



*Velké Ripňany
v čase*

Vážení čitatel, dostáva sa Vám do rúk malá brožúra, ktorá Vás prevedie históriou od najstarších dôb až po súčasnosť v našich dedinách spod Marháta. Keď som bol raz na jednej prednáške na Morave, zaujal ma prednášajúci svojím pohľadom na svoju rodnú obec a s konštatovaním, že neexistuje žiadna obec – dedina, ktorá nemá zaujímavosti a potenciál na rozvoj cestovného ruchu. Moje pátranie sa sústredilo na tri oblasti z histórie našich obcí, i keď tých zaujímavostí je veľmi veľa.

1. Doba bronzová - Tri ripnianske mohyly (2300 - 800 pred našim letopočtom)

Podľa periodizácie rozlišujeme dobu bronzovú na Staršiu (2300 - 1600 p. n.l., Strednú (1600 / 1500 - 1200 p. n.l.), Mladšiu (1200 - 1000 p. n.l.) a Neskorú dobu bronzovú (1000 - 800). Doba bola bronzová charakteristická nástupom kovovej zliatiny. Bola tvrdšia a tým našla lepšie uplatnenie ako meď. Bola poznamenaná posilnením moci triedy bojovníkov a kovolejárov, ktorí sídlili na hradiskách. Zapojením sa do obchodu na trase od Baltického po Stredozemné more, našli inšpiráciu vo vývoji v Grécku (mykénska kultúra) v podobe kamennej architektúry na hradiskách a urbanistickým členením vnútornej zástavby. Toto všetko radí karpatskú kotlinu medzi vedúce civilizačné centrá Európy. Zlom nastáva na prelome staršej a mladšej doby bronzovej. **Expanzívny mohylový ľud prináša skazu**, no zároveň sa produkuje viac bronzu. Vrcholom mohylových kultúr mladšej doby bronzovej sú bojovníci s kopijou a mečom, v bronzovom pancieri. Nastáva pohyb etník, znamenajúcich príchod Praitalikov do Itálie a Pradórov do Grécka. Tí, čo zostali, ukrývajú sa do hradísk, čakajúc na svoj koniec v podobe vpádu východných kočovníkov. Až doba železná znamená znovuvzkriesenie veľkých kultúr neskorkej doby bronzovej. Na severe, v dobre chránených horských údoliach, bokom od búrlivých udalostí, sa zatiaľ vytvorí životaschopná kultúra umných remeselníkov a poľnohospodárov, ktorá tu pretrvá skoro tisíc rokov.

Vrstvy bojovníkov vyzbrojených bronzovými zbraňami posilňujú svoj vplyv čo vedie k vzniku vojenskej demokracie. Výbojná **čakanská kultúra**, známa z bohato vybavených kniežacích mohýl, ovláda okrajové územia okolitých kultúr: pozdĺž rieky Nitry lužické, velatické (okolie Neziderského jazera) a pilinskej (predpokladá sa „ochranný“ pomer vyplácaný pilinskými bronzami). Keramika čakanskej kultúry je charakteristická dobrým vypálením a hnaním napodobňujúcim kovový materiál. Nížinné sídliská mohli byť i obohnané hrotitou priekopou (Ipeľský Sokolec). **Najznámešie mohylníky sú v Čake, Kolte (počas nanášania plášťov obety ľudí), Veľkých Ripňanoch, Dedinke. Dedinky**, hrob II. obsahoval vedľajší ženský hrob mladej (18 r.) kňažky (slnečného?) kultu: bronzová čelenka, šperk, 4 ihlice, spona, na hrudi mliečny opál, keramická súprava na pitie, v rukách šidlo a ihlica - **právom bola táto dievčina zaradená medzi 11 najvýznamne-**

jších ženských postáv 13. stor. p. n.l. - k manželke Ramzesa II, veľkokňažke Debore, che-
titskej kráľovne Puduhepe a čínskej princezny FU HAB (Pu Habi).

Archeológ PhDr. Jozef Paulík Csc (vykonal výskum na mohylách vo Veľkých Ripňanoch, v Lužanoch) z archeologického múzea v Bratislave v roku 1974 našiel v hrobevej jame kosť dievčiny s mimoriadnou posmrtnou výbavou. V hrobe ležalo okolo 100 bronzových predmetov, medzi nimi náramky, sponky, ihlice, náhrdelníky. Priemer mohyly pred započatím výskumu bol 20 m a jeho výška 150 cm. Pôvodne bol tento kopec vyšší ale každoročným obrábaním pôdy poľnohospodárskym družstvom sa kopec odorávaním postupne znižoval. Podľa predpokladu išlo o objekt z mladšej doby bronzovej – tzv. čačianska kultúra. V okrajových častiach sa odkryla väčšia spálená plocha nepravidelného oválneho pôdorysu o rozmeroch 460×380 cm. Na zachovalejších častiach sa zistila tenká hraničná vrstva popola, uhlíkov, čriepkov a kostičiek. Pozostatky mŕtveho boli uložené v štvoruholníkovej hlbokoj jame, v strede spálenej plochy. Vo východnej časti mohyly boli ďalšie tri žiarivé hroby, časovo súčasné so stredným objektom. Vo všetkých boli (súdiac podľa výbavy) pochované ženy, alebo dievčatá. V najbohatšom z týchto hrobov sa našla v tom čase v Strednej Európe najkompletnejšia súprava ženských šperkov a bronzových súčastí odevu v súdobých žiarivých hroboch vôbec. Čelenky, spony, ihlice, náhrdelníky, náramky, náušné kruhy, kruhy do vlasov, terčovité puklice, štyri druhy amuletov a iné drahocennosti, tiež pomerne zachované keramické molodary patrili k výbave hrobu. Pri týchto nálezoch sa odkryli aj orbou narušené hroby. Násyp mohyly bol navrhovaný spôsobom, ktorý sa javí v tejto oblasti typický pre čačiansku kultúru. Povrchový zber pôdy, ktorý bol odobratý takmer z celého katastra obce Dedinka, určuje polohu pravdepodobne zaniknutej obce Fajkurt, ktorá bola o niekoľko 100 metrov ďalej, južne ako je dnešná obec Dedinka. V blízkosti mohyly bola pravdepodobne i osada čačianskej kultúry. V mohyle bol pochovaný aj jeden muž, vedúci člen spoločnosti. Jeho hrob bol pietne vyzdvihnutý. Bohatstvo hrobu je paralelné



■ Dedinka. Kroj kňažky z mohyly (foto SNM)



■ Rekonštrukcia honosného odevu bojovníka z mohyly v Čake (foto SNM)

s mužským hrobom v Čake. Podľa výskumu sa zdá, že išlo o dobrovoľné, alebo nútené sprevádzanie mŕtveho v centrálnom hrobe na druhý svet. Všetky materiály nájdené v hrobe boli odvezené pre laboratórne spracovanie do Slovenského národného múzea do Bratislavy. Týmto má Dedinka trvalé miesto v pravekých dejinách Slovenska. Keďže je tento hrob svetovým unikátom, nemecký archeológ Herman Muller – Kappe vypracoval vedeckú analýzu, rebríčok najvýznamnejších žien sveta v 13. storočí pred Kristom. Dámu z Dedinky zaradil na 7. miesto v svetovom meradle.

Na prelome stupňov BD/HA1 sa bojovnícka elita zapojila do prvej vlny veľkého sťahovania národov, s ktorým súvisí príchod Dórov do Grécka. Zvyšky obyvateľstva boli čoskoro asimilované Velatickou kultúrou.

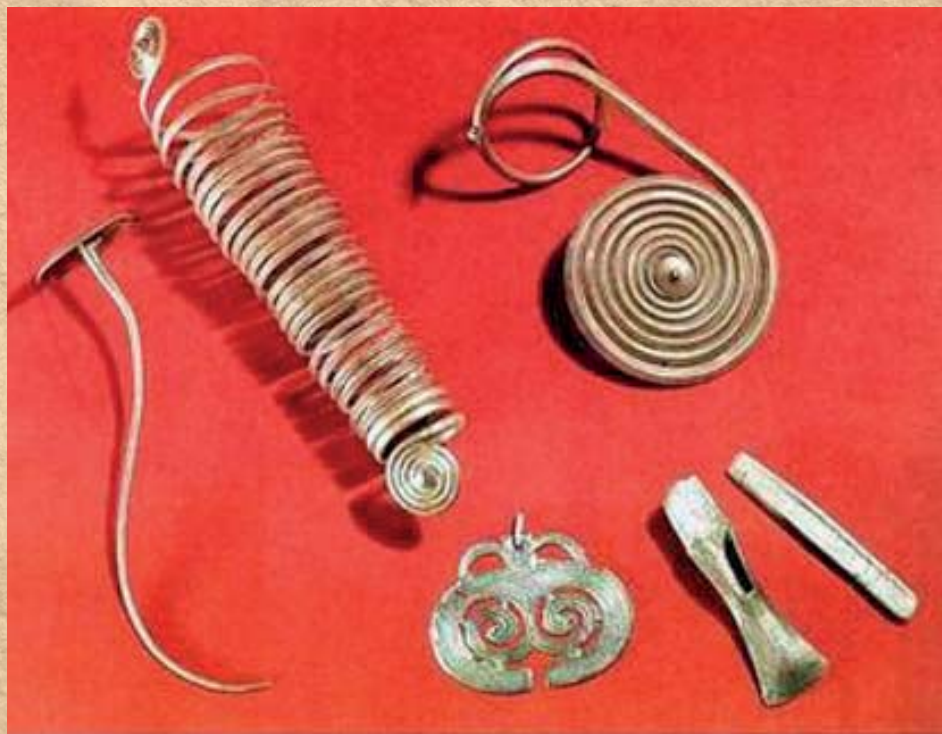
Velatická kultúra hraničila s kultúrou čakanskou na rieke Váh, len v oblasti Piešťan sa presúva i na ľavú stranu (hradisko Ducové) a reprezentuje tlak na lužické obyvateľstvo (vrámci dvojjetnického spoločenstva). Iné významné hradiská boli Pohanská nad Plaveckým Podhradím a Devín, stavby boli kolové max. 2-priestorové, niekedy vo forme megaronu. Radové obyvateľstvo pochovávalo na popolnicových pohrebiskách (Chotín, Devínska Nová Ves, Zohor) Najreprezentatívnejší celok predstavuje bohatá kniežacia mohyla v lužickom prostredí (Očkov, okres Piešťany) reprezentujúca moc velatických kniežat nad okolitým podrobeným lužickým obyvateľstvom. Kniežacia hrobka bola vykradnutá, i tak sa našlo 100 nádob, pozlátené miska, doklady postroja, meča, noža, hrotu oštepú a zlatého drôtu (zvyšky brokátu?). Kompletná výbava podľa autora výskumu pozostávala z prilby, holenných chráničov, hrudného panciera, štítu, meča, kopije a zlatej urny. Na prelome stupňov HA1/HA2 sa kniežatá velatickej kultúry zapájajú do druhej vlny sťahovania národov (Praitalici?), chudobný prejav nasledujúceho obdobia je základom mladšej fázy stredodunajských popolnicových polí - podolskej kultúry.



