

Stromoradia v systéme stavby a údržby ciest v 18. a 19. storočí

Michal Ďurčo

Abstract

ĎURČO, Michal: Lines of Trees within the System of Road Construction and Maintenance in the 18th and 19th Centuries.

The occurrence of tree lines started to increase from the Renaissance period. At that time, however, it was merely landscaping in precisely designed ornamental gardens. Planting lines of trees along public roads started to be more frequent in the early 18th century, coming from the French school of modern road building. Trees became a fully-fledged part of a technical installation - a road. At first, their function was primarily aesthetic - helping to incorporate the road structure into the countryside. Later on, other economical and practical advantages were discovered. The method of French road construction was also adopted by traffic engineers in the Habsburg Monarchy. Therefore, from the 1740s, trees started to occur along new roads. Until the 1880s, the quantitative parameters regarding development in Hungary were lower in comparison to other parts of the country, due to political, social, as well as financial reasons. The Unifying Road Act I./1890 was finally adopted, twenty years after it had been prepared. It provided the fundamental unification of the conditions for planting lines of trees along the roads in all regions of Hungary. However, the true breakthrough came with the article XII of 1894, which stipulated an obligation to plant a tree nursery in every municipality and to start planting trees along the roads to a greater extent.

Keywords: lines of trees, tree-lined avenues, environmental history, road network, roads, roadways, Slovakia, Hungary, infrastructure

„**T**úžbou každého vzdelaného Uhra je, aby aj v Uhorsku boli verejné cesty stromami vysádzané,“ konštatovali tvorcovia ministerského predpisu z roku 1898 vo vrcholnom období vysadzovania stromov pri cestách. Pre predstavu, po splnení programu v maximálnej miere by vedľa ciest rástlo v roku 1915 do desať miliónov stromov.¹

Dnes po viac ako sto rokoch od prijatia vyššie zmienených zákonných článkov sa stáva čím väčšou vzácnosťou ísť po cestách lemovaných stromoradiami.² Tie sa ako relikty minulosti vyskytujú prevažne na cestách 2. a 3. triedy. Odolávajú nevyhnutnému výrubu pri rozširovaní a modernizácii ciest najmä vďaka komunikačnej podružnosti jednotlivých úsekov. Správcovia preto nepristupujú k rozsiahlejším prestavbám takýchto komunikácií okrem občasnej opravy povrchu vozovky. Stromy sa však nevedia ubrániť času a prírodným živlom. Pri absencii nutného ošetrovania podliehajú vplyvom prostredia a odumierajú, pričom spravidla nie sú

1 Nariadenie uhorského ministerstva obchodu č. 6136/I zo dňa 14. februára 1898 o vysadzovaní stromov na štátnych cestách. In *Sbírka zákonů, nařízení a předpisů pro státní službu stavební v republice Československé, Svazek III. Silniční stavby*. Praha : Ministerstvo veřejných prací, 1925, s. 967-985.

2 Terminológia rozoznáva pojmy stromoradie alebo alej. Stromoradie predstavuje jeden rad stromov. Aleje pozostávajú spravidla z viacerých radov vedľa seba, stromy sú často štylizované strihom do požadovaného tvaru. Cesty mimo okrasných záhrad a prístupových ciest k zámkom boli lemované väčšinou stromoradiami.

obnovované.³ Výnimkou nebýva ani ich zdanlivo zbytočná likvidácia vykonaná so súhlasom zodpovedných úradov.⁴

S miznúcimi stromami pri cestách sa však stráca výrazná pridaná hodnota infraštruktúry formujúca sa v minulosti ako symbol kultúrnej krajiny. V súčasnosti najvyššie hodnotené kategórie ciest ako diaľnice a rýchlostné komunikácie sú síce technicky dokonalé, bezpečné, ale inak sterilné, unifikovanými čerpacími stanicami neosobné. Neprinášajú nič navyše k svojmu základnému významu – čo najrýchlejšie sa presúvať z miesta na miesto. Pritom pri súčasnej snahe zohľadniť počas výstavby dopravnej infraštruktúry aj environmentálne dosahy je dôležité retrospektívne vysvetliť a pochopiť interakciu človek – príroda – technické dielo.

Prícestné stromoradia predstavujú neoddeliteľnú súčasť jednotlivých komunikácií. Ako horizontálna dominantna sú výrazným formujúcim prvkom krajiny, vyplývajúcim z jej historického dedičstva a antropogénnej činnosti. Sú integrujúcim prvkom prírodných a kultúrnych hodnôt, ktoré spoluvytvárajú vizuálny vzhľad krajiny, krajinným znakom. Mali nezanedbateľný praktický a hospodársky význam. Sú špecifickým sprievodným prvkom cestnej siete.

Napriek tomu historici pri výskume genézy dopravnej infraštruktúry nevenovali takýmto vegetačným úpravám pozornosť. O stromoradiach tak vieme len veľmi málo, okrem niekoľkých rozšírených mýtov, že napr. vysoké topole popri cestách vysadila Napoleonova armáda pri trasách svojich pochodov. Naskytá sa množstvo otázok. Prečo by Francúzi mali u nás sadiť topole? Ale prečo sú pri cestách aj ovocné stromy? Kto ich vysadil a kedy? Komu slúžili? Kto ich udržiaval? A kedy sa ľudia prestali o stromy pri cestách starať?⁵

3 Súčasný predpis o správe vegetačných úprav pri pozemných komunikáciách určuje jej správcovi povinnosť existujúce stromoradia udržiavať. Zakladanie nových stromoradií považuje za nevhodné, obzvlášť výsadbu ovocných stromov. Pozri *Technické podmienky TP 04/2010 – Vegetačné úpravy pri pozemných komunikáciách – časť 9.2.4 Údržba, ochrana a označenie pôvodných stromoradií*. Vydalo Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky, Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií. Účinnosť od apríla 2010.

4 Likvidácia stromoradií nie je len predmetom diskusií odborníkov, ale rezonuje aj v širšej spoločnosti. Niektorí vodiči schvaľujú výrub stromov kvôli zvýšeniu bezpečnosti premávky. Úrady väčšinou argumentujú, že stromy sú choré a prestarnuté. Podľa tvrdení aktivistov a odborníkov to nie je vždy pravda. Téma bola viackrát medializovaná. Pozri FAJČÍKOVÁ, Kveta. *Končia ovocné stromoradia popri cestách?* Dostupné na internete: <https://nasabystrica.sme.sk/c/20118423/koncia-ovocne-stromoradia-popri-cestach.html> (posledný náhľad 5. 3. 2017); LUPRICH, Andrej. *Stromy pri cestách miznú*. Dostupné na internete: <https://nastrencin.sme.sk/c/7753892/stromy-pri-cestach-miznu.html> (posledný náhľad 5. 3. 2017); BARÁT, Andrej. *Krajina stráca charakter. Miznú aleje*. Dostupné na internete: <http://zurnal.pravda.sk/fenomen/clanok/395262-krajina-straca-charakter-miznu-aleje/> (posledný náhľad 5. 3. 2017); JANČURA, Vladimír. *Aleje pri cestách končia, ako začínali?* Dostupné na internete: <http://spravy.pravda.sk/domace/clanok/251636-aleje-pri-cestach-koncia-ako-zacinali/> (posledný náhľad 4. 3. 2017).

5 Historici sa doposiaľ venovali prioritne dejinám železníc, pričom v novších prácach už poukázali aj na výrazný krajinotvorný efekt výstavby dopravnej infraštruktúry. U nás naposledy HALLON, Ľudovít - SABOL, Miroslav. *Doprava a jej úloha pri premene krajiny Slovenska v 19. storočí*. In HRONČEK, Pavel (ed.). *Quaestiones rerum naturalium*, 2015, roč. 2, Supplement, s. 215-233. Dostupné na internete: <https://www.fvp.umb.sk/app/cmsFile.php?disposition=a&ID=19019> (posledný náhľad 15.3.2017); HRONČEK, Pavel. *Krajina a jej transformácie pri výstavbe železničných tunelov v okolí Banskej Bystrice*. In HRONČEK 2015, s. 234-259. Riešená problematika sa najviac odrazila v prácach historikov zo Spojených štátov vo vzťahu k tradícii environmentálnych dejín. Aj tu však ide len o parciálnu tému niekoľkých titulov. Doposiaľ najkomplexnejšie dielo analyzujúce interakciu ciest a krajiny je kniha Thomasa Zelleru zaoberajúca sa výstavbou diaľnic v Nemecku od 30. do 70. rokov 20. storočia. ZELLER, Thomas. *Driving Germany. The landscape of the German Autobahn 1930 - 1970*. New York - Oxford : Berghahn books, 2007, 289 s.

V štúdiu sa pokúsim dať odpoveď aspoň na niektoré z otázok. Text predstavuje čiastkový výstup z pripravovanej práce venujúcej sa prícestným stromoradiam v medzivojnovom období. Jeho vznik súvisel s potrebou zistiť, odkedy môžeme na Slovensku pozorovať plánovitú výsadbu stromov pri cestách a ako bola táto činnosť usmerňovaná. Nemá preto výraznejší analytický charakter, ale prevažne sumarizuje doterajšie poznatky a je úvodom do problematiky. Upozorňuje na absenciu podobnej práce u nás. Je pokusom o predstavenie a otvorenie nového výskumného problému.

Metodologicky sa otázky vzťahujúce k cestám a stromoradiam v minulosti nachádzajú na pomedzí záujmu environmentálnych dejín a dejín techniky. Hranice pritom nie sú vôbec jasne vymedzené a obidva prístupy sa vzájomne prelínajú, čo vyplýva z ich spoločných objektov záujmu. Autori radiaci sa do oboch pododborov histórie písali o mestách a prírodnom prostredí, priemysle a prírodných zdrojoch, o využívaní energií, vody atď. V tomto prípade je možné chápať príspevok ako snahu o vysvetlenie vzťahu ciest (techniky) a krajiny (prícestná vegetácia – stromoradia) prostredníctvom dejín dopravy. Ide tak o narušenie konvenčného prístupu historiografie k doprave, ktorá ju chápe výhradne ako technickú entitu a výskum zakladá výlučne na analýze písomných prameňov inštitucionálnej proveniencie. Nie som však kritikom zavrhujuúcim doterajšie práce, len chcem poskytnúť na predmet výskumu nový pohľad.

Vzorom mi budú teoretické východiská Thomasa Zellera a Sarry B. Pritchard definujúce environmentálne dejiny techniky. V ich zmysle sa krajina a doprava formujú a ovplyvňujú navzájom. Moderná dopravná infraštruktúra, ktorá je v mojom prípade zosobnená od 18. storočia plánovitou stavbou ciest, vždy výrazne mení krajinu, v ktorej sa nachádza. Vo výsledku tak vytvára krajinu dopravy alebo dopravnú krajinu (*landscape of transportation*). Aplikácia prístupu environmentálnych dejín techniky na pozemné komunikácie by mala byť príkladom, ako využiť poznatky histórie na výskum technických odborov.⁶

Hlavným cieľom je sumarizácia pravidiel a praxe vysádzania stromov pri cestách pod dozorom štátnych úradov. Práve štátna dopravná politika mala a má najdôležitejšiu úlohu pri rozhodovaní o investíciách, prijímaní zákonov, zriaďovaní škôl atď. Je primárnym predpokladom zavádzania inovácií vo väčšom meradle, v tomto prípade bol štát rozhodujúcim faktorom výstavby ciest a vysádzania prícestných stromoradií.

Príspevok sa priestorovo zameriava na územie dnešného Slovenska v Uhorsku s komparáciou situácie najmä v českých krajinách, čiastočne aj so širšou oblasťou habsburskej monarchie. Stromy si všímam pri verejných cestách ležiacich v extraviláne predstavujúcich diaľkové trasy a spojnice medzi sídlami. Neskúmal som priebežné cesty v mestách a ulice, ktoré majú spravidla odlišný status a bývajú riešené samostatne. Tiež som sa nezaoberal stromoradiami v uzatvorených areáloch, záhradách a parkoch. Časový rozsah je vymedzený obdobím od

6 ZELLER 2007. s. 6-8; PRITCHARD, Sara. *Toward an Environmental History of Technology*. In ISENBERG, Andrew (ed.). *The Oxford handbook of environmental history*. New York : Oxford University Press, 2014, s. 227-232.

vzostupu výsadby stromov pri komunikáciách v 18. storočí až do roku 1894, keď bol prijatý uhorským parlamentom zákonný článok XII. o vysádzaní stromov v krajine.

Hľadanie počiatkov zakladania stromoradií pri cestách

Výsadba stromoradií pozdĺž verejných ciest je v habsburskej monarchii aktivitou priamo nadväzujúcou na štátom riadené budovanie siete moderných komunikácií *chaussée* podľa francúzskeho vzoru od polovice 18. storočia. V českých krajinách sa ujal na rozlíšenie týchto ciest názov *silnice*. Význam slova predstavuje pevnú, umelo vystavanú silnú cestu. V Uhorsku takýto špeciálny spoločný termín nevznikol s výnimkou pomenovania niektorých úsekov moderných ciest regiónoch, pre ktoré sa ujal názov *krajinská*. Stromoradie pri ceste sa stalo súčasťou tohto presne naplánovaného technického diela.⁷

Do 18. storočia nemôžeme na území Slovenska cesty nazývať technickým dielom, pretože neboli, až na vzácne výnimky, stavané odborníkmi – cestnými inžiniermi. Komunikácie vznikali skôr živelne, keď viedli po najvhodnejších reliéfnych trasách, prípadne rešpektovali hranice chotárov a pozemkov. Neexistovala jednotná legislatíva ani príručka, ktorá by stanovovala postup stavby, vzhľad, technické parametre či systém údržby a kontroly. Pre súčasníkov boli vo vzťahu k cestám dôležité najmä mýtné práva vydávané v Uhorsku od 13. storočia. Tie zabezpečovali ich oprávneným vyberačom, spravidla majiteľom panstiev a mestám, na frekventovaných úsekoch slušné príjmy. Na stavbu ciest a úpravu ich okolia však dbali len málo a zisky z mýta sa na opravy využili zriedka. Tomu zodpovedala aj zjazdnosť. Cesty boli v Uhorsku stavané na základe zákonných článkov IV. z roku 1556 a VI. z roku 1557 poddanými, avšak väčšinou pod neodborným dozorom a s nekvalitným materiálom.⁸ V kombinácii s minimálnou údržbou sa tak stávalo, že niektoré úseky boli hlavne v jarnom a jesennom období kvôli zlému stavu úplne nezjazdné pre vozovú dopravu.⁹

Konštrukciu cesty predstavovalo len vyjazdené podložie, v lepšom prípade s násypom kameňov a štrku. Materiál bol zhutňovaný prechádzajúcou dopravou. Valec ťahaný koňmi sa na

7 Aleje a okrasné stromoradia v Európe sa po prvýkrát vo väčšej miere uplatnili v talianskych renesančných záhradách. Už v druhej polovici 16. storočia napísal architekt Andrea Palladio vo svojej Tretej knihe o architektúre, že na vidieku sa dosahuje krása ciest stromami zasadenými po oboch jej stranách. Do druhej polovice 18. storočia je však na skúmanom území pri verejných cestách existencia stromoradií nepodložená až na niekoľko výnimiek, ktoré boli podmienené aktivitou šľachticov sadiť stromoradia na svojich pozemkoch. VELIČKOVÁ, Markéta et al. *Aleje české a moravské krajiny: historie a současný význam*. Praha : Dokořán, 2013, s. 13.

8 Označuje sa v nich povinnosť poddanskej roboty pri stavbe hradov a ciest k nim vedúcich. Táto prax sa začala postupne meniť až po roku 1844, keď bol prijatý zjednocujúci zákonný článok IX. o verejnej práci poddaných. JANŠÁK, Štefan. Verejná práca v administratívnom práve bývalého Uhorska. In *Zprávy veřejné služby technické*, 1922, roč. 4, č. 15, s. 469-470.

9 Zodpovednosť za opravu vybraných úsekov ciest a mostov na panstvách mali richtári a prísazní jednotlivých obcí. Dvakrát do roka mali vykonať obhliadku ich stavu a v prípade potreby zabezpečiť prostredníctvom poddaných nápravu. Cesty sa kontrolovali a opravovali prevažne na jar a na jeseň. Napríklad podľa dochovaného súpisu povinností obce Budmerice z roku 1556 voči panstvu Červený Kameň, ktorý môžeme brať ako modelový príklad praxe uplatňovanej aj na viacerých panstvách, mala prebehnúť prvá obhliadka medzi Veľkou nocou a sv. Jurajom, druhýkrát medzi sv. Michalom a vinobraním. V prípade, že by cesty neboli opravené, musel dokonca richtár aj prísazní zaplatiť panstvu peňažnú pokutu. TIBENSKÝ, Ján. *Poctivá obec budmerická. Starodávna história*. Budmerice : Rak, 1998, s. 452.

úpravu ciest v Uhorsku začal používať až v druhej polovici 19. storočia. Najviac poškodzované boli najmä cesty vedúce strmým terénom cez horské priechody. Na jednej strane odpadovými vodami po zrážkovej činnosti, na druhej brzdením vozov cestou zo svahu. Pritom sa spravidla zablokovali zadné kolesá reťazou a ich šmykaním sa vytvárali úvozy.¹⁰ Oproti tomu v nížinnom Uhorsku sa cesty často nachádzali na sprašových pôdach, ktoré sa vplyvom zrážok pri absencii podkladového kameňa rozbahnili a predstavovali pre vozy len ťažko zdolatelnú prekážku. Výhodu mohli do istej miery predstavovať geologické a geografické danosti územia.¹¹

Ešte chúlостivejšia bola situácia pri mostoch ležiacich na vodných tokoch, ktoré nebolo možné prebrodiť. Často sa stávalo, že mosty boli ťažko poškodené alebo strhnuté povodňami. V danej dobe predstavovali v rámci systému ciest najnákladnejší prvok na financovanie a najzložitejší na výstavbu. Ak neboli opravené alebo obnovené, mohla byť ochromená na dlhý čas doprava v celom regióne. Cestujúci boli jednoducho nútení voliť aj značnú obchádzku, aby sa dostali do svojho cieľa inou trasou.

V tomto období sa pri cestách stromoradia plánovito nevysádzali. Skôr naopak. Vzťah človek – cesta – krajina bol podmienený najmä bezpečnostnými potrebami. Úpravy sa týkali ciest prechádzajúcich zalesneným územím. Po tridsaťročnej vojne a stavovských povstaniach sa na mnohých miestach rozšírilo zbojníctvo. Na vybraných úsekoch bolo nariadené vyrúbať les po oboch stranách cesty, aby sa zlodeji nemali možnosť ukryť. Už od 14. storočia sú známe nariadenia panovníka o zbavení ciest neprehľadných porastov po stranách. Nariadenie z roku 1578 prikazovalo odstrániť vegetáciu do šírky 30 metrov. V prvej polovici 17. storočia sa v súvislosti s rozšírením palných zbraní táto vzdialenosť bezpečnostného koridoru zväčšila na dostrel pištole. Na Slovensku sa mali takéto zásahy do lesov pri cestách v oblasti Nízkych Tatier uskutočniť v roku 1678. Jeden prípad spomínal aj Matej Bel vo svojich *Noticiách* o Liptovskej Stolici. Pri ceste prechádzajúcej vrchom Hohwald dali úrady kvôli zbojníkom vyklčovať les po oboch stranách cesty na dostrel pušky. Celkový rozsah takto vyrúbaných lesov pri cestách a veľkosť jeho vplyvu na krajinný obraz však zatiaľ na základe známych prameňov nie je možné kvantifikovať.¹²

10 Voda a koľaje boli problémom všetkých ciest prechádzajúcich horstvami. Niekde pretrvával až do 30. rokov 20. storočia, kým sa tieto cesty prestavali moderným spôsobom. Uvádžam príklad z cesty vedúcej cez horský priechod Soroška. V 20. rokoch 19. storočia opravila Turnianska župa cestu s vysokými nákladmi. Aby sa predĺžila jej životnosť, nariadila furmanom pri brzdení vozov podložiť pod koleso drevený klátik. Takto sa nevytvárali na vozovke koľaje. ALBERTY, Július. Ako žili malohontské obce v 19. storočí. In *Obzor Gemera*, 1983, roč. 13, č. 4, s. 245.

11 Na Slovensku sa väčšia pozornosť venovala niektorým cestám najmä v stredoslovenskej banskej oblasti, na ktorých zjazdnosti mal záujem štát. V priebehu 18. a 19. storočia sú tak zaznamenané napríklad opravy cesty medzi Tisovcom a Breznom. Cesta prechádzala náročným horským terénom cez vrch Diel, ktorý tvoril zároveň hranicu medzi Zvolenskou župou a Malohontským dištriktom. Často bola narušená do tej miery, že furmani zásobujúci štátne železiarne v Hronci odmietali po nej prevážať materiál, pretože sa báli o svoj život. Takto bola ohrozená kontinuita celého výrobného procesu. Z technického hľadiska je zaujímavé spomenúť, že na opravu tohto úseku sa používala vysokopecná troska zo železiarne v Tisovci. Ide o zaujímavé riešenie, ktorého použitie doposiaľ nie je známe na inom mieste. Štátny archív v Banskej Bystrici (ďalej ŠABB), pobočka Rimavská Sobota (ďalej RS), f. Magistrát Tisovec, MTV-S 369 1847 – 48. Záznamy o opravách cesty cez Diel; ZSEMLEY, Oszkár. Tisovec monografia železiarne a erárneho majetku 1611 – 1903. Tisovec : Mesto Tisovec a OZ Hradová, 2005, s. 22; Najlepšiu povest' na Slovensku mali mať práve cesty na účely banského podnikania. Už v 16. storočí napríklad cesty v okolí Banskej Bystrice stavané pre obchod z podnetu Turzovcov a Fuggerovcov. MUSIL, Jiří. *Po stezkách k dálnicím*. Praha : Nakladatelství dopravy a spojů, 1987, 109 s.

12 MATOUŠEK, Václav. *Čechy krásné, Čechy mé. Proměny krajiny Čech v době industriální*. Praha : Krigl, 2010, s. 108; ROUBÍK, František. *Silnice v Čechách a jejich vývoj*. Praha : Společnost přátel starožitností, 1938, s. 23; MUSIL,

Ťažko zjazdné cesty boli problémom prakticky v celej Európe. Myšlienky na vybudovanie kvalitnejších komunikácií a efektívnej dopravy vôbec vychádzali z filozofie francúzskeho merkantilizmu. Odborníci si plne uvedomili dôležitosť pozemných ciest, riek a kanálov na vojenské aj hospodárske účely. Začiatkom 18. storočia sa preto začala podporovať výchova cestných inžinierov a stavba umelých štetovaných ciest za štátne peniaze. Založenie odboru cestného inžinierstva v rámci stavebných profesií a začlenenie výstavby a údržby ciest do štátnej správy vytvorilo základ na výraznú kvalitatívnu transformáciu cestnej siete vo Francúzsku, a neskôr podľa jeho vzoru vo väčšine Európy.

V roku 1705 bola z iniciatívy inžiniera Huberta Gautiera vydaná záväzná smernica na stavbu pevných ciest. Následne v roku 1712 publikoval učebnicu pod názvom *Traité de la construction des chemins* predstavujúcu prvé dielo v dejinách o stavbe umelých ciest. Gautier sa z veľkej časti inšpiroval štúdiom rímskych komunikácií. Na základe jeho práce sa uskutočnili prvé pokusy s aplikáciou štetového podkladu. O dielo bol veľký záujem. V roku 1759 bolo prvýkrát preložené do nemčiny a sprístupnené stredoeurópskemu odbornému publiku.¹³ V roku 1778 vyšiel v dnešnej Bratislave aj maďarský preklad. Dopyt odbornej verejnosti po príručke aj niekoľko desaťročí od vydania francúzskej verzie len dokazuje vtedy stálu aktuálnosť poznatkov.¹⁴

V rámci francúzskej školy sa stalo zároveň pravidlom vysádzanie stromov na krajniciach vozovky. Gautier sa ním zaoberal už vo svojej práci z roku 1712. Stromy odporúčal vysádzať v mestách aj v otvorenej krajine, kde malo ísť v prvom rade o estetický prvok.¹⁵ Pri rekonštrukciách starých a stavbe nových ciest sa úseky napriamovali do dlhých rovných priamok s konštantným stúpaním. Rovná a široká cesta bola ale považovaná za hrubý zásah do krajiny. Stromové aleje mali zmierňovať únavnosť cesty, špeciálne v nížinných oblastiach. Preferovali sa lipy a topole.¹⁶

Nevyhnutné inštitucionálne zázemie na výchovu cestných inžinierov poskytovala vo Francúzsku od roku 1747 parížska škola *École des ponts et chaussées*. V 60. rokoch 18. storočia tu vyštudoval aj vo svojej dobe najlepší odborník na stavby ciest Pierre Trésaguet. Bol špecialistom na projektovanie ciest v náročných horských podmienkach. Od roku 1785 presadil zavedenie udržovania nových ciest typu *chaussées* štátom a profesionálnymi cestármi. Francúzske štetované, desať metrov široké cesty sa stali vzorom dokonalosti pre celú Európu. Stavba ciest

Jiří. *Po stezkách k dálnicím*. Praha : Nakladatelství dopravy a spojů, 1987, s. 108; BEL, Matej. Liptovská stolica. Čadca : Kysucké múzeum, 2014, s. 73.

13 HLAVAČKA, Milan. *Cestování v éře dostavníku*. Praha : Argo, 1996, s. 20-21.

14 Maďarský preklad pozri GAUTIER, Hubert. *Az utak és utszák építésének módja, mellyet irt Gautier Ur, Frantziai Országban Királyi Indzsenér, és a Hidak, Töltések, Ország Utak, Városi Utszákknak Inspektóra*. Posonyban : Landerer Mihály, 1778, 225 s.

15 GAUTIER, Henri. *Des Herrn Gautier, ehemaligen königlich-französischen Ingenieurs und Aufsehers über die Brücken, Dämme, Land- und Stadtstraßen. Tractat von der Anlegung und dem Bau der Wege und Stadtstraßen. Neue Auflage*. Leipzig : Christian Hilscher, 1773, s. 114-115, 127-128.

16 KŘIVANEC, Karel. *Estetické hľadiská pri projektovaní a stavbe ciest*. In *Skúsenosti pri stavaní ciest na Slovensku*. Bratislava : Ústav dopravníctva I. slovenskej vysokej školy technickej, 1943, s. 186.

sa stala vedľa pevnostného stavitel'stva novou inžinierskou disciplínou. V českých krajinách bolo technické školstvo reprezentované od roku 1717 vojenskou inžinierskou školou v Prahe. V roku 1806 vzniklo pri pražskej univerzite z už takmer storočnej vojenskej inžinierskej školy stavovské technické učilište.

Na území Slovenska boli prví technici absolventmi banskej školy v Banskej Štiavnici. Od roku 1735 ju viedol Samuel Mikovíny, ktorý bol okrem iného poverovaný aj stavbou niektorých úsekov ciest, reguláciou Váhu, Dunaja atď. V roku 1763 bola založená odborná hospodárska škola vyššieho typu v Senci s názvom *Collegium scientarium politico-oeconomico cameralium*, známa ako *Collegium oeconomicum*. Keď senecká škola v r. 1776 vyhorela, preložili ju do Taty s názvom *Seminarium Geometrarum*. V roku 1780 táto škola zanikla a na výchovu technických odborníkov bola následne v roku 1782 založená pri budínskej univerzite škola podobného zamerania – *Institutum geometricum*, kde sa vyučovala aj stavba ciest a mostov. V roku 1850 bol inštitút premenený na priemyslové učilište a r. 1857 na technickú školu.¹⁷

V habsburskej monarchii sa po prvýkrát začalo vážne uvažovať o potrebe výstavby moderných ciest po roku 1712 v súvislosti s negatívnymi skúsenosťami pri presune vojska počas vojny o španielske dedičstvo. Následne v roku 1724 vydal cisár Karol VI. dvorský dekrét, ktorým nariadil rekonštrukciu piatich hlavných ciest spájajúcich Viedeň s Terstom, Čechami, Moravou, Uhorskom, Horným Rakúskom a Sliezsokom.¹⁸

Zasahovanie štátu do vývoja v doprave tu rovnako ako vo Francúzsku súviselo s uplatňovaním merkantilistických myšlienok, kde výkonnejšia dopravná infraštruktúra mala dopomôcť k zlepšeniu rozvoja vnútrozemského aj zahraničného obchodu a podpore manufaktúrnej výroby. Formovala sa predstava o funkciách a podobe štátom vytvárajúcej nadregionálnej dopravnej infraštruktúry, ktorá by zodpovedala hospodárskym aj politickým potrebám stredoeurópskeho súšťačia. Z rakúskych kameralistov poukazovali na potrebu rozvoja dopravy v réžii štátu najmä Joseph von Sonnenfels a Johann Gottlob von Justi. Obaja riešili funkciu dopravy v hospodárstve štátu a nutnosť prepojenia jej jednotlivých zložiek. Justimu šlo predovšetkým o teoretické zakotvenie dopravno-hospodárskych kompetencií a povinností. Zdôraznil, že jedine štát disponuje dostatočnou mocou, vážnosťou a predovšetkým finančnými prostriedkami na riešenie takejto úlohy.¹⁹

Nanovo budovaná dopravná infraštruktúra predstavovala zároveň prostriedok posilňujúci integritu a štruktúru absolutistického štátu. Hrala nepochybne významnú úlohu pri mocenskej fixácii periférnych a novo získaných území. Cesty 18. storočia so svojím odkazom na rímske impérium sa stali symbolmi štátnej ideológie a triumfu absolutistickej moci.²⁰

17 HLAVAČKA 1996, s. 20; HONS, Josef. *Dejiny dopravy na území ČSSR*. Bratislava : ALFA, 1975, s. 18; RUPPMANN, Reiner. The development of the European Highway Network: a Literature Survey os Studies on Highway History in European Countries. In ROTH, Ralf – DIVALL, Colin (eds.). *From Rail to Road and Back Again? A Century of Transport Competition and Interdependency*. Farnham : Ashgate Publishing, 2015, s. 294.

18 POPELKA, Petr. *Zrod moderní dopravy. Modernizace dopravní infrastruktury v Rakouském Slezku do vypuknutí první světové války*. Ostrava : Filozofická fakulta Ostravské univerzity, 2013, s. 33.

19 POPELKA 2013, s. 31-32.

20 POPELKA 2013, s. 33.

Do roku 1740 však bolo v Rakúsku vybudovaných len 10 kilometrov nových ciest francúzskeho typu. Ďalšia aktivita a zákonné normy na stavbu a údržbu ciest boli pre nedostatok financií a neustále vojnové konflikty prijaté až za vlády Márie Terézie a Jozefa II.

Vo vzťahu k stromoradiam je dôležitý najmä cisársky reskript z roku 1740, ktorým sa v českých krajinách po prvýkrát požadovalo počas stavby ciest aj vysádzanie stromov po ich stranách. Od roku 1752 sa mali vysádzať stromy pozdĺž všetkých nových ciest.²¹ Opakovane od roku 1763 všetky vrchnosti, mestá aj jednotlivé obce s priebežnými cestami mali povinnosť vysadiť pozdĺž komerčných ciest využiteľné stromy (napr. jasene alebo buky). Nariadenie bolo cisárovnou Máriou Teréziou potvrdené v roku 1779 s tým, že sa neplnilo v dostatočnej miere.²²

V niektorých prípadoch bolo dovolené stromy pri cestách aj vyrúbať. Predtým bezpečnostné dôvody na takúto činnosť sa zmenili na praktické vo význame zlepšenia udržiavania stavu ciest. Patent zo 17. marca 1778 stanovil, aby vo vzdialenosti menšej ako 2 siah (približne 4 metre) od hrany cesty neboli vysádzané žiadne stromy. Tie, ktoré sa tam už nachádzali a svojím tieňom bránili vysychaniu vozovky, mali byť odstránené. Výnimka bola prípustná jedine pri ovocných druhoch, ktoré mali byť zo strany cesty orezané tak, aby už viac neprekážali. Ak majitelia pozemkov, na ktorých stromy rástli, vzdorovali, o vypílenie sa postaralo vojsko.²³



Mapa: Neexistuje štatistika, koľko kilometrov prícestných stromoradií v tomto čase lemovalo cesty na Slovensku, resp. v Uhorsku. Pri týchto tvrdeniach sa opieram o pozorovanie na základe štúdia máp prvého vojenského mapovania. Najväčšiu koncentráciu stromoradií vykazuje oblasť západného Slovenska, okolie Trnavy a Považie. Stromoradia sú zaznačené pri dlhých rovných úsekoch ciest, ktoré už boli jednoznačne stavané podľa vtedajších moderných postupov v dlhých priamych líniiach. Na mape je vyznačená nová cesta medzi Trakovicami a Leopoldovom dokončená Samuelom Mikovíny v roku 1737. Po celej dĺžke je lemovaná stromoradiím. Detail vo výseku vľavo dole. Zdroj: 1. vojenské mapovanie, list VIII-5, IX-6. Dostupné na internete, www.mapire.eu (posledný náhľad 24. 4. 2017).

21 ŠVÉDOVÁ, Daniela. Strom jako doprovod pozemních komunikací a jeho postavení v právních předpisech. In *Stromořadí jako fenomén krajiny. Sborník referátů z konference*. Roztoky u Křivoklátu : Česká lesnická společnost, 2008, s. 10.

22 POPELKA 2013, s. 38.

23 Tereziánsky patent o ríšskych cestách zo 17. marca 1778. In *Sbírka zákonů, nařízení a předpisů pro státní službu stavební v republice Československé*, Svazek III. Silniční stavby. Praha : Ministerstvo veřejných prací, 1925, s. 42-49.

V Uhorsku bola situácia čiastočne odlišná. Stromoradia síce postupne prenikali popri verejných cestách do krajiny, avšak už na prvý pohľad v porovnaní s územím Rakúska a Českých zemí ich bolo výrazne menej. To bolo zároveň v priamom súvisi s nižším počtom modernizovaných ciest typu chauseé. Jedným z dôvodov bolo, že nie všetky predpisy o stavbe ciest a vysádzaní stromoradií tu boli analogicky prijaté v rovnakej dobe. Väčšina z nich sa aplikovala do praxe v Uhorsku až po roku 1849. Vysadenie cesty stromoradiím tak dovtedy spočívalo skôr na progresívnom myslení inžiniera a zriaďovateľa stavby, teda väčšinou župy. Pri nižšom počte stromoradií však treba na území Slovenska zohľadniť aj jeho geografické predispozície. Väčšina ciest sa klúkatila kotlinami a vrchmi, kde neboli podmienky na výsadbu stromov najvhodnejšie.

Systematické snahy o vybudovanie kvalitných ciest v Uhorsku

Zlepšenie dopravných pomerov v Uhorsku sa datuje od doby panovania Jozefa II. V obežníku z roku 1781 prikázal stoliciam, ktoré sa mali starať o väčšinu ciest, aby náklady na opravy hradili zo stolickej dane a vykonali ich prostredníctvom práce poddaných. Výkazy o uskutočnených prácach boli povinné predkladať miestodržiteľskej rade. O dva roky neskôr bola vypracovaná prvá klasifikácia ciest, ktorá ich rozdelila podľa dôležitosti. Rozoznávala poštové, obchodné, vojenské a verejné cesty. V roku 1788 bola zriadená stavebná správa podliehajúca miestodržiteľskej rade, ktorá mala byť centrálnym orgánom na stavbu a opravu ciest spolu s vodnými tokmi. Kvôli zložitému financovaniu však mohla rozvinúť činnosť až po roku 1801.²⁴ O riešenie dopravy sa pokúšala aj tridsiatková a národohospodárska komisia zvolená snemom v roku 1791. Odporučila návrh na stavbu dvanástich umelých ciest financovaných z krajinského fondu. Návrh komisie sa ale neuskutočnil pre nedostatok prostriedkov a napoleonské vojny. V rokoch 1825 – 1827 stanovila komisia opäť trinásť cestných ťahov určených na výstavbu. Plán nebol uskutočnený ani v tomto období.²⁵

Do polovice 19. storočia tak napriek snahám k výraznej kvalitatívnej ani kvantitatívnej premene ciest nedošlo. V Uhorsku nedosiahla výstavba moderných komunikácií takú úroveň ako v českých krajinách. Hlavné problémy predstavovalo financovanie, roztrieštenosť predpisov, niekedy neochota a zavedená prax samotnej stavby ciest použitím práce poddaných, ktorá mala pôvod ešte v stredoveku. S nízkym počtom moderných ciest sa tak priamo úmerne spájal aj nízky počet stromoradií. V každom prípade si stromoradia v tomto období už čiastočne získali svoje miesto aj pri cestách v krajinnom priestore Uhorska.

Plošnejšie rozširovanie stromoradií je späté až s celkovými reformami zákonov prijatých od 40. rokov a preberania viacerých rakúskych predpisov počas absolutizmu po roku 1849. V prvom rade bolo potrebné zjednotiť zákony a nariadenia vzťahujúce sa k cestám a platiace v jednotlivých župách často rozdielne.

24 KAZIMÍR, Štefan. Doprava, tovarovo-výmenné vzťahy a mzdy. In KOHÚTOVÁ, Mária – VOZÁR, Jozef. *Hospodárske dejiny Slovenska 1526 – 1848*. Bratislava : VEDA, 2006, s. 131-132.

25 *Technický slovník naučný*. Encyklopedické heslo „Silniční zákonodárství“. Praha : Nakladatelství Borský a Šulc, 1928, s. 372.

Kardinálnym problémom stavby nových a kvalitnejších ciest v Uhorsku bola najmä neefektívna práca poddaných využívaná na tento účel. Stáročná prax tejto roboty uplatňovaná v jednotlivých župách bola zjednotená až v roku 1844 zákonným článkom IX. Táto tzv. naturálna práca poddaných bola do roku 1848 jediným zdrojom pracovných síl pri výstavbe verejných stavieb každého druhu, štátnych aj župných.²⁶

Práca na stavbe ciest mala byť charakter ručnej práce, alebo práce s povozom. Jej výška sa vypočítavala na počet dní v roku podľa veľkosti majetku poddaného. Podľa zákona z roku 1844 sa nebolo možné z naturálnej práce vykúpiť peniazmi. Nanajvýš bolo prípustné vykonať prácu prostredníctvom náhradníka v ekvivalentnom množstve. Administratívnu agendu riešila každá župa samostatne. Rozvrh verejnej práce zostavil vždy podžupan so svojím pomocným zborom, teda so slúžnