uvoľnením vzťahov pruského štátu možno chápať vytvorenie Varšavského kniežactva, ktoré bolo klientským štátom napoleonského Francúzska, pričom vzniklo na územiach pôvodne zabratých Pruskom počas troch delení Poľsko-litovskej únie. Bližšie pozri WIHODA, Martin – FRIEDL, Jiří – ŘEZNÍK, Miloš – JUREK, Tomasz. *Dějiny Polska*. Edícia: Dějiny států. Praha : Nakladatelství Lidové noviny, 2017, 692 s.

²⁰ Oficiálne priniesol citeľnú zmenu až Tylžský mier podpísaný v júli 1807, keď sa Prusko vzdalo niektorých svojich území, a navyše muselo platiť vysoké vojenské kontribúcie. Táto porážka odštartovala v Prusku celý rad reforiem, ktorými došlo k postupnej premene Pruska z absolutistickej monarchie na liberálny štát.

²¹ Obchodnú cestu do Gdanska cez Krakov a Varšavu podnikol Berzeviczy v roku 1796. Túto jeho trojmesačnú výpravu možno považovať za jeho prvý praktický pokus obnoviť prerušené obchodné styky medzi spišskou a poľskou oblasťou. Cestu absolvoval plavbou na plti po riekach Poprad, Dunajec a Visla, ale i presunom na drevenom voze po spevnených cestách.

Krátko nato som vydal svoje pojednanie „O uhorskom obchode a priemysle“.²² Z toho druhá časť, ktorá sa zaoberá prekážkami obchodu a hospodárstva²³ v samotnom Uhorsku, nemohla vyjsť v tlači.²⁴ Vtedy som cestoval po zemi do Gdanska, teraz som podnikol cestu po vode do Varšavy. Našli sa všelijaké ťažkosti, ktoré by mohli ľahko vystrašiť niekoho, kto sa bojí vody.

Poprad by bol už na Spiši ľahko splavný plťami, keby nebolo toľkých mlynov. Spúšťanie plťí popri mlynských hatiach je mrzutý a nudný kus práce. Ale ide to, ak máte náklad, ktorému premoknutie neuškodí. Posledný mlyn je pri Plavči²⁵. Poprad tečie najskôr širokou dolinou, potom od Plavča²⁶ prudko medzi malebnými skalami pri Mníšku nad Popradom²⁷, kde je uhorsko-haličská colnica, až do Noweho Sączu.²⁸ Keď Poprad z tatranských potokov²⁹ vysoko stúpa, tak sa môžu udiať malé nehody, najmä ak sú pltníci opití, čo je častý prípad. Ak je príliš malý, tak ostanete tu a tam uviaznutí na prečnievajúcich skalách. Všetky tieto problémy sa dajú odstrániť s malými nákladmi.

²² Berzeviczyho najvýznamnejšie ekonomické dielo *O obchode a priemysle* (výrobe) *Uhorska*, v ktorom ponúkol hĺbkovú analýzu situácie a pomerov uhorského hospodárstva, bolo v latinčine publikované v roku 1797 pod názvom *De commercio et industria Hungariae* a pre veľký úspech bolo uverejnené aj v nemeckom preklade v roku 1802 s názvom *Ungarns Industrie und Commerz*.

²³ Tu možno uviesť, že tento zaužívaný preklad slova „Industrie“ ako „priemysel“ nie je úplne dobovo výstižný. Správnejšie by bolo uvádzať „hospodárstvo“ v zmysle „výroba“, nakoľko priemysel ako taký, resp. tak ako ho vnímame dnes, ešte na prelome 18. a 19. storočia nemal súčasný význam. Z tohto dôvodu aj v tejto edícii používam pre pojem *Industrie* výraz *výroba*.

²⁴ Publikovaný spis v napokon obsahuje 11 kapitol, pričom jeho 2. kapitola opisuje uhorské hospodárstvo a výrobu vo všeobecnosti.

²⁵ V origináli textu je uvedený názov *Balocsa*, pričom autor mal zrejme na mysli *Palocsa* – Plaveč.

²⁶ V origináli je opäť odlišne uvedený názov Plavča ako *Polocsy*.

²⁷ V origináli *Mnisek*.

²⁸ V origináli uvedené ako *Sandez*. V súčasnosti slov. Nový Sącz, Nový Sonč, Nový Sadeč – mesto v Malopoľskom vojvodstve.

²⁹ Berzeviczy ich uvádza ako karpatské potoky. Dnes uvádzame namiesto „karpatských“ potokov „tatranské“ potoky – potoky tečúce z Tatier, v minulosti nazvané Karpatami, ako súčasť karpatského oblúka.

Rovnako jeho predchodca Matej Bel vo svojich *Notíciách* uvádza pre Vysoké Tatry názov Karpaty, a to napríklad aj v časti o Oravskej, či Liptovskej stolici. „V prípade horských celkov sa v tomto Belovom texte stretávame najčastejšie s termínom „Carpathus“, t. j. Karpaty. Používa ho však nielen na pomenovanie celého geomorfologického celku – Karpatský oblúk, ktorý tvoril hranicu medzi Uhorským a Poľským kráľovstvom, ale aj v užšom význame pre pohorie Vysoké, resp. Západné Tatry, čo pri preklade aj reflektujeme a rozlišujeme.“ NAGY, Imrich. Oravská stolica vo Vedomostiach Mateja Bela. In *Matej Bel: Oravská stolica*. Čadca : Kysucké múzeum v Čadci, 2015, s. 43.

Pri Nowom Sączy sa Poprad vlieva do Dunajca a potom sa stáva úctyhodnou riekou, ktorá jasne a rýchlo sleduje svoj tok. Pri Opatowiaci,³⁰ kde sa Dunajec vlieva do Visly, je väčší ako Visla.

Opatowiec má výhodnú polohu. Mohli by byť z neho oba, obchodné mesto aj pevnosť. Nie je žiadne z toho, ale je, ako sú zvyčajne poľské mestá, bezvýznamné. Ak vezmeme do úvahy, že tieto rieky sú jediné, ktoré ponúkajú komunikáciu strednej Európy so severom tým najjednoduchším spôsobom, že Uhorsko má prebytok produktov, ktoré sever potrebuje,³¹ že Matej Korvín, veľký uhorský kráľ, túto myšlienku živo uchoopil a nasmeroval nielen grécke umenie z vtedy zničenej Orientálnej ríše, ale aj indický svetový obchod do Uhorska,³² tak je nepochopiteľné, ako táto myšlienka, ktorú tak silne naznačuje prirodzené usporiadanie, mohla ostať tak dlho nevyužitá.

Na Spiši sa nájdu pltníci v Hniezdnom³³, Starej Ľubovni³⁴ a Chmelnici³⁵. Keďže cena dreva stúpila tak vysoko a všetko ostatné oveľa viac zdraželo,³⁶ je teraz aj vodná doprava oveľa drahšia ako predtým, ale tvorí sotva tretinu dovozného.³⁷

Plte sú zbíjané dokopy v Podolínci³⁸, Hniezdnom, Starej Ľubovni,

³⁰ V origináli ako *Opatovez* alebo tiež *Opatowez*.

³¹ Vínom z Uhorska boli pred napoleonskými vojnami a delením Poľska zásobované Sliezko, Poľsko, Prusko, Švédsko a Rusko. Okrem vín každého druhu boli pri obchodovaní so severom z Uhorska vyvážané „*tabak, konope, potaš, dubienky, kovy, rozličné ovocie čerstvé i sušené, drevo na stavbu lodí – pokiaľ sa teda ešte niekde vyskytuje, sezónne plodiny, vlna a kožušiny, kovové predmety, med, medovina, slivovica, kuchynská soľ a „salnytr“ atď.*“ BERZEVICZY, Gregor. *Ungarns Industrie und Commerz*. Weimar 1802, s. 97.

³² Okrem toho, že Matej Korvín založil univerzity v dnešnej Bratislave (Universitas Instopolitana, založená v roku 1465) a v Pešti, tak v Budíne založil aj jednu z najväčších knižníc v Európe nazvanú Biblioteca Corviniana, ktorá okrem významných vedeckých spisov obsahovala množstvo diel klasických gréckych filozofov.

³³ V origináli *Gniesen*.

³⁴ V origináli *Lublau*.

³⁵ V origináli *Hopgart*.

³⁶ Odlesňovanie rozsiahlych území siaha omnoho ďalej ako do 18. storočia, pričom už v 12. a 13. storočí boli pod vplyvom nemeckej kolonizácie odlesnené územia predovšetkým v okolí vznikajúcich banských miest. V tomto trende sa pokračovalo aj v období 14. a 15. storočia, počas tzv. valašskej kolonizácie, ktorá sa stretla s miestnou drevorubačskou kolonizáciou. V 17. storočí naďalej pretrvával vplyv lesnej pastvy, predovšetkým v karpatskej oblasti, ktorý sa prejavil nielen na rozlohe lesov, ale aj na ich druhovom zložení. Úbytok dreva nepriaznivo zasiahol aj hospodársku oblasť, resp. podnikanie, pričom začalo stagnovať predovšetkým dovtedy dobre rozvinuté a prosperujúce baníctvo. V dôsledku zlého lesohospodárstva boli lesy v katastrofálnom stave a ceny dreva boli vysoké. KRIŽOVÁ, Eva – UJHÁZY, Karol – NIČ, Juraj. *Fytoecológia a lesnícka typológia*. Zvolen: Technická univerzita vo Zvolene, 2010, s. 60.

³⁷ Pozn. prekl.: dovozného poplatku.

³⁸ V origináli *Pudlein*.

Chmelníci, Plavči,³⁹ Ľubotíne⁴⁰ a zviazané dokopy dve a dve za sebou. Takto zviazaný pár sa nazýva trata. Po Poprade do Noweho Sączu prichádzajú traja muži na trate, aby ju viedli. Jeden je z Noweho Sączu poslaný späť a dvaja zostávajú do Opatowieca. V Opatowieci sa ďalší posielajú späť a dve traty alebo štyri plte sa zviažu a sú poháňané dvoma pltníkmi. V skutočnosti nie sú poháňané, pretože naboku nemajú veslá na zrýchlenie tempa toku, ale len spredu a zozadu, aby sa udržali v prúde rieky a vyhýbali sa pieskovým brehom a uviaznutiam.

Na jednu tratu sa môže naložiť 20 sudov alebo 60 centov⁴¹ váhy. Samozrejme, veľa závisí od toho, či je drevo plte suché alebo mladé, kým rozdiel je len v tom, či je plť viac alebo menej ponorená vo vode – nemôže sa potopiť.

Visla je široká, kalná a lenivá rieka, a preto by bol pohon bočnými veslami veľmi vhodný. Ale lodníci sa nenechajú nahovoriť na žiadne vylepšenia, sú plní povier a predsudkov. Jazdu v noci aj pri najjasnejšom mesačnom svite považujú za hriech, postia sa prísne, no pijú o to viac.

Cesta zo Starej Ľubovne do Varšavy trvá asi desať dní, ak je nepriaznivé počasie aj tri týždne. V noci sa nejazdí a plte sú pevne priviazané k brehu. Tentoraz sme kvôli vetru museli zostať tri dni v jednej dedine.

Čo dokáže urobiť ústava a vláda nad ľuďmi, aký rozdiel medzi bohatým, mravne vzdelaným sedliakom zo severného Nemecka a poľským roľníkom! Všetky ohľady bokom, o koľko väčšiu výhodu má zemepán, štát a kráľ z tamtoho ako z tohto.⁴²

Je smutné, akí sú tu sedliaci poverčiví. Keď sme si chceli nechať v piatok uvariť pár kurčiat, tak nám sedliak nielen odoprel kurčatá, ale tiež nás viac nechcel ubytovať. Pretože povedal, že patríme diablovi a raz kvôli tomu svätý Stanislav odišiel z kostola, presťahoval sa do susedstva a potom dedina vyhorela.

Poľský sedliak má veľa dobrých vlastností, sú tu hluční, aktívni, veselí a nie bezduchí ľudia. Hovoria výrazom a mimikou a majú veľa schopností, snažia sa utlmiť pocit svojej ťažkej situácie pálenkou.⁴³ A predsa je

³⁹ V origináli opäť použitý iný názov pre Plaveč – *Palvesa*.

⁴⁰ V origináli *Lubotin*.

⁴¹ 1 cent = 100 kg

⁴² G. F. Berzeviczy sa situácii sedliakov podrobne venuje vo svojom spise s názvom *De condicione et indole rusticorum in Hungaria* (O stave a povahe sedliakov v Uhorsku). Spis bol anonymne publikovaný v roku 1804, avšak náklad mal byť zničený. Neskôr boli odpisy z diela a jeho nemecký preklad viackrát publikované v nemeckých periodikách.

⁴³ V súvislosti so situáciou uhorských sedliakov uviedol Berzeviczy v III. kapitole diela *O stave a povahe sedliakov v Uhorsku* nasledovné: „(...) ak sa sedliakove opakované pokusy hospodárenia nevydaria, tak stratí odvalu a zväčša zo zúfalstva sa stane opilcom. Argument sedliaka je smutný, keď ho počujem, otriasa mnou až do špiku kostí. Súdi takto: Ak nemám nič, nikto mi nemôže nič vziať, ak niečo mám, určite to musím dať iným.“ BERZEVICZY, Gregor. Über den Zustand der Bauern in Ungarn. In *Europäische annalen*. Zv. IV. J. G. Cottaschen

ich situácia lepšia od rakúskeho prevzatia do držby, pretože viac nie sú nevoľníci.⁴⁴ Bývajú, žijú a obliekajú sa biedne, všetko je spolu v jednej chatrči – ľudia, hospodárske zvieratá, hydina. Dym ide von dverami a oknom, pretože tam nie je komín.

Sandomierz⁴⁵ má peknú polohu a mohol by byť tiež dobre opevnený. Je to malé mestečko, v ktorom je niekoľko obchodníkov a veľké trhy. Dziaków⁴⁶ má malebne krásnu polohu. Tu na ľavom brehu sa začína pahorok, ktorý pokračuje až do Puław⁴⁷ a spestruje túto jednotvárnú rovinu.

Rieka San vteká do Visly pod Sandomierzom. Je to hlboká, široká, pokojná, úplne splavná rieka. Tento kraj je veľmi úrodný na raž a pšenicu, siaha pozdĺž Visly nahor až po Krakov. Je to úrodná piesočnatá pôda. Ďalej smerom k Varšave sa zem stáva neúrodnejšou. Vo všeobecnosti sú polia obrábané v brázdach. Priehlbina má približne 2 stopy, vyvýšenie má 1 stopu. Úroda rastie viac vo vyvýšeninách ako v priehlbínach, čo je v tejto piesočnatej pôde obzvlášť prekvapujúce.

Brehy Visly sú husto obývané. Okrem dedín a miest je tu aj veľa sporadických obydľí. Visla má málo vodného vtáctva a málo rýb, oveľa menej ako Tisa a Dunaj.

Kazimierz má príjemnú polohu v údolí, ktoré úplne vyplňa Visla. Aj toto miesto poskytuje dôkazy o upadajúcom poľskom obchode s plodínami v rozpadnutých sutinových pôdach na brehoch Visly.

Puławy, sídlo kniežaťa Czartoryského, veľmi vhodne charakterizuje knieža, ktorého je dielom. Je to skutočne ušľachtilý, humánne, dobrotivý knieža, ktorého vzdelanie, vedomosti, vkus, hlava a srdce sú príkladné.⁴⁸

Buchhandlung. 1816, s. 355.

⁴⁴ V roku 1795 došlo k tretiemu deleniu Poľska medzi Pruskom, Ruskom a Rakúskou monarchiou, ku ktorej boli pripojené južné časti poľského územia vrátane západnej Haliče a dnešného južného Mazovska. Aj pre toto husto osídlené a ekonomicky zaostalé územie začlenené do monarchie vstúpili do platnosti zaužívané nariadenia, medzi inými patent Jozefa II, o zrušení nevoľníctva z roku 1781, ktorý v Uhorsku platil od roku 1785. V tomto smere teda možno s Berzeviczym súhlasiť, nakoľko iná situácia bola na poľskom území pričlenenom k Rusku, kde bolo nevoľníctvo zrušené až v roku 1861.

⁴⁵ V origináli *Sendomirs*.

⁴⁶ V origináli *Dsikov*.

⁴⁷ V origináli *Pulav*.

⁴⁸ Berzeviczy nespresnil, ktoré knieža má na mysli. V roku 1807 vlastnil Puławy Adam Kazimierz (1734 – 1823), ktorý majetok v roku 1812 podelil medzi svojich potomkov. Jeho synom bol aj významný poľský štátnik, známy tiež ako knieža Czartoryski, a síce Adam Jerzy, knieža Czartoryski (1770 – 1861). BAIN, Robert Nisbet. „Czartoryski, Adam George, Prince“. In *Encyclopædia Britannica*. Vol. 7 (11th ed.). Cambridge University Press, 1911, s. 721–722.

Zmienku o Adamovi Czartoryskom (aj Kościuszkovi) nachádzame napríklad v diele Jána Palárika *O vzájomnosti slovanskej* (1864): „*Jasnejšie ale myšlienku politiky slovanskej pochopil iba slobodomyselný cár ruský Alexander I. a slávny štátnik poľský knieža Adam Czarto-*

Puławy a jeho okolie sú veľmi krásne.

Z Puławy je opäť úplne zalesnená rovina do Varšavy. Silný severný vietor nás zdržal na celý deň pri Maciejowiciach⁴⁹ Tu bol chytený Kościuszko a vtedy sa rozhodlo o osude Poľska. Kościuszko dodržal slovo. Keď bol oslobodený zo Sibíri, sľúbil, že nikdy nebude slúžiť proti Rusom.⁵⁰

Karczew je posledné mesto cisárskej Haliče, v ktorom je pohraničná colnica. Z Haliče nemôže ísť do Varšavy okrem pšenice nič, z čoho sú obyvatelia veľmi nahnevaní.

Tak ako som prišiel do Varšavy, videl som, že moje špekulácie v obchodovaní sú úplne nesprávne. Moje očakávania, ktoré boli založené na mojich varšavských korešpondenčných správach, neboli vôbec uskutočniteľné. Utláčajúca daň 8 dukátov za sud uhorského vína stále existuje, teraz je ešte represívnejšia, pretože musí byť zaplatená hneď a v zlate. Pre nás je to veľmi deštruktívne. Francúzske a rýnske vína neplatia poplatok. Ak tento stav bude pokračovať, uhorský obchod s vínom bude veľmi trpieť a pravdepodobne sa zastaví.⁵¹

ryski. Keď totiž uzavretím zmluvy vienedskej Poliaci poslednú nádej stratili na možnosť obnovenia celistvosti a nezávislosti svojej otčiny, za ktorú pod Napoleonom proti Svätej aliancii bojovali, jediný knieža Adam Czartoryski, ktorý bol vtedy osobným priateľom a miláčikom cára Alexandra, nádej nestratil. On totižto, podobne ako Kościuszko v Amerike žijúci, nikdy nedôveroval klamným sľubom Napoleona, chcejúceho Poliakov iba za nástroj proti Rusom použiť; naproti tomu pre Poľsko viac docieľiť dúfal od slobodných zásad cára Alexandra, ktorým tento za viac rokov panovania svojho s celou úprimnosťou oddaný súc, všakové reformy zamýšľal.“ PALÁRIK, Ján. O vzájomnosti slovenskej. Zlatý fond denníka SME, 2012. [online] <https://zlatyfond.sme.sk/dielo/1757/Palarik-O-vzajomnosti-slovenskej/1#ixzz91FVeosT2> [cit. 2025-03-05].

⁴⁹ V origináli *Macsievize*.

⁵⁰ Tadeusz Kościuszko (1746 – 1817) bol poľský a americký generál. Od roku 1776 pôsobil v Amerike ako inžinier americkej armády a zapojil sa do amerického boja o nezávislosť. Po návrate do Poľska v roku 1784 pokračoval vo vojenskej kariére a stál na čele poľského národného povstania v roku 1794 proti Rusku a Prusku. Po potlačení povstania bol zajatý a uväznený v Petrohrade, kým v roku 1796 nezložil prísahu vernosti ruskému cárovi a následne emigroval do Spojených štátov amerických. Od roku 1798 sa až do Viedenského kongresu zdržiaval vo Francúzsku (v poľskej otázke nebol zástancom politiky Napoleona I.) a ďalej sa usiloval o zjednotenie Poľska. Po Viedenskom kongrese však s jeho výsledkami ostal rovnako ako Czartoryski sklamaný. BAIN, „Kosciuszko, Tadeusz Andrzej Bonawentura“ ..., s. 914-915.

⁵¹ O obchodovaní s vínom z Uhorska sa zmienil G. Berzeviczy aj v 4. kapitole svojho diela *O obchode a hospodárstve Uhorska*, ktoré vyšlo v nemeckom preklade v roku 1802. Okrem iného uviedol: „(...) po tom, čo sú u nás v prospech rakúskych výrobkov zakázané všetky pruské výrobky; a Prusi naproti tomu podľa práva odvetvy zakázali naše uhorské výrobky: – pretože v susednej Haliči a Poľsku sú rakúske vína vyvážané bez akejkoľvek dane, a samotná Halič, hoci patrí uhorskej korune, sa zmenila na rakúsku provinciu: – keďže po všetkých týchto štátnych otrasoch, ktoré Poľsko v našich časoch postihli, žiadna obchodná urážka neprospevala vývozu uhorského vína, toto dôležité odvetvie obchodu pokleslo do takej miery, že na severe, za hranicami Sliezska, Haliče a Varšavy, sa uhorského vína spotrebuje veľmi

Najviac ma bolelo, že som si doviezol svoje dobré, cenné vína. Keby som bol býval doviezol obyčajné vína zo zlých ročníkov ako Židia, ktorí majú kontrakty s francúzskym komisariátom a zásobujú špitály vínom z Uhorska, nebolo by ma to tak mrzelo. V špitáloch je veľká spotreba, denne 50 – 60 sudov vína, tiež sa za tieto vína určené pre špitály neplatia žiadne poplatky a pod touto zámienkou sa mnoho vín pašuje bez poplatku do Varšavy, z čoho ale majú zisk len zainteresovaní.

Tiež som tu zistil a prakticky sa mi potvrdilo to, o čom som bol teoreticky presvedčený, a síce, že vysoké clá sú absolútne neúčelné. Čím vyššie sú poplatky, tým menej z nich dostane vláda, možno spolehľivo predpokladať, že na tom stráca. Oplatí sa podplácanie, sprenevera a podvod, podvodníkovi to prospeje, poctivého muža to uvrhne k zemi.⁵² Paralýza obchodu, konvulzia hospodárstva, korupcia, nemorálnosť, viaznutie obehu, nedostatok a núdza, atď. sú toho nevyhnutnými dôsledkami.

2. časť

BERZEVICZY, Gregor. Die Wasserfahrt auf der Waag In *Vaterländisches Blatter für den austrian Kaiserstaat*. 1. zv. Wien : Anton Strauss. 1813, sobota, 2. január, s. 1 – 3. Príspevok bol v skrátenej podobe publikovaný ako Die Wasserfahrt auf der Waag im Junius 1812. In *Topographisch-statistisches Archiv des Königreichs Ungern I*. Wien : Anton Doll, 1821, s. 121 – 123.

Splavovanie Váhu

V každej mysliacej hlave sa určite tvoria obľúbené myšlienky, ktoré sú odtlačkom jeho presvedčenia, typu jeho individuality, výsledkom jeho bádania. Jednou z mojich obľúbených národohospodárskych myšlienok je stále nerozvinutý obchod rakúskej monarchie, smerom na sever a do Orientu.⁵³

málo a všetky tieto severné krajiny sú zásobované španielskym, francúzskym a rýnskym vínom. Ďalším dôsledkom toho je, že tokajské vinohradníctvo teraz začína upadať. Je málo majiteľov viníc, ktorým by skutočne prospelo vinohradníctvo, obrábajú svoje vinohrady, starajú sa o kvasenie vína, lebo v ňom majú veľký kapitál, a dúfajú, že sa obnoví uhorský obchod s vínom; ak táto nádej pominie, určite ubudne aj tokajské vinohradníctvo a tieto nádherne vínárske vrchy budú zanedbané. BERZEVICZY, Gregor. *Ungarns Industrie und Commerz*. Weimar 1802, s. 24 – 25.

⁵² Uvrhne k zemi – zloží na kolená.

⁵³ Berzeviczy na tému zahraničného obchodu a obchodovania s Áziou napísal viacero prác, medzi najznámejšie patria: *Ansicht des asiatisch-europäischen Welthandels nach dem jetzigen Zeitbedürfniß betrachtet* (Názor na ázijsko-európsky svetový obchod posudzovaný podľa aktuálnej potreby) 1808, *Ansichten über den Welthandel* (Pohlady na svetový obchod) 1808, *De commercio septentrionali Hungarico* (Obchod severného Uhorska) 1809, *Die Erweiterung des Nordischen Handels, dem hohen Wiener-Congreß unterthänigst darges-*

Pre túto myšlienku som urobil všetko, čo bolo v rámci mojich obmedzených síl, cestoval som, experimentoval a podnikal.⁵⁴ Pokúsil som sa o tom zozbierať náležité poznatky a preskúmať lokality. Ale ešte som sa nevydal na plavbu po Váhu a už dávno som sa rozhodol, že to urobím sám, pretože to musíte urobiť sami, vyskúšať, podniknúť to, čo chcete vedieť presne, s istotou, správne.

Nie preto som tak dychtil po vodnej ceste po Váhu, že by som Mairov návrh,⁵⁵ ktorý dal cisárovi Jozefovi o spojení Váhu s Popradom tu na úpätí Karpát kanálom a následnom prepojení Čierneho mora s Baltickým, považoval za to, za čo sa vtedy vydával. Ale jednoducho preto, že to bola podstatná časť môjho výskumu, a táto medzera v mojich vedomostiach mi nepríjemne chýbala. Toto leto som teda podnikol tento vodný výlet a chcem vám tu poskytnúť nejaké fragmenty.

Vodnú cestu som mohol podniknúť až v júni, pretože sejbu som dokončil až koncom mája. A síce dokončil s veľkými ťažkosťami, keďže ťažný dobytok bol pre veľký nedostatok krmiva takmer úplne nepoužiteľný. Zväzok slamy dostatočne veľký na to, aby sa dal zdvihnúť jednou rukou, mal napr. hodnotu 6 – 8 zlatých a nebolo ho možné získať nikde inde ako od farárov, ktorí tu v krajine dostávajú desiatky z úrody. Z dvoch kusov dobytky sa dával jeden na slamu, aby zachránil toho druhého pred hladom.

Liptovský Hrádok leží na sútoku Bieleho a Čierneho Váhu, prvý tečie z Tatier⁵⁶ a druhý z Kráľovej Hole. V Liptovskom Hrádku vynikajú Wisnerove výtvory.⁵⁷ Bol prefektom v tomto komorskom panstve. Hrádok

tellt (Rozšírenie severného obchodu ponížené predstavené váženému Viedenskému kongresu) 1814, *Die Erweiterung des nordischen Handels* (Rozšírenie severného obchodu) 1814, *Von dem nordischen Handel der österreichischen Monarchie* (Zo severného obchodu rakúskej monarchie) 1816.

⁵⁴ Najznámejšie dve cesty smerom na sever do Poľska podnikol G. Berzeviczy v roku 1796 a v roku 1807.

⁵⁵ François Joseph Maire (1738 – 1788) bol francúzsky kartograf, hydrograf a vojenský inžinier, ktorý od polovice 18. storočia pôsobil vo Viedni. Je autorom Hydrografickej mapy štátov Rakúskeho domu pod Rýnom z roku 1788 (*Carte Hydrographique des États de la Maison d'Autriche en deçà du Rhin*, Vienne 1788), ktorej súčasťou sú zdôvodnené pripomienky o vnútornom obehu obchodu v štátoch Rakúskeho domu, ktoré majú slúžiť ako vysvetlenie hydrografických máp týchto štátov (*Mémoire raisonné sur la circulation intérieure du commerce dans les États de la maison d'Autriche, pour servir d'explication aux cartes hydrographiques de ces États*, Strasbourg, Gay 1786 – 1788). Jeho návrh zahŕňa: I. Spojenie Jadranského mora s Kulpou, II. Spojenie Drávy so Sávou, III. Spojenie Váhu s Popradom, IV. Spojenie Popradu a Dunajcu s dvomi ramenami Visly, V. Spojenie Sanu a Bugu s Niesterom, VI. Pôdorys a priemer dvoch plavebných komôr znázorňujúci typ pohybu, pri ktorom môže loď postupne stúpať do určitých výšok a potom opäť klesať. *La vision audacieuse de l'ingénieur hydraulique François-Joseph Maire (1738 – 1788)* [Online] Danube-culture, © droits réservés, mis à jours mars 2024.

⁵⁶ Berzeviczy namiesto Tatry používa v 18. storočí zaužívané pomenovanie Karpaty.

⁵⁷ František Wisner z Morgensternu získal viaceré pozície v armáde rakúskej monarchie,

by nemal bezpochyby vynechať nikto, kto príde do týchto oblastí.

Každá komorská správa má neľahko prekonateľnú tendenciu, byť dostatočne neužitočná pre štátnu pokladňu. Pre komorskú správu počujeme mnoho nablýskane povedaného, rovnako tak krásne, ako sú komorské tabuľky na papieri. Ale v skutočnosti je to inak a zdá sa mi, že niet pochýb o tom, že najziskovejším využitím komorských pozemkov by bol dobre dohodnutý prenájom.

Splavovanie Váhu širokým údolím Liptovskej stolice je naozaj veľmi krásne. Na pekne postavenej plti letíte dolu rozbúrenou riekou, napravo je žulové pohorie, naľavo nie oveľa nižšia vedľajšia vetva vápencového pohoria.⁵⁸ Oba brehy sú posiate dedinami a vidieckymi domami šľachty, obrovská rozmanitosť výhládov. Na oboch brehoch je život a pohyb veľmi značného obchodu s drevom, ktorý sa na tejto rieke tiahne až k Dunaju a ďalej až k Belehradu. Plyniete teda rýchlo ako šíp s neustálou zmenou prevkarpivých pohľadov dolu do Ružomberka, kde sa oválny horský kruh uzatvára, a Váh si razí cestu úzkymi horskými roklinami do Turčianskej stolice.

Vážsky obchod s drevom má svoj začiatok v Liptovskom Hrádku, prostredníctvom niekoľkých lesov, ktoré nie sú komorské, v Liptovskej stolici zosilnie – narastá z komorských lesov v Ružomberku a Hubovej⁵⁹ a značne sa zväčšuje riekou Orava, ktorá sa pod Hubovou spája s Váhom.

Úzke horské rokliny od Ružomberka po Kral'ovany sú v inom štýle krásne a do očí bijúce. Zrúcaniny niektorých horských hradov ešte pridávajú tejto oblasti malebnosť a romantickosť.

Pri Sučanoch v Turčianskej stolici je nádherný most z dreva. Nevieam, či na stavbu tohto vzácneho mosta bolo použité niečo z kasy šľachticov tejto stolice. Ak sa stavalo len na náklady sedliakov, tak treba obdivovať, ako si prispievatelia tejto malej stolice mohli dovoliť toto veľké a hodnotné dielo. Počul som, že tento nádherný most sa odvtedy zrútil.

Pri Žiline a nižšie nadol sa oblasť stáva priateľskejšou, zábavnejšou. Krásu týchto pohľadov umocňujú krásne magnátske obydlia v Budatíne grófa Csákyho, v Považskom Podhradí Szaparyho, v N...⁶⁰ grófa Balassu,

prícom pôsobil napríklad v Marmarošskej a Aradskej stolici, alebo v Sedmohradsku. V rokoch 1795 až 1808 bol prefektom Hrádockého panstva a významne sa zaslúžil o rozvoj Liptovského Hrádku. Vybudoval tu prvú lesnícku školu na území Uhorska.

⁵⁸ V súčasnosti pri splavovaní Váhu od Liptovského Hrádku v smere do Ružomberka nazývame pohorie nachádzajúce sa napravo Západné Tatry a ďalej sú to Chočské vrchy a pohorie, ktoré sa nachádza naľavo sa v súčasnosti nazýva Nízke Tatry.

⁵⁹ V origináli *Gombas*.

⁶⁰ Vydavateľ zrejme nedokázal rozlíštiť, akú obec uviedol Berzeviczy vo svojom texte, a tak uviedol iba „N...“ BERZEVICZY, Gregor. *Die Wasserfahrt auf der Waag In Vaterländisches Blatter für den austrian Kaiserstaat*. 1. zv. Wien : Anton Strauss. 1813, sobota, 2. január, s. 2.

Možno predpokladať, že na tomto mieste sa spomína Orlové (v súčasnosti ide o mestskú

v Lednických Rovniach grófa Aspermonta,⁶¹ v Dubnici nad Váhom grófa Illyesházyho.

V Trenčianskej stolici už Váh spôsobuje aj strašné pustošenie, neustále si razí nové cesty, pretože už nie je brzdený horami a skalami. Niekedy sa delí na viacero prúdov, niekedy sa rozlieva doďaleka a doširoka, niekedy sa vlieva do úplne nových tokov a nijakým spôsobom sa neusmerňuje späť do svojho koryta, predstavuje obraz anarchického despotizmu a devastácie. Tečie veľmi ďaleký úsek pozdĺž okraja kopca a mne na pľti bolo jasné, že ak sa pretrhne ďalej na ľavom brehu, nevyhnutne sa vyleje do nižšie položeného údolia a zničí niekoľko dedín a ich polí.

Trenčín leží na brehu Váhu, ale trenčianske teplé kúpele sú ďalej. Na druhej strane piešťanské teplé kúpele sú veľmi blízko brehov Váhu. V prvých je kúpanie spoločné, čo sa mi z viacerých dôvodov vôbec nepáči, v druhých je teplá voda vedená potrubím do komôr, kde sa môžete kúpať v samostatných vaniach.⁶²

Hlohovec s oproti ležiacou pevnosťou Leopoldov má úchvatnú polohu a výhľad z terasy zámku grófa Erdödyho je strhujúco krásny.⁶³

Sereď je pôvabné grófske trhové mesto Esterházyovcov.⁶⁴ Tu sa vodná cesta po Váhu končí pre tých, ktorí obchodujú v Bratislave a vo Viedni. Tu sa skončil aj môj vodný výlet. Sereď je tri míle od Bratislavy a jazdí sa tam často. Bratislava je bariérou Viedne.⁶⁵

Viedeň je vďaka rakúskemu obchodnému a priemyselnému systému ústredným bodom, v ktorom sa zlievajú prúdy celej monarchie. Ale vodnú cestu po Váhu Viedeň zďaleka ešte nevyužíva tak, ako by ju využiť mohla, a pre vplyvné obchodné domy tu ešte leží úhorové pole výnosnej úrody. Kto to prvý a správnym spôsobom uchopí, môže s istotou počítať s veľkým ziskom.

Ďalej sa po Váhu obchod rozšíril do Komárna⁶⁶, kde, ako je známe, sa

časť Považskej Bystrice). Kaštieľ v Orlovom dal na začiatku 17. storočia vybudovať Žigmund Balassa a v 18. storočí bol významne prebudovaný v barokovom slohu.

⁶¹ V obci Lednické Rovne mal svoje panstvo gróf Johann Gobert Aspremont-Linden, ktorý na svojom pozemku vybudoval rozsiahly anglický park. Rozprestiera sa na ploche 18,5 ha na pravej strane Váhu a je udržiavaný do súčasnosti. Nakoľko bol park vybudovaný už koncom 18. storočia, resp. na prelome 18. a 19. storočia, Berzeviczy ho mal možnosť pri splavovaní Váhu v roku 1807 vidieť krátko po jeho vzniku.

⁶² V 18. storočí bol významným majiteľom kúpeľov gróf Štefan Illésházy, ktorý sa postaral o rozvoj kúpeľov. Nechal vybudovať niekoľko nových budov a kúpele sprístupnil verejnosti. V tomto období patrili tieto kúpele k jedným z najvýznamnejších kúpeľov v Uhorsku.

⁶³ Starší kamenný hrad, ktorý v priebehu storočí patril viacerým šľachtickým rodom, od roku 1720 patril Erdödyovciom. Tí prestavali pôvodný hrad na barokový kaštieľ, čím vznikol dvojposchodový štvorkrídlový objekt a v tejto podobe je známy do súčasnosti.

⁶⁴ Esterházyovci boli majiteľmi tohto panstva od 17. storočia.

⁶⁵ V origináli „*Prefßburg ist eine Barriere von Wien.*“

⁶⁶ V origináli *Komorn*.

Váh vlieva do Dunaja, a potom ďalej po Dunaji do Pešti, do Belehradu a za jozefínskych čias až do Konštantínopolu.

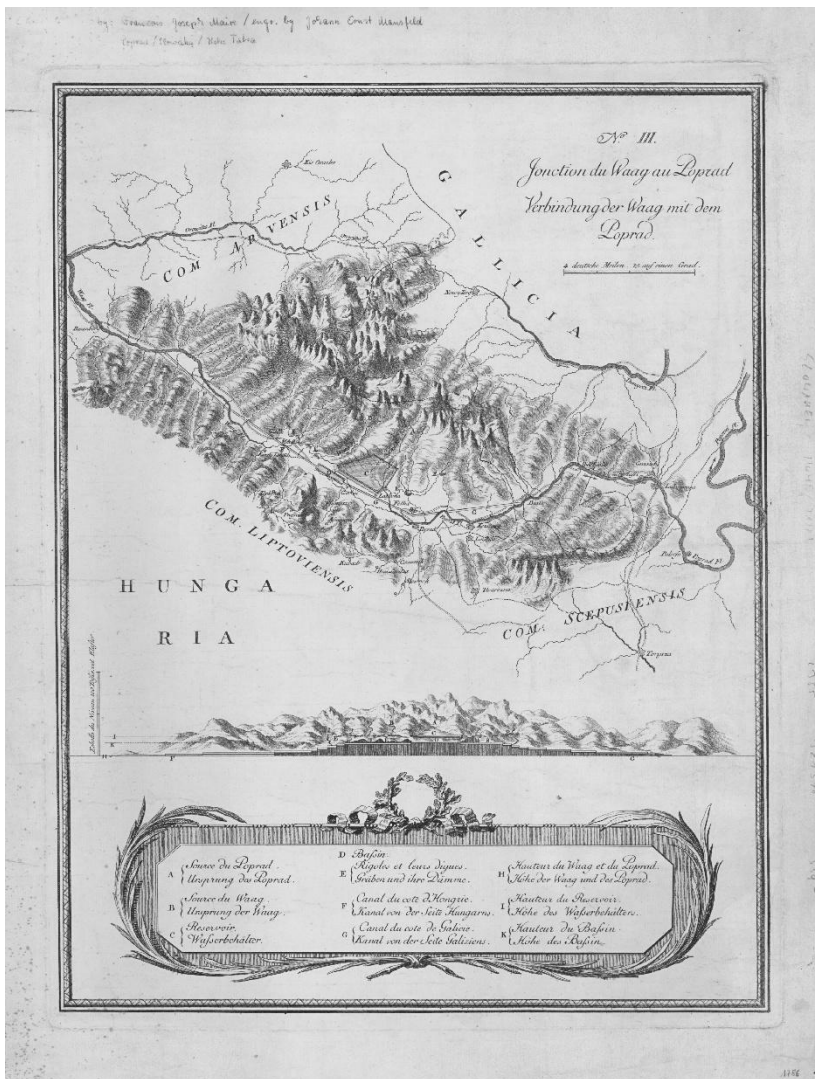
Ak zväžime, ako priaznivo príroda usporiadala tok Dunaja, ktorý spája Európu s Áziou, a otvára komunikáciu s Východnou Indiou, ako je tento mocný prúd sám o sebe pozvánkou predávať naše rozmanité výrobky indolentným Orientálcom, tak musíme byť prekvapení, že sa využíva tak málo, že tak veľmi uniká pozornosti, že tak veľa príležitostí ostalo nevyužitých. Môžeme ľutovať, že rakúska monarchia nevlastní vyústenie Dunaja do Čierneho mora, aby si uplatnila ďalší nárok na debarbarizáciu tohto nádherného Orientu.

Poznámka, ktorá je aj tak teoreticky dokázaná, sa mi prakticky na tejto ceste tiež očividne preukázala, totiž, že pre rozvoj Uhorska by bolo potrebné, aby sa množili kráľovské slobodné mestá. Porovnanie tých oblastí Uhorska, ktoré majú mestá, s tými, ktoré ich nemajú, je toho veľavravným dôkazom. Práve mestská kultúra charakterizuje Európu a povyšuje ju nad zvyšok sveta. Predsudok v Uhorsku voči mestám je veľmi škodlivým predsudkom.

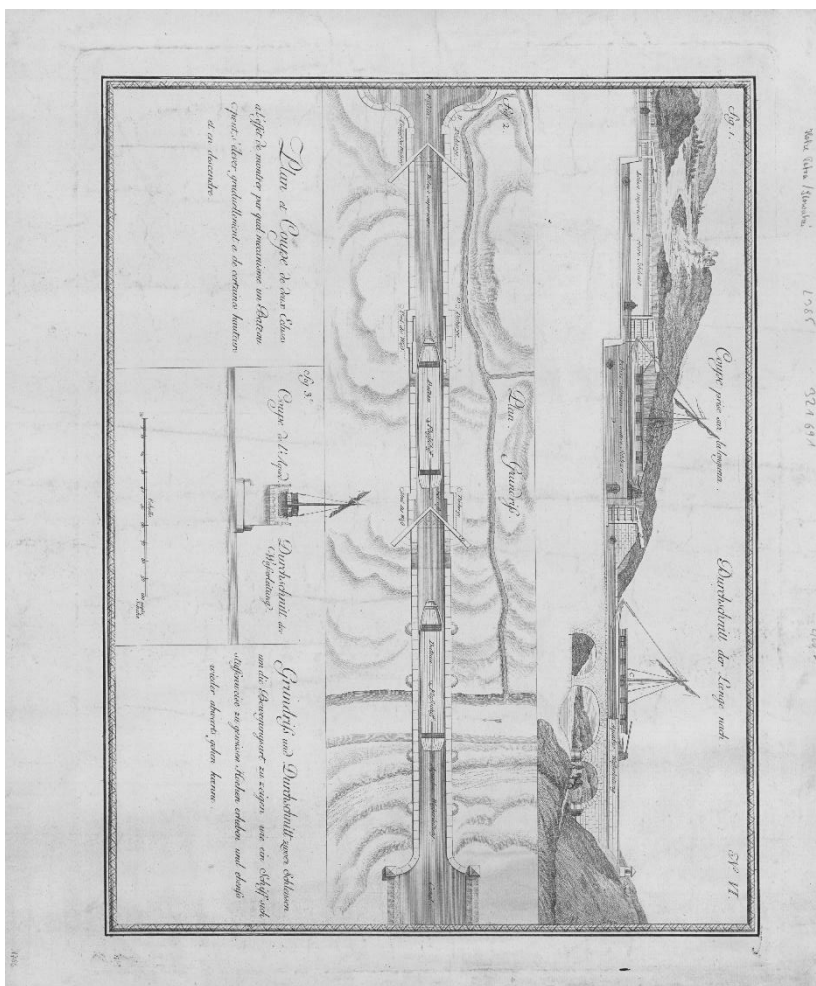
Pramene Váhu nie sú veľmi vzdialené od prameňov Popradu.⁶⁷ Sú to tatranské pramene⁶⁸ z dvoch susedných dolín. Z tejto výšky Váh prúdi do Čierneho, Poprad do Baltského mora opačnými smermi. V Poprade sa vyskytujú lososy, produkt severu, v susednom Váhu žiadny. Tu sa teda dotýkajú krajné klimatické hranice.

⁶⁷ Vo svojom národohospodárskom diele Berzeviczy doplnil prepojenie riek na severe Uhorska po cestách nasledovne: „(...) Ešte by som k tomuto veľkému plánu navrhoval ako dodatok, pridať prepojenie Tisy s Popradom, ktoré by bolo ľahko uskutočniteľné medzi Tokajom a Lubotínom pevnými obchodnými cestami cez Košice a Prešov, ktorých už je veľká časť dokončená. Poprad sa od Lubotína splavuje plŕami, ktoré môžu vyvážať naše produkty odtiaľ na Visle do Varšavy a do Gdanska a týmto spôsobom by tadeť došlo k prepojeniu Baltského mora cez Poľsko a Uhorsko s Jadranom.“ BERZEVICZY, Gregor. *Ungarns Industrie und Commerz*. Weimar 1802, s. 92.

⁶⁸ Berzeviczy ich uvádza ako karpatské pramene.



Obr. 1: Neznámy grafik (François Joseph Maire ?) – Čiastkový pohľad na Tatry a plán projektu prepojenia Váhu a Popradu, 1785–1786, Slovenská národná galéria, SNG, <https://www.webumenia.sk/dielo/SVK:SNG.G.13747>



Obr. 2: Neznámy grafik – Plán projektu stavidiel prepojenia Váhu a Popradu, 1785–1786, Slovenská národná galéria, SNG, <https://www.wbumenia.sk/dielo/SVK:SN.G.13748>