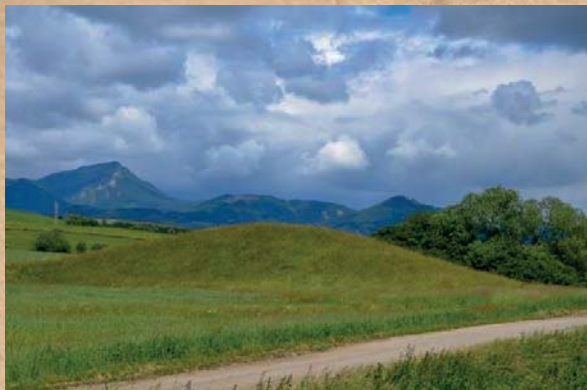
■ Ducové-Kostolec. 3D model osady velatickej kultúry (zdroj: www.kostolec-ducove.eu)

V európskych dejinách má doba bronzová výnimočné postavenie: z tohto obdobia pochádzajú prvé písomné zmienky o jej obyvateľoch, v jej priebehu sa vytvárajú z pravekých spoločenstiev centrálne spravované útvary. Na začiatku 2. tisícročia p. n. l. vyrástli minojské paláce na Kréte a na ďalších ostrovoch v Egejskom mori, neskôr hrady mykénskej kultúry na Peloponézskom polostrove. V tamojších centrách prekvitali remeslá a obchod, plachtami aj veslami poháňané lode naložené tovarom sa pozdĺž stredomorského pobrežia plavili na Cyprus, do Sýrie, Palestíny a Egypta. Vyberanie daní a poplatkov, ako aj vyššie formy spravovania palácov a chrámov viedli k potrebe evidencie a tým aj k používaniu prvých druhov písma. Pri požiaroch palácových archívov sa hlinené tabuľky popísané lineárnym písmom B vypálili a vďaka tomu zachovali do dnešných čias. Po ich rozlúštení vysvitlo, že obsahujú predovšetkým hospodárske záznamy napísané v ranej forme gréckeho jazyka.

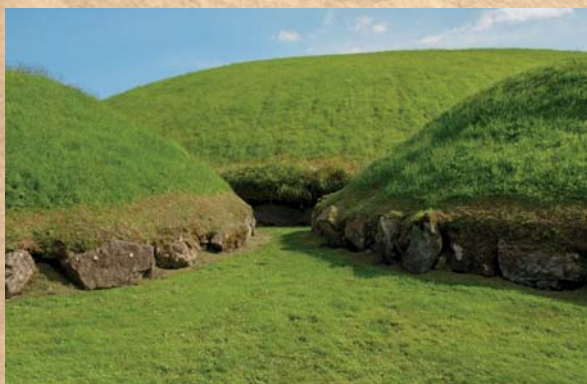
Na niektorých zahraničných lokalitách sú popri hromadných nálezoch bronzových a zlatých predmetov uložené aj početné ľudské pozostatky, čo naznačuje, že súčasťou obetných darov nemuseli byť len artefakty, ale aj ľudia. Ojedinelé ľudské kosti aj ich koncentrácie sa na Slovensku našli na rade sídlisk časovo zaradených od staršej po neskorú dobu bronzovú. Ich spojenie s obetou či rituálnou antropofágiou je pravdepodobné, presvedči-



■ *Bronzový poklad zo Zvolena-Pustého hradu (foto AÚ SAV v Nitre)*



■ *Sliache. Mohyla v Zubrej doline (foto: P. Laučík)*



■ *Írske mohyly starých Keltov sú iba predlohou na ilustráciu troch mohýl vo Veľkých Ripňanoch. (josef krištof)*

desaťročia a v Neskorej dobe (v strednej Európe záver mladšej a neskorá doba bronzová) sa dosahuje presnosť až na roky. Sprostredkovaný prenos dát prostredníctvom lokalít na Kréte, Peloponézskom polostrove, v Palestíne alebo v Anatólii žiaľ časovým údajom pre strednú Európu na presnosti nepridáva.

vo možno s takýmto konaním spájať súbory ľudských kostí či dokonca masky z ľudských tvárí z jaskýň v Slovenskom krase.

Tradičné bádanie o chronológii doby bronzovej založené na komparácii sa v strednej Európe opiera o nálezy, ktoré majú analógie na Peloponézskom polostrove, v Anatólii alebo východnom Stredomorí, napríklad na tzv. cyperské ihlice, sibiňské záušnice alebo vyrytú špirálou vyzdobené výrobky z parohu. Pretože medzi týmito oblasťami a starým Egyptom prebiehala výmena tovarov, absolútna chronológia niektorých lokalít na pobreží Stredozemného mora sa môže oprieť o egyptské datovanie. Doba panovania jednotlivých faraónov sa v období Novej ríše (zhruba stredoeurópska stredná a mladšia doba bronzová) určuje s presnosťou na

Náhrdelník zo sklenených korálikov z veľkých ripňan,

Gertrúda Březinová

(Venované PhDr. Jozefovi Paulíkovi, CSc. k 80. narodeninám)

Veľké Ripňany sú situované v západnej časti Nitrianskej pahorkatiny, ktorá je súčasťou Podunajskej nížiny. Hydrologické pomery územia ovplyvňovali hlavne potoky Radošinka a Hlavinka. Jediný doterajší dlhodobější archeologický výskum v obci realizovalo Slovenské národné múzeum v Bratislave v spolupráci s Vlastivedným múzeom v Topoľčanoch. V rokoch 1977 až 1979 ho viedol Jozef Paulík.¹ Predpokladal, že sa tu podobne ako napríklad v Lužanoch, v Kolte a v Dedinkách nachádzajú bohaté náčelnícke hrobky z mladšej doby bronzovej. Na tomto mieste treba spomenúť meno prof. Ernesta Opluštíla, ktorý bol obdivovateľ archeológie a má zásluhu na mnohých objavoch nielen v okrese Topoľčany, ale aj v okolí Piešťan a Ružomberka. Ako dlhoročný pracovník Vlastivedného múzea v Topoľčanoch robil zbery a záchranu pamiatok v celom okrese. Na jeho podnet sa v r. 1966 začalo s výskumom náčelníckej mohyly v Lužanoch (Paulík 1969). Pri sledovaní terénnych zvláštností a podrobným študovaním starých máp najbližšieho okolia spolu s Jozefom Paulíkom zistili, že v povodí Hlavinky sú i ďalšie útvary, ktoré sú s veľkou pravdepodobnosťou náčelnícke mohyly. Jednou z nich je aj vyvýšenina v Hajnej Novej Vsi, na ktorej si dal na začiatku 20. storočia postaviť rodinnú hrobku A. Steiger (Březinová 2006). Ďalšie zaujímavé tri vyvýšeniny boli práve vo Veľkých Ripňanoch po pravej strane Hlavinky, tesne za objektmi bývalého JRD, asi 500 m od cesty vedúcej z Veľkých Ripňan do Malých Ripňan.

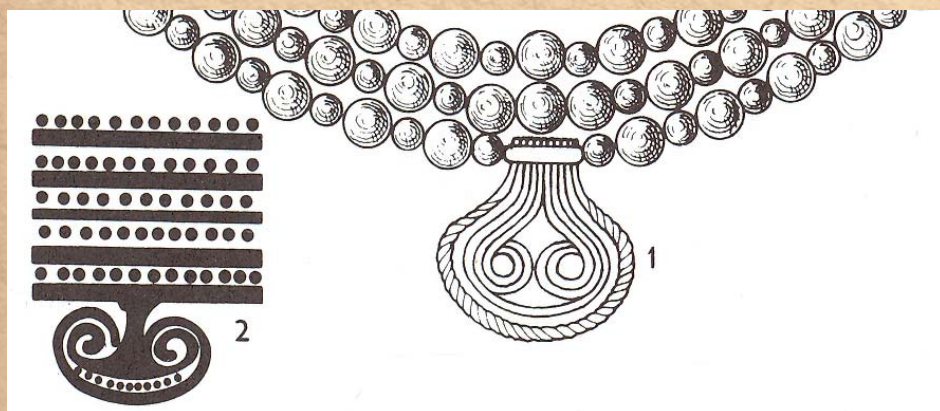
Z publikovaného opisu výsledkov výskumu (1978; 1980; 1993) vyberáme základnú charakteristiku. Preskúmané boli tri mohyly (A, B, C). Mohyly A a C patria ľudu čakanskej kultúry. Mohyly B nemožno na základe nálezov presne datovať, predpokladáme, že patrí časovo do tohto istého obdobia. Ďalej sa zistila súveká osada v dedine a lužicko-čakanské



žiarové pohrebisko v tesnej blízkosti mohýl. Mohyla A mala centrálnu polohu medzi dvoma ďalšími. Všetky boli postavené neďaleko sútoku potokov Hlavinky a Radošinky, čím sa zachoval princíp Y. **Hlavný hrob sa nenachádzal v strede násypu, ale v menšej mohyle o priemere 13-14 m**, ktorá sa po pripojení plášťom prekryla a tak vznikol nový vrchol mohyly A, posunutý od hrobu smerom na západ. Bolo to za účelom zrejme zmiast



■ Pozostatky nespálených kostí pochovanej veľkňazky aj so stopami roztaveného skla.



■ Jozef Paulík ho pri kresbovej rekonštrukcii (Paulík 1993, obr. 41 A) spája s importom z okruhu mykénskej civilizácie a hovorí o vysokom postavení pochovanej ženy.



■ Obr. 2 Velké Ripňany. Sklené koráliky so zvyškami kremácie. Silne prepálené (Foto P. Červeň).

neželaných návštevníkov a znemožniť tak vykradnutie hlavného hrobu. V tom období patrilo vykrádanie bohatých hrobov k často používaným praktikám. V strede menšej mohyly sa odкрыla prepálená plocha s priemerom 4 m. Išlo o neporušený hrob (Paulík 1978). Podľa opisu bol inventár hrobu veľmi zničený ohňom. Zachovali sa prepálené zlomky nádob, bronzových predmetov a množstvo veľkých sklenených korálikov zelenkavej farby, ktoré mali priemer až 1 cm. Samozrejme, zachovali sa aj zvyšky nezotletých kostičiek ženy. Na základe antropologického určenia (Jakab 2011)² išlo o **ženu vo veku 30-40 rokov veľmi gracilnej postavy**.

Zo zloženia hrovej výbavy Jozef Paulík predpokladal, že tu bola drevená skrinka, do ktorej boli starostlivo uložené zvyšky kremácie. Samotná mohyla, tak ako aj ostatné známe z tohto časového obdobia, mala násyp postupne navrhovaný pomocou druhotných plášťov hliny. Jej priemer bol vyše 30 m.

Našu pozornosť sústreďme na náhrdelník zložený s niekoľkých desiatok sklenených korálikov. Doteraz nebol fotograficky, či kresbovo publikovaný a tento výnimočný nález nebol ani dostatočne docenený.

OPIS NÁLEZU

Pod evidenčnými číslami 22376 až 22378 sú v SNM-Archeologickom múzeu v Bratislave uložené zvyšky nedohorených kostičiek z uvedenej mohyly a prepálené sklené koráliky. Už na prvý pohľad je zrejmé, že presné určenie počtu, z tohto niekedy spečeného zhľuku, nie

je možné. Rozhodne však môžeme potvrdiť, že ide minimálne o 70 kusov. S veľkou pravdepodobnosťou, ak pripočítame aj úplne roztavené časti, ktoré sa nachádzajú na kostiach, mohlo ísť aj o vyšší počet. Na základe podrobného sledovania korálikov a ich zvyškov pod mikroskopom možno povedať, že ide o priehľadné **monochrómne sklo sfarbené do modra až modrozelená**. To, že koráliky prešli silným ohňom, poznačilo aj kvalitu ich zachovania. Tvarovo patria k typu 1, 2 (Venclová 1990, 319). Ide o jednoduché guľovité, prípadne mierne sploštené tvary. Iba na jednom koráliku boli stopy po žltom očku. Inak sú to nezdobené jednofarebné tvary. Veľkosť je rôzna. Priemer sa pohybuje medzi 7-15 mm. V strede je otvor o priemer 2-3 mm.



■ Rekonštrukcia vzhľadu ženy – kňazky v slávnostnom odevu.

ZHODNOTENIE NÁLEZU

V neskej dobe bronzovej sa stretávame hlavne s ojedinelými, prípadne málo početnými nálezmi sklenených korálikov (Venclová 1990, 42; Furmánek/Horňák/ Mitáš 2009, 79, *tabela 1*). Iba v prípade Veľkých Ripňan ide o nález, ktorý je určite podľa počtu nájdených korálikov súčasťou celého náhrdelníka. Datovanie od autora výskumu je do predčakanského horizontu, do r. 1300 pred Kr. (Paulík 1978). **Veľké Ripňany sa týmto nálezom radia k ojedinelým lokalitám v strednej Európe, kde sa našiel veľký počet korálikov, ktorý patrí do náhrdelníka.** Túto skutočnosť potvrdila vo svojej súbornej práci o prehistorickom skle už N. Venclová (1990,42). Z obdobia čakanskej kultúry poznáme z územia juhozápadného Slovenska i ďalšie nálezy. V Kolte sa našiel jeden sklený korálik (Paulík 1966, 383, 384) a v Lužanoch, ktoré sú iba niekoľko kilometrov severnejšie od Veľkých Ripňan, 7 kusov (Paulík 1981, *obr. 18:3*). V tomto časovom období sú to všetko nálezy z mohýl, čo súvisí pravdepodobne aj so spoločenským postavením pochovaných. V súčasnej dobe, keď stále pribúdajú lokality s výskytom sklenených korálikov s datovaním do doby bronzovej (Furmánek/Horňák/Mitáš 2009, *tabela 1*) a halštatskej (Miroššayová/Olexa 2009), **náhrdelník z Veľkých Ripňan patrí stále k ojedinelým a zároveň jedinečným nálezom.** Je svedectvom nielen výnimočného postavenia pochovanej, ale aj dokladom nových trendov v šperkoch a v móde samotnej. Ich pôvod naznačuje obchodné kontakty s juhovýchodnými oblasťami. Najväčšie výrobné strediská boli v tom čase v Stredomorí, ale nedá sa vylúčiť ani vplyv Blízkeho Východu, Kréty, Grécka, či severného Talianska.

Možno by pomohli pri jeho zdokumentovaní nálezov nové metódy ako napr. tomografia. **K doriešeniu tejto otázky, ktorá už bola uvedená aj v prácach J. Paulíka, by prispeli nové analýzy, tie zatiaľ zo skla vo Veľkých Ripňanoch urobené neboli** (ďakujem za ústnu informáciu N. Venclovej).



■ Výber korálikov zo Slovinska, ktoré sú časovo zhodné s korálikmi z Veľkých Ripňan (Novo Mesto 2004)

LITERATÚRA

Březinová 2006 – Gertrúda Březinová. Najstaršie dejiny na základe archeologických nálezov. In. *Veľké Ripňany : 1156-2006*. – Veľké Ripňany: Obec, 2006, s. 9-28.

Furmánek/Horňák/Mitáš 2009 – Václav Furmánek/Milan Horňák/Vladimír Mitáš. Sklenené koráliky v období popolnicových polí na Slovensku: stav výskumu. In. *Študijné zvesti AÚ SAV*, 2009, č. 45, s. 79-90.

Miroššayová/Olexa 2009 – Elena Miroššayová/Ladislav Olexa. Sklenené koráliky z doby halštatskej na východnom Slovensku. In. *Študijné zvesti AÚ SAV*, 2009, č. 45, s. 99-103.

Paulík 1969 – Jozef Paulík. Mohyla z mladšej doby bronzovej v Lužanoch. *Zborník SNM. Hist.* 9, 3-52.

Paulík 1978 – Jozef Paulík. Výskum mohyly z mladšej doby bronzovej vo Veľkých Ripňanoch, *AVANS* v roku 1977, 189-191.-

Paulík 1980 – Jozef Paulík. Archeologický výskum vo Veľkých Ripňanoch. *AVANS* v roku 1978, 203-205.

Paulík 1993 – Jozef Paulík.: *Bronzom kované dejiny*. Bratislava.

Venclová 1990 – N. Venclová: *Prehistoric Glass in Bohemia*. Praha.

2. Via Magna - Velká cesta a Poštová stanica Velké Ripňany ako najstaršia v Nitrianskej stolici (1558).

História kráľovsko-cisárskej poštovej cesty, ktorá prechádzala i územím Slovenska, siaha až do obdobia tureckých vojen. Po porážke uhorského kráľa Ľudovíta II. Jagelovského v bitke pri Moháči (1526) sa tureckým vojskám otvorila cesta i na naše územie. Zaberali však len južné časti Slovenska, pretože na boj v horách neboli zvyknutí. Keď na uprázdnený uhorský trón nastúpil Ferdinand I. Habsburský (1526 - 1564), chýbalo mu spojenie medzi Viedňou a mestami v Hornom Uhorsku a v Sedmohradsku. Poveril preto hlavného kráľovského poštmajstra Mateja Taxisa vypracovaním projektu poštovej cesty na trase Vieden - Sibiu pre časť z Bratislavy. Magna Via viedla z Viedne cez Bratislavu - Trnavu - Prievidzu - Ružomberok - Poprad - Levocú - Prešov - Košice - Sobrance na Ukrajinu do Maďarska a koncila v Sibiu. Bola to najdlhšia poštová cesta vôbec, merala vyše 1000 km (496 na Slovensku) a prechádzala 56 stanicami. K významnejším stanicám patrili: Cseklész (Ceklís, dnešné Bernolákovo), Ssarfia (Blatné), Galgóc (Hlohovec), **RIPPIN (Velké Ripňany)**, Zsámbokrét (Žabokreky nad Nitrou). Ďalej sa cesta stácala povodím rieky Nitrica do Nitrianskych Súčian a Nedožier - Brezian. V týchto mestách vznikli r. 1558 prvé poštové stanice na území Hornej Nitry. Cesta pokračovala pretínajúc Zsór (Žiar) lesom až do Turca - Žabokreky, cez Nolcsó (dnešné Nolčovo) smerovala do Vichodnej (Východnej), Lucsivnej (Lucivnej), Horky (Hôrky), Leutschau (Levoce), Krot-noku (Korytného), Bertótu (Bertotoviec). Potom sa stácala na juh do Košíc. Odtiaľ už nie je známa jej presná trasa, predpokladá sa však, že cesta pokračovala ďalej na Ukrajinu do Mukaczeva (Mukaceva), potom do Debreczenu (Debrecínu) a posledná poštová stanica bola vo vtedajšom Sedmohradsku - v meste Hermannstadt (Sibiu). Vzdialenosť medzi jednotlivými poštovými stanicami bola dve poštové míle (1 poštová míla bola 7420 m), čo bolo približne 15 km. R. 1564 bola trasa korigovaná posunutím južnejšie, čím vznikli nové poštové stanice v Horných Vestenciach (v tom case Felsővesztenic) a v Prievidzi. Vytvorenie poštovej stanice v Prievidzi bolo významnou udalosťou. Záznamy o tom sa nachádzajú v Úctovných knihách mesta Banská Bystrica, že...„prievidzskému poštma-jstrovi bolo poskytnuté všimné dve zlatky a desiat denárov ako dar k Novému roku pre udržanie si priazne.“ Ďalší záznam je z r. 1580, kedy bolo prievidzskému poštma-jstrovi poskytnuté všimné v hodnote jedného kremnického dukátu, ako dar k Novému roku. Vtedajšie dostavníky slúžili predovšetkým na prepravu osôb a až v druhom rade na prepravu listov. Poštovné nemalo pevné sadzby, všetko záležalo od dohody s poštma-jstrom. Poštová stanica bola predovšetkým ubytovacím, stravovacím a prepriahacím zariadením. Po vypuknutí povstania Štefana Bocskaya (1604 - 1606) sa narušila poštová linka na

Slovensku. Bocskayovi vojaci považovali poštmajstrov za zvedov, a preto poštové stanice podpalovali, ničili a poštmajstrov zabíjali. Po uzavretí mieru (r. 1606) sa začalo s obnovou cesty. Záznamom v hlásení Uhorskej komory o výplatách poštových správcov a poštmajstrov za roky 1601-1604, sú uvádzaní aj poštári z RIPPIN (Veľkých Ripňan). Zaujímavosťou je vdova Helena Divék z Rippin. Záznamy z r. 1613 sa zmiňujú aj o vzniku poštovej stanice v Bojniciach. Zámockí páni, chceli mať poštu vo svojom sídle, aby sa po ňu nemuselo chodiť do Prievidze. Cesta bola preto asi na desať rokov čiastočne presmerovaná cez Považie do Trenčína - Ilavy a do Bojníc, potom pokračovala cez Žiar do Turca. V 18. storočí sa dobudovávali ďalšie poštové preprahacie stanice a cesta Via Magna sa vetvila a sieťovala i do regiónov, ktoré sa hospodársky rozvíjali. Jednotlivé poštové stanice boli pôvodne od seba vzdialené dve poštové míle (asi 15 km) a k nim patrili i objekty stravovacie, ubytovacie a tiež hospodárske budovy pre ustajnenie ťažných a jazdeckých koní. Poštovú stanicu spravoval magister postae, ktorému podliehali postilionci. Títo vykonávali samotnú dopravu, pôvodne na koňoch a neskôr na poštových vozoch – diligenciách. Svoj príchod oznamovali trúbkou, ktorá ostala dodnes symbolom pošty.

V roku 1700 bol vydaný Poriadok pre Uhorskú a Sedmohradskú poštu – Ordnung der Unгарisch – Siebenburdischen Posten, kde sú uvedené všetky poštové stanice na linke N.III., ktoré uvádzame v slovenskom jazyku nasledovne: Z Viedne do Prešporku (Bratislavy) pokračovala na Bernolákovo– Blatné – Trnava- Hlohovec - Rippin - Veľké Topoľčany - Nitrianske Žabokreký – Vestenice – Bojnice - Nitrianske Rudno - Turčianske Žabokreký- Nolčovo- Ružomberok- Liptovský Hrádok- Okoličné – Východná – Levoča - Spišské Podhradie – Bijacovce – Bertotovce – Prešov – Lemešany – Košice – Seňa - Miškolc..., ďalej sa dotýka Ukrajiny a Maďarska a končí v Hermannstade, dnes Sibiu v Rumunsku. Celkový počet staníc činil 52 a dĺžka trasy činila 94 nemeckých míľ. *Preto môžeme nazvať poštu ako najstaršiu svetskú inštitúciu, ktorá na území obce Veľké Ripňany pôsobí nepretržite už skoro 5 storočí a slúži nám doposiaľ.*

Pošta vo Veľkých Ripňanoch bola 11 míľ z Prešporku, čo je cca 82 km, a celá trasa bola dlhá cca 700 km. V priebehu 17. storočia už postupne jazdu poštových poslov na koňoch nahrádzali poštové vozy a poštové koče. V odovzdávajúcich staniaciach, akou boli aj Veľké Ripňany, boli preprahacie stanice vybavené stajňami a hostincom s možnosťou prenocovania. Okrem listov začali sa prepravovať aj balíky, ba aj ľudia s batožinou. Takéto koče sa volali diligencie – dostavníky. V tom čase (1749) na celom území Slovenska bolo iba 30 pôšt a v roku 1800 iba 64. A pošta vo V. Ripňanoch vtedy už mala 250 rokov.

V roku 1817 sa trať opäť korigovala a narovнала tak, že z údolia rieky Nitrica prešla do údolia rieky Nitra. Bola preto otvorená náhradná poštová stanica v Oslanoch (zachovala sa dodnes ako jedna z mála pôvodných poštových staníc). V roku 1872 vznikol prvý telegrafný úrad. Okolo r. 1800 sa z poštových staníc stali poštové úrady. Pre nehospodárnosť boli niektoré zrušené, ale občania sa snažili o ich obnovenie, aby po poštu nemuseli chodiť do susedných obcí. Výnosom c. 40292/9012 z 30. 7. 1901 sa ustanovil

nový typ poštových úradov, tzv. poštovne (tento názov sa používal až do r. 1958). Poštovne spravoval tzv. poštovní, vážený občan, väčšinou učiteľ, ktorý zberal listy, balíky, ceny a roznášal ich. Z histórie poštovníctva sú zaujímavé medzníky: 1. 6. 1870 - prvé známky v samostatnom Uhorsku po rakúsko-uhorskom vyrovnaní, apríl 1869 - prvé vlaky s poštovými vozňami, február 1913 - vlaky s vozňami naloženými uhlím (na spätočnej ceste sa nakladali poštou).

NÁZVY POŠTY VEĽKÉ RIPŇANY

Tak, ako sa striedali mocensko - politické systémy, tak sa zriaďovali aj vrcholné riadiace inštitúcie pôšt. V čase vzniku pošty Veľké Ripňany obec patrila pod Rakúsku poštovú správu a úradným jazykom pošty bola nemčina, po vytvorení Uhorskej poštovej správy to bola zase maďarčina. S názvom pošty sa stotožňoval aj názov obce, ktorý mal latinizovanú a germanizovanú podobu Rippiny, Rippin, Rippeny až do roku 1852, ktorý sa maďarizovaním menil na Ripnyán, Nagy-Rippény 1862, a Nagyrépeny 1911. Tieto názvy sa nachádzajú aj v poštových pečiatkach. Až v roku 1920 sa pošta premenovala na Veľké Ripňany a od 1. 1. 1973 na 956 07 Veľké Ripňany.

POŠTOVÉ ZÁSIELKY, PEČIATKY A POŠTOVÉ ZNÁMKY

Listy pôvodne boli poskladaným papierom na ktorom bol napísaný text listu, ten sa následne poskladal a zapečatil pečatným voskom, aby bolo zachované listové tajomstvo. Na prednej strane bol napísaný odosielateľ a adresát so všetkými titulmi a poctami. Neskôr sa písala aj váha a podľa váhy a vzdialenosti sa vypočítala taxa za prepravu. Postupne sa začali používať pečiatky, jednak aby sa to urýchlilo, ale aj zjednotil a stabilizoval názov poštovej stanice a neprichádzalo k omylom. Pečiatka sa používala aj v pošte doručenia. Údajov na litoch a balíkoch, ale aj počet zásielok pribúdalo, vyžadovalo to veľa času na odbavenie a teda aj meškanie zásielok a neskorý, niekedy aj nočný príchod na ďalšiu stanicu. Hľadalo sa riešenie a tým sa stali poštové známky, ktorých nominálna hodnota už zohľadňovala vzdialenosť a váhu zásielky. V monarchii, ktorej sme boli súčasťou, boli zavedené rakúske poštové známky od 1. júna 1850 (v Anglicku už v roku 1840), ktoré na našom území platili až do Rakúsko - Uhorského vyrovnania v roku 1867, kedy Uhorsko začalo tlačiť vlastné známky. Na území českých krajín platili rakúske známky až do zániku monarchie v roku 1918, kedy aj na Slovensku skončila platnosť známok Uhorska.

V nasledujúcich rokoch na Slovensku platili nadväzne poštové známky: 1918- 1939 Česko-Slovenské, 1939 - 1945 známky Slovenska, 1945 - 1993 známky ČSR a ČSSR, 1993 - do súčasnosti známky Slovenska. Od roku 1892 prešla monarchia menovou reformou, ktorá nahradila zlatníkovú menu korunovou menou. Tento názov meny, KORUNA sprevádzal nás všetkými následnými štátoprávnymi a politickými zmenami bez prerušenia až do roku 2008, a od 1. 1. 2009 platíme na Slovensku menou EURO (€). Koruna v jej rôznych formách a reálnych hodnotách bola našou menou 114 rokov, a jej hodnota bola uvádzaná na poštových známkach ako Kč, Ks, Kčs, Sk.

BUDOVY POŠTY VO VEĽKÝCH RIPŇANOKH

V ktorých domoch, alebo samostatných budovách sa nachádzala pošta do roku cca 1920, sa zatiaľ nepodarilo zistiť. Vzhľadom na dôležitosť pošty je ale predpoklad, že musela byť v centrálnej časti dediny, teda na hlavnej ceste medzi kostolom a mlynom. Nemohla byť na ľavej strane z pohľadu príchodu od Hlohovca, lebo sa terén zvažoval dolu, čo by robilo problém poštovému vozu alebo koču pri vychádzaní a obracaní, najmä po daždi, či v zime. V tejto centrálnej časti sa teda dajú vytypovať dve miesta. Jedným bol veľký a široký dvor za domom kde bývala rodina Budkeových a druhým, asi pravdepodobnejším dvor neďaleko mäsiara Plšeka, kam sa vchádzalo veľkou bránou s horným oblúkom, podobným ako vyzerali iné zachované preprahacie poštové stanice na Slovensku. Po neúspešných jednaniach medzi Michalom Gašparom, Obecným predstavenstvom obce V. Ripňany a Riaditeľstvom pôšt a telegrafov v Bratislave bola pre poštový úrad prenajatá budova známa ako „Hubertov dom“ okolo roku 1928-30, kde sídlil poštový úrad až do začiatku 50-tich rokov, kedy bol presťahovaný do poschodovej budovy známej ako „Heyerov štokovec“, kde mal sídlo až do vybudovania nového objektu Miestneho národného výboru, dnes Obecného úradu Veľké Ripňany, kde pošta sídli doposiaľ.

PÔSOBNOSŤ POŠTY VEĽKÉ RIPŇANY A POŠTAMAJSTRI

Už od času, kedy používala pečiatku RIPPIN, táto pošta preberala a doručovala poštu z obcí a panstiev. Doložené sú Behynce, Radošina, Lužany, Horné Štitáre, Obsolovce, Obdokovce, Bodok, Čermany, Malé Ripňany, Biskupová a Kapince. V priebehu času však boli aj zmeny, lebo napríklad v Malých Ripňanoch a v Merašiciach boli koncom 19. a v prvých desaťročiach 20. storočia otvorené „Poštovne“ (POSTAI UGYN), ktoré boli pobočkami nadriadenej pošty Veľké Ripňany. O tom svedčia aj obdĺžnikové poštové pečiatky.

Najstarším historicky doloženým poštmajstrom na tejto pošte bol v roku 1794 Jozef Horenci a na ďalších poštách tejto linky boli: Ladislav Benko v Trnave, František Guntner v Hlohovci, Alexander Balog v Topoľčanoch a Ján Petrikovič v Žabokrekochoch. Uvádzaní sú tuná preto, lebo počas rokov boli prekladani s cieľom zaučať nových poštmajstrov.

V čase I. ČSR až do roku 1939 bol poštmajstrom Pavel Falta, ktorého po ustanovení Slovenskej republiky (Slovenský štát jestvoval len krátku dobu, do prijatia Ústavy Slovenskej republiky!). Nahradil ho poštmajster Pavelka, ktorého v roku 1945 vystriedal J. Halama. (Ten pôsobil na pošte v Nitre, ale počas bombardovania Nitry lietadlami USA v roku 1945 bola poškodená budova tej pošty a dom v ktorom poštár býval so svojou rodinou). Manželia Halamovci zotrvali v službách pošty až do odchodu do dôchodku v roku v roku 1967. Počas tohto obdobia bol listonošom pán Michal Kusý, ktorého nik neoslovoval ináč ako „poštár Miško“, ktorý doposiaľ je v pamäti najpopulárnejším a nezabudnuteľným poštárom v obci. Po J. Halamovi prevzal žezlo Cyril Kozubík a po presťahovaní pošty do novej budovy MNV jeho syn Luboš Kozubík s manželkou Mariannou, ktorú nasledovala Mária Režová. Súčasnou vedúcou pošty (2019) je Lívia Johnová.

Čím všetkým slúžila občanom Veľkých Ripňan a okolitých dedín pošta Veľké Ripňany v priebehu času. Keď sa služby pošty stali aj verejno-prospešnými, teda neslúžila pošta len panovníkovi, nobilita a armáde, začali ju využívať aj širšie, najmä vzdelanejšie a majetnejšie kruhy a to na písanie listov, vybavovanie majetkových a právnych záležitostí, na komunikáciu s príbuznými, narukovanými vojakmi, študentami, ale aj vystažovalcami do Zámoria. Pribudla aj balíková služba, na skoro sto rokov aj preprava osôb. Veľkou novou ponukou pošty boli v závere 19. storočia telegrafy, neskôr tiež telefonické a telegramové služby, vrátane peňažných služieb. Dnes je situácia opäť iná, ale ak sa prenesieme do 60. a 70. rokov 20. storočia, pôsobí počet služieb pošty, hlavne pre vidiecke obyvateľstvo, ako jediná inštitúcia, pomocou ktorej okrem miestnej správy (MNV), vybaví všetko potrebné. Nazrime teda do tohto zoznamu.: Tuzemský poštový styk: listy, poštové lístky, pohľadnice, odpovedné a doporučené zásielky, slepečná tlač, cenné listy, balíky. Obstarávateľské a peňažné služby: miestne inkaso a sústredené inkaso, rozhlasové a televízne služby, rozhlas po drôte, platby poštovými poukážkami, stávková služba, dôchodková služba, cestovné vkladné knižky, výplaty šekov ŠBČS a Slovenskej Sporiteľni, Poštová novinová služba v plnom rozsahu, predajné stánky na celom území a na poštách, pre zberateľov známok Poštová filatelistická služba, Medzinárodný poštový styk: doprava všetkých druhov listových uzatvorených a otvorených poštových zásielok, cenné listy, balíky, poštové poukážky medzinárodného styku. Telefonné a telegrafné služby: zriaďovanie telefonných staníc, ich prevádzka a platby, manuálna medzimestská prevádzka, hovory na dojednaný čas pre volaného a volajúceho ktorí nemajú vlasné telefonické pripojenie, telegramy obyčajne a blahoprajné, telegrafické zasielanie peňazí v núdzi, konferenčné hovory, informácie o všetkých službách. Ak si uvedomíme, že väčšina obyvateľov na dedinách, ale aj v mestách nemala telefonné pripojenie, že v dedinách väčšinou neboli žiadne banky ani sporiteľne, žiadne poisťovne, všetko toto bolo zabezpečované korešpondenciou prostredníctvom pošty. Poštári radili a pomáhali občanom ako najlepšie vedeli a ako im to prikazovala poštárska česť! Takí poštmajstri a poštári listonoši boli a veríme že aj sú vo Veľkých Ripňanoch. Vďaka Vám dámy a páni!

ČO JE MAGNA VIA?

Pôvod názvu: Názov Magna Via je autentický názov prevzatý z latinského pomenovania nadregionálnych ciest v 12-13 stor, kde tento názov je zadokumentovaný nielen v našich historických mapách ale i v metáciach (ohraničeniach) vymedzujúcich určité územia, alebo celky. (lat. meta - hranica). Tento názov bol použitý ako novodobý symbol veľkej transkontinentálnej cesty, ktorá spája strednú Európu s juhovýchodnou Európou a ktorá má ambíciu stať sa Európskou kultúrnou cestou.

- turistická cesta zameraná hlavne na kultúrny a poznávací cestovný ruch,
- trasa s legendou,
- nový produkt cestovného ruchu, ktorého cieľom je ponúknuť turistom informácie o ubytovacích a stravovacích zariadeniach, kultúrnohistorických a prírodných pamiat-

kach, voľnočasových aktivitách a všetkých doplnkových službách na trase cesty Magna Via,

- Magna Via je jedinou historickou cestou, ktorá križuje viacero iných historických a tematických ciest.



AKÉ SÚ Hlavné CIELE PROJEKTU?

- **rozvoj cestovného ruchu** a podnikateľského prostredia v tomto odvetví,
- **propagácia subjektov cestovného ruchu**, ako i miest a obcí na trase cesty Magna Via,
- propagácia kultúrno-historického dedičstva, prírodných zaujímavostí a iných atraktivít na trase Magna Via,
- reklamná a publikačná činnosť v súvislosti s propagáciou marketingového produktu CR,
- podpora **vytvorenia nových pracovných príležitostí**, napr cez rozvoj služieb a tradičných remesiel,
- **zviditeľnenie turistických regiónov** na trase Magna Via,
- vyvinúť úsilie zaregistrovať Inštitútom pre kultúrne cesty túto transkontinentálnu cestu ako Európsku kultúrnu cestu,
- organizovanie, seminárov, konferencií a workshopov s medzinárodnou účasťou o význame a aktivitách na budúcej Európskej kultúrnej ceste Magna Via,
- aplikovať v závislosti od finančných prostriedkov združenia poznatky s ROUTE 66 a Cultural routes na podmienky cesty Magna Via.

■ *Občianske združenie*
MAGNA VIA

FORMA TURIZMU A CIEĽOVÉ SKUPINY, KTORÉ CHCEME PROJEKTOM OSLOVIŤ

- organizovaný aj voľný cestovný ruch,
- **domáci aj zahraniční turisti** a návštevníci Slovenska,
- triedenie demografické: študenti, mladí ľudia, rodiny s deťmi, seniori,
- triedenie záujmové: história, folklór, príroda, zážitkové aktivity.

Obec Veľké Ripňany je členom OZ Magna Via od roku 2015. Dňa 11. októbra 2019 bola slávnostne osadená pamätná dlaždica v priestoroch novozrekonštruovanej bývalej železničnej stanici vo Veľkých Ripňanoch. Je súčasťou náučného chodníka Komunitného centra Zastávka. Pamätná dlaždicu odhalil predseda OZ Magna Via doc. Ing. Jozef Húska, CSc.



3. Železničná trať T-142 Zbehy – Radošina, ktorej súčasťou je aj stanica Velké Ripňany (1909)

110. VÝROČIE OD VYBUDOVANIA ŽELEZNIČNEJ TRATE ZBEHY – RADOŠINA.

Radošinská dolina je od nepamäti charakterizovaná tokom riečky Radošinka a krajinným reliéfom medzi južným cípom Považského Inovca a Nitrianskou pahorkatinou, ktorý ju sprevádza od úpätia Marhátu pod kostolík nad Drážovcami a na dohľad k Nitrianskemu hradu. Dominantami tejto doliny sú tri prvky, ktoré na počiatku vplývali na usadenie našich predkov v doline. Je to tok Radošinky a jej prítokov a zalesnené údolie s miernymi svahmi s dostatkom zveriny, rýb, lesných plodov a dreva. Druhou dominantou je historická cesta **Magna Via**, ktorá práve vo Veľkých Ripňanoch križovala túto dolinu. Už v polovici 16. storočia boli Veľké Ripňany poštovou stanicou na najdôležitejšej **poštovej linky** spájajúcu cisársku Viedeň so Sedmohradským kniežatstvom, pričom prechádza oblúkom od Prešporuku, cez Trnavu na povodie rieky Nitry, horné Považie, popod Vysoké Tatry, Spiš, Šariš, krajom Ukrajiny a Rumunska do Sedmohradska. Rozvoj priemyselnej výroby, ktorý nastal v Európe v 1. polovici 19. storočia, bol podmienený rozvojom dopravy, najmä železničnej. Radošinská dolina nebola medzi prvými, ale ani poslednými, kde **vybudovanie železnice** z Radošiny do Zbehov, s napojením na Nitru a cez Leopoldov na hlavnú železničnú sieť, otvorilo túto dolinu „svetu“, a jej obyvateľom ekonomický a spoločenský pokrok. Táto trať skoro sto rokov (do roku 2004) bola treťou dominantou doliny.

ŽELEZNICA RADOŠINA – ZBEHY – NITRA (- LEOPOLDOV).

Roky zaužívané poradie tejto trati bolo naopak, zo Zbehov do Radošiny, ale počas prevádzky tejto železnice, ba ešte aj doposiaľ, sa obyvatelia obcí popri tejto trati, nevzdali zaužívaného pomenovania *Radošinka*. Pre účel tohto článku je dôležité, ba najdôležitejšie povedať, že prechádzala a stále aj prechádza obcou Veľké Ripňany, teda našou dedinou.

Nariadením MO 52781/909.VII.7 bola udelená firme G. Gregersen a synovia v Budapešti koncesia pre výstavbu a prevádzkovanie novej železnice spájajúcej Nitru a Radošinu. Neskôr sa uvažovalo o predĺžení trate do Piešťan, ale pre vysoké náklady sa zámer neuskutočnil, hoci sme ešte v 60. rokoch 20. storočia snívali o tomto prepojení. Akcia firmy G. Gregersen z októbra 1906 v hodnote 200 K rakúsko-uhorskej meny je v obrazovej časti.

Stavba bola v dôsledku vysokých nákladov na vyvlastnenie pozemkov a rozsiahlych zemných prác pomerne drahá – železnica s dĺžkou 24,8 km stála 2 503 000 K. Na trati s 5 stanicami, 2 nákladiskami, 3 zastávkami a 3 strážnymi stanovišťami bolo treba vybudovať

celkom 73 mostov a priepustov. Zo 40 úrovňových priecostí bolo krytých závorami iba šesť. Prvý vlak prešiel po dokončenej železnici 26. 11. 1909. Vysoké náklady na stavbu trate Zbehy - Radošina boli príčinou že vládne orgány v Pešti dobudovanie trate u pôvodného ale ani u iného dodávateľa už neobjednali.

Železničná trať z Radošiny do Nitry bola veľmi využívaná pre osobnú prepravu v medzivojnovom a po skončení 2. svetovej vojny, kedy veľa obyvateľov z Radošinskej doliny si nachádzalo prácu v nitrianskych podnikoch, úradoch a obchodoch, ale tiež v porcelánke (Čab) a vo Ferenitke (Lužianky). Tiež umožnila návštevu učňovských a stredných škôl, bez nutnosti internátneho bývania či v súkromí. Nákladná železničná doprava bola využitá zase na dopravu obilia, ktorého dolina vyprodukovala viac ako spotrebovala. Tiež dopravu veľkého množstva cukrovej repy do Nitrianskeho cukrovaru a spracovaného i nespracovaného dreva z Radošinských hôr. Nákladná doprava slúžila aj opačným smerom na Radošinu hlavne na dopravu uhlia do obecných uhoľných skladov ako aj stavebného materiálu, hnojív, potravín a iného príležitostného tovaru. Samozrejme prepravovali sa aj mnohé ďalšie materiály a potraviny vrátane súkromných zásielok a pošty. Bohužiaľ rozhodnutím vlády bola osobná doprava na tejto trati v roku 2004 zrušená. Následne nákladná doprava veľmi poklesla, v obciach už neboli zamestnanci železníc a preto zabezpečiť nakládku, vykládku a dokumenty k preprave nemal kto zabezpečiť a vykonať.

ZOZNAM STANÍC / STATION LIST:

km podľa knižného cestovného poriadku km due to bookish Timetable	kilometrická poloha podľa hekto-metrovnikov □ Kilometer position due to Hectometer stones □	štatistické číslo Statistic No.	umiestnenie budovy Building position	názov stanice / zastávky Station / Stop name	Alternatívne názvy Alternative names
_0	_3, 727	153569	oo xx	Zbehy [140-4, 141]	
xx	_ , _	Xxxxxx	xx O	súbeh tratí / connection of lines 141 / 142	
_1	_4, 332	153668	_ _	Čab-Sila nz	Laheň z.; Nagyleheny mh.
_3	_6, 719	15376_	_ _	Čab-Sila zastávka	
_4	_7, 820	153866	_ _	Nové Sady	Ašakert; Assakürt
7	10, 444	16036	_ _	Malé Zálužie z	Ujlaček z.; Ujlacska mh.
_8	11, 781	160267	_ _	Kapince	Merašice; Meröcze
10	13, 462	16016_	_ _	Biskupová z	Biskupice nad Nitrou z.; Püspökfalu mh.
11	15, 031	159962	_ _	Malé Ripňany nz	Kisrepény
14	17, 750	159863	_ _	Veľké Ripňany	Nagyrepény
16	20, 035	15976_	_ _	Behynce z	Dolné a Horné Behynce z.; Böfalu mh.
20	24, 049	159665	xx oo	Radošina	Radosna

Vysvetlivky k tabulke: □ 1. údaj / 1st date: stred stanice / station middle; 2. údaj / 2nd date: hlavná budova pre cestujúcich / main passenger building. (zdroj: Dopravné múzeum v Bratislave).

Základné údaje o trati (platia doposiaľ): Číslo trate: ŽSR-142, rozchod: 1435 mm
Správca trate: Železnice slovenskej republiky. Otvorenie trate: 26. 11. 1909, Ukončenie prepravy osôb: rok 2004

HUSTOTA OD SPOJOV PRE OSOBNÚ PREPRAVU

V čase od uvedenia do prevádzky do roku 1916 2x denne smerom do Radošiny a 2x denne spojom s Radošiny. Podľa cestovného poriadku 1988/1989 bolo denne 10 spojov jedným smerom a toľko opačným. Prvý spoj z V. Ripňian smer Nitra bol ráno 4,10 hod a posledný 22,35 a spoje zo smeru Nitra prvý vo V. Ripňianoch o 5,47 hod, a posledný o 0,22 teda po polnoci. Dnes to znie neveriteľne. Veď medzitým chodili ešte nákladné vlaky. V tejto súvislosti sa žiada pripomenúť, že pre Veľké Ripňany mala železnica veľmi veľký, možno najväčší význam spomedzi obcí ktorou trať prechádzala a to hlavne z dvoch dôvodov. Obec mala a doposiaľ aj má, najväčšiu výmeru katastra, teda aj najvyššiu produkciu, predovšetkým repy a obilnín, ktoré bolo treba prepravovať.

Obec mala aj najväčší počet obyvateľov a tí, ktorí sa nemohli zamestnať v poľnohospodárstve, mali možnosť uchádzať sa o prácu v Čabe, Lužiankach a v Nitre, čo sa skutočne aj dialo. Okrem týchto dvoch dôvodov, ďalším boj a doposiaľ aj je, že Veľké Ripňany sú cestnou križovatkou dvoch štátnych ciest v smeroch Nitra – Piešťany (III.tr.) a Topoľčany – Hlohovec (II.tr.). Preto bolo možné, aby po zavedení autobusovej dopravy, mohli železniciu využívať aj obyvatelia zo smerov od Topoľčian a od Horných Obdokoviec. Najmä aj žiaci z Behyniec, Malých Ripňian, Biskupovej, Merašic a Kapiniec.

Vom 1. Mai 1916.

233 k. Nyitra—Üzbég—Radosna.

5 25	2 00	ab Epest n. p. u. (Wbf.) 233, 233 e an	9 40	9
7 55	2 10		9 40	11
	9 32	ab Wien Obf. 233 an	12 14	9
P1-8	P1-8	Nyitra-Üzbég-Radosnai h. é. v.	G1-8	P1
7302	7304	Im Staatsbetriebe	7211	72
		233 e, 240 a		
12:41	7:12	ab Nyitra X weit. Züge an	6:45	4
12:50	7:21	ab Sarlóka s. Nr. 233e ab	6:54	4
13:47	7:28	an Üzbég 233 e, 240 a } u. 240a. ab	6:53	4
13:58	7:35	ab Üzbég 233 e, 240 a an	6:10	4
1:08	7:42	ab Nagyleheny	6:09	3
1:16	7:50	Assákürt	5:51	3
1:24	8:00	Ójlacska	5:41	3
1:30	8:06	Mérőcze	5:21	3
1:35	8:11	Püspökmén	5:21	3
1:42	8:18	Kisrépény	5:21	3
1:48	8:24	Nagyrépény	5:21	3
1:58	8:34	Bófalva	4:51	3
2:09	8:45	an Radosna ab	4:51	3

■ Cestovný poriadok z roku 1916

V obrazovej časti sú pohľadnice, ale aj fotografie jednotlivých železničných staníc v ich pôvodnej podobe (okrem Behyniec), ale aj ich postupne sa zhoršujúci stav, ako odraz zrušenia pravidelnej osobnej prepravy. Kolajštie je zachované v pomerne dobrom stave, čo umožňuje občasnú premávku v rámci turistiky, ale aj nostalgických spomienok na časy minulé, na časy mladosti, na krásne „mašiny“ ako sme nazývali lokomotívy, ale aj „motoráky“, za čo patrí vďaka občianskym združeniam so záujmom o históriu železničnej dopravy.

S históriou železnice sú spojené osudy mnohých rodín a jednotlivcov, ktorí často „celý svoj život“ pracovali na železnici, zo všetkých obcí, ktorými Radošinka prechádza. Vo Veľkých Ripňianoch pani M. Valachová a jej synovia viac ako 50. rokov, až do zastave-

nia prevádzky, zabezpečovali prevádzku železnice s prehľadom, ochotou, ako by bola ich vlastná.

Tomuto dielu, teda železničnej trati a objektom s ňou súvisiacich nesmie zvonit' umieráček, bola by to nenahraditeľná škoda. Treba preto hľadať nové využitie, dať tomuto dielu nádej na nový život. Dobrým príkladom je aj obec Velké Ripňany, a my sme svedkami nového využitia bývalej železničnej stanice a okolitého priestoru. Pre využitie trate však nestačia sily jednej obce, ale sily všetkých.

Alexander Urminský



■ Parný rušeň okolo r. 1955



■ Motorový vagón s kabínkami pre vodiča na oboch stranách



■ Pod Vieskou



■ *V Behynciach*



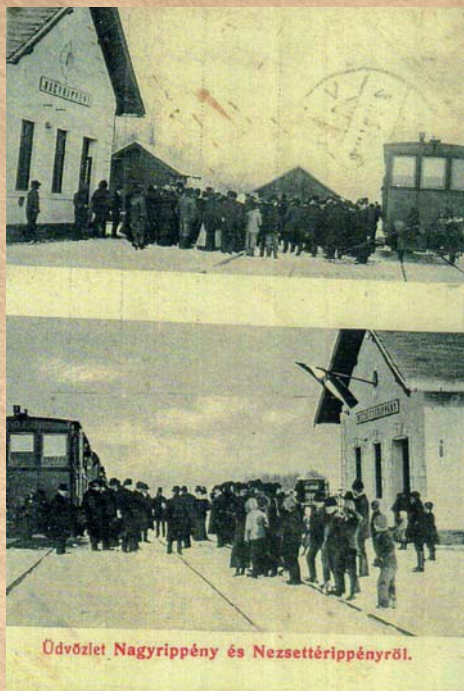
■ *Velké Ripňany – park*



■ *Velké Ripňany – stanica pred rekonštrukciou*

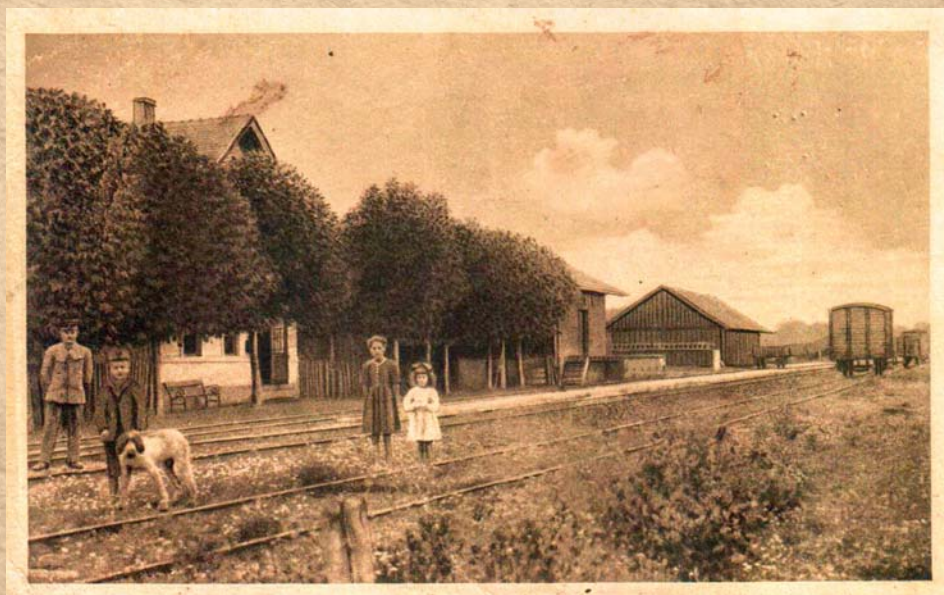


■ Vlák prichádza do stanice Čab počas kultúrnej akcie Šíny do Radošiny 1989.



Üdvözlet Nagyrippény és Nezsztérrippényről.

■ Pohľadnica z otvorenia železničných staníc vo Veľkých a Malých Ríplňanoch, Október 1909.



■ Stanica Veľké Ríplňany z medzivojnového obdobia. Náčelník stanice s deťmi. Pohľadnica



■ Drevený interier osobného vlaku.



■ ????????????????????????

záber potiahnuť na hasiča so zástavou - Michal Frtála, v texte

ŽELEZNIČNÁ STANICA VEĽKÉ RIPŇANY

Stanica **Veľké Ripňany** / km 17,749 / Budova železničnej stanice bola postavená v roku 1907. Spolu s ňou boli postavené drevené sklady (magacíny) na príjem tovaru a pošty. Počas vojen tu boli zásoby potravín a pohonných hmôt. Po vojne sklady využívali neďaleké výkupné zariadenia na poľnohospodársky tovar. Po vybudovaní centrálnych skladov na Nitrianskej ulici v 70 – tých rokoch stratili sklady svoj význam. V 80-tých rokoch boli zbúrané a nahradené spevnenými plochami.

V 17. 06. 1989 sa uskutočnila na trati nevídaná udalosť. Bolo to „kultúrne cestovanie s Radošinským naivným divadlom a hosťami z Bratislavy do Radošiny – **Šíny do Radošiny**“. Zastávkami boli Bratislava, Pezinok, Trnava, Leopoldov, Hlohovec, Zbehy, Veľké Ripňany, Radošina. Na mobilnom pódium účinkovali poprední umelci akými boli Stanislav Štepka, Katarína Kolníková, Ján Melkovič, Juraj Nvota, Maruška Nedomová, Pavol Hammel, Miro Žbirka, Laco Lučenič, skupina Vidiek, Lojzo a iní. Železničnú trať lemovali na zastávkach tisíce divákov, vyvrcholením bolo hudobné a divadelné vystúpenie hercov RND a ich hostí na futbalovom ihrisku v Radošine. Odhaduje sa 15 tisícová návšteva tohto podujatia v Radošine. Na stanicu vo Veľkých Ripňanoch v júni 1989 čiže pol roka pred „nežnou“ prišiel aj náš „hasič telom i dušou“, veľký obdivovateľ Štefánika, Michal Frtála. Vítal účinkujúcich s vlajkou Slovenského štátu s trikolórou, ktorá je dnešnou trikolórou Slovenskej republiky.

My mladí sme nerozumeli a starí sa radšej nepozerali. Toto si všimol aj Stanislav Štepka a Michal Frtála sa mu zdôveril ako to so Štefánikom bolo, keďže bol vojakom pri jeho tragickej nehode vo Vajnoroch v roku 1919. Pán Frtála bol nezabudnuteľná postava v našej obci, preto mi dovoľte pár slov o Michalovi Frtálovi. Narodil sa 8. júna 1896 vo Veľkých Ripňanoch v roku, kedy bol milénárny rok pre Uhorsko veľmi významný (Milenárny rok ohlásilo slávnostné vyzváňanie 1. januára 1896. Vláda nacionalistickou kampanou dosiahla dodržiavanie politického pokoja.) V deň jeho narodenia sa konali pompézne sprievody s korunovačnými insigniami a slávnostný pochod v srdci Uhorska. Jeho rodičmi bol Ján Frtála a matkou Veronika Stančeková z Nitrianskej Blatnice. Šarfia sa mu stala osudnou tým, že jeho manželkou, ktorá stála po celý život po jeho boku bola Janka Škvarilová (nar. 11. 9. 1902). Manželia si postavili rodinný dom č. 339, kde prežili celý život. Dom bol rozdelený na bývanie a aj na šustrovskú dielňu, kde majstroval Michal Frtála. Spolu vychovali jedného syna Elemíra, ktorý bol vynikajúcim športovcom a futbalistom v Hlohovci, kde žil s manželkou a s deťmi. V roku 1927 bol znovuzaložený Hasičský zbor vo Veľkých Ripňanoch a jeho zakladajúcim a verným členom sa stal aj Michal Frtála. Svedčí o tom mosadzný kliniec s jeho menom na zástave Sv. Floriána. Tá ho sprevádzala počas všetkých režimov, nakoľko bol jej zástavníkom a vzorne sa o ňu staral. Nebral ohľad aké zriadenie bolo, zástava Sv. Floriána musela byť na čele aj počas prvomájových sprievodov, no a cirkevné púte nevynímajú. Michal Frtála bol svojský, pretože keby sa niekto opovážil ho odstrániť vo vyleštenej prvorepublikovej hasičskej uniforme z čela sprievodu, iste by to obanoval. Bol odvážny, zdravo drzý a nepripustil kompromis. Preto mal rešpekt medzi obyvateľmi obce, jej predstaviteľmi a aj cirkevnými pastiermi. Keďže topánky už vyrábal Baťa v Baťovanoch, pracoval ako školník v miestnej meštianskej škole, neskôr základnej škole až do svojho odchodu do penzie v 60-tych rokoch. Hasičom bol až do svojej smrti 27. septembra 1990, kedy zomrel vo Veľkých Ripňanoch, v dobe, ktorej by asi veľmi nerozumel. Zakrútené fúzy, nekompromisný pohľad, elegantná uniforma, vyleštené topánky a prilba na hlave, to je neopakovateľný Michal Frtála







Michal Ftala s vlajkou Slovenského štátu víta účastníkov Šíny do Radošiny

boli zamietané. Prišiel 1.apríl 2014 a po osobnej urgencii u generálneho riaditeľa ŽSR sa lady pohli. Bola určená ako prebytočný majetok a zaradená do dražby.

Na základe rozhodnutia Obecného zastupiteľstva vo Veľkých Ripňanoch bola odkúpená Obcou Veľké Ripňany od Slovenskej republiky v celkovej čiastke 11.286 €. Bolo nutné zachrániť budovu a vykonať opravu strechy z rozpočtu obce. Nastalo čakanie na vhodnú výzvu projektového zámeru, ktorá bola niekedy spájaná aj s výtčkami a s posmechom občanov na účelnosť kúpy. Nastal čas vypracovať projekt na záchranu tejto budovy. Priznám sa, že keď som prizval projektantov na túto úlohu, zostal som zaskočený a sklamaný. Prví dvaja projektanti mi radili budovu asanovať a keď sa spätne pozerám na fotografie pod týmto článkom, moc sa im nedivím. No nadšenie aké sme mali pri predstave na novozrekonštruovanú stanicu bolo veľké. Bola to túžba dokončiť tento projekt. V roku 15. marca 2016 Štefan Glos, Marián Kupčulík a Juraj Gogola začali s opravou strechy a tým sme stavbu zakonzervovali.

Ministerstvo vnútra v rámci Operačného programu Ľudské zdroje vyhlásilo výzvu na predloženie projektov. Projekt o nenávratný finančný príspevok bol úspešný a práce započali rekonštrukciou a prístavbou v roku 2019 firmou Kango Galanta, na základe

Po roku 1989 začala preprava osôb postupne klesať a v roku 2003 bola na trati pre nerentabilitu pozastavená prevádzka pre osobnú prepravu. V budove železničnej stanice žili celé generácie výpravcov a náčelníkov stanice. U nás to bola najmä rodina Petra Valacha. Stanica postupne chátrala v roku 2006 ju zachvátil požiar čo bol začiatok jej konca.

V roku 2016 bola stanica v havarijnom technickom stave. Po požiaroch v roku 2006 a prevalení strechy stavbe hrozil úplný zánik ako osud behynskej staničky, ktorú odstránili železnice pár rokov pred ňou. V okolí stanice sa hromadil komunálny odpad, prespávali v nej bezdomovci, alkoholici a stala sa útočiskom vandalov a narkomanov. Bohužiaľ všetky žiadosti o odkúpenie

projektovej dokumentácie architektov ART Kováč Galanta – Ing. Ján Kováč. Finančné prostriedky vložené do projektu OPLZ-PO6-SC613-2017-2 boli schválené v máji 2018 vo výške 182.756 €. Z tejto sumy tvorí nenávratný finančný príspevok z Európskej únie suma 172.627,40 €. Obec sa podieľala na spolufinancovaní projektu vo výške 5 % oprávnených nákladov. Po ukončení prestavby boli vykonané práce na exteriéri Komunitného centra. Bola zrekonštruovaná bývalá klenbová pivnica, kde bude zriadená prehliadka z doby bronzovej. Projekt vypracoval Ing. Martin Stredánský z Preselian. Práce vykonali pracovníci Obecného úradu vo Veľkých Ripňanoch. Na množstve brigádnických hodín sa podieľali aj dobrovoľníci z obce, za čo im patrí vďaka.

14.júla 2015 zaslalo 30 obcí Miestnej akčnej skupiny Radošinka Memorandum o znovuspustení železničnej trate T – 142 predsedovi vlády SR. Ten odstúpil Memorandum ministrovi dopravy Jánovi Počiatkovi, ktorý následne toto Memorandum nepodporil. Čo bude ďalej s traťou? V roku 2018 bola podporená štúdia Nitrianskym samosprávnym krajom na prestavbu železničnej trate a jej využitie v rámci rozvoja cestovného ruchu. Štúdia ráta s prevádzkou cyklodrežín. No úspešnosť je veľmi malá. T-142 nie je vyradená z prevádzky a jej zaradenie pre osobnú dopravu je veľmi otázne.

ZÁVER

Priatelia, je to malý prierez bohatou históriou našej obce. Verím, že prebudím v mnohých Vás „spiacich lokalpatriotov“ a budete hrdí na to, že ste z Veľkých Ripňan a z tohto krásneho regiónu spod Marháta. Pre návštevníkov našej obce je to možno i návod na to, ako sa dá urobiť aj Vaša obec atraktívnejšou.







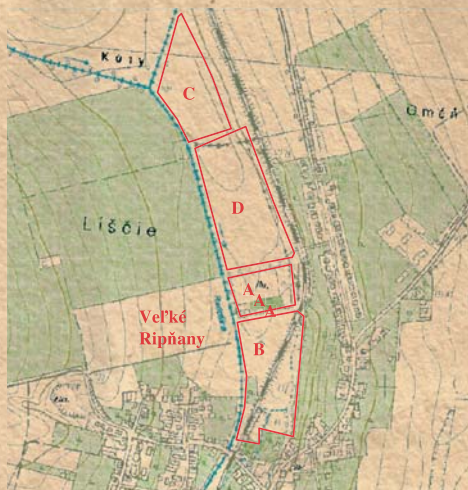






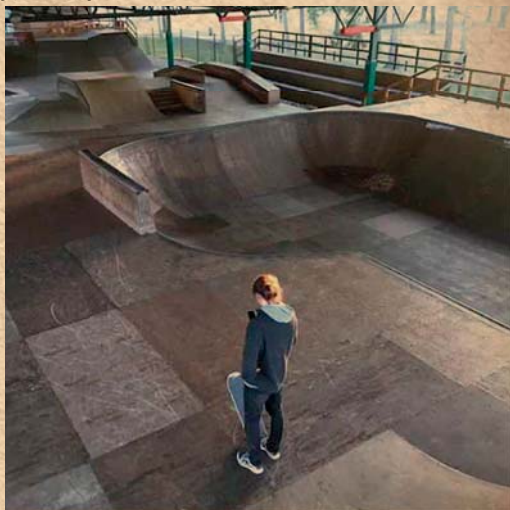
Adreanlínové športy Veľké Ripňany - skejt

Ideový návrh na využitie územia / 2017



- A – jestvujúci športový areál
- B – plánovaný kultúrno-spoločenský priestor
- C – plánovaná malá vodná plocha
- D – navrhovaný skejtpark

Veľké Ripňany sú obec s veľkým potenciálom, ktorej cieľom je vybudovať rekreačnú plochu s nadregionálnym významom. V tomto zmysle už obec začala konať a pripravuje výstavbu golfového ihriska. Obec sa môže oprieť tiež o bohatú históriu, čo jej pridáva na atraktivnosti ako pre domácich obyvateľov, tak i pre návštevníkov. Obec má teda potenciál formovať sa ako športovo-rekreačné centrum, pričom preferované budú športy adreanlínové a nie masového charakteru. Na území obce je už vybudovaná motokrosová dráha, na území obce sa nachádza i poľné letisko, čo jej dáva možnosť zamerať sa i na adreanlínové športy spojené s lietaním. V zastavanom území môže mať obec dostatok vlastných pozemkov a ďalšie pozemky by mohla získať z SPF. Časť pozemkov, ktoré sú zahnuté do úvah o rozvoji turizmu a cestovného ruchu v obci, nie sú vo vlastníctve obce a bude potrebné ich získať aspoň do prenájmu. Ak by sa toto podarilo, obec by mohla smerovať k trvalej udržateľnosti, vybudovať rozsiahly obecný park, amfiteáter, rekreačné plochy a tiež skejtbordový plochu podporenú outdoorovými fitnessprvkami, plochami pre parkour, workout, pre korčuliarsku dráhu apod. Skejtpark môže byť na voľnej ploche, alebo pod jednoduchým prístreškom, aby bol využiteľný i počas dažďa a pri umelom osvetlení i večer.



Nevšedné cesty za poznaním miestnej krajiny a kultúrno-historického dedičstva OZ RADOŠINKA 2017

Objednávateľ: OZ RADOŠINKA, Zhotoviteľ: Ateliér Dobručka, s.r.o., Kolektív: Anna Dobručka, Lucia Zúdorová, Dominik Černík, rok 2017





Vydala
obec Velké Ripňany

Text
Alexander Urmínský, PhDr. Jozef Krištof

Gertrúda Březinová

Fotografie
archív obce Velké Ripňany

Grafická úprava a tlač
Jozef Matús, Prima-Print, a. s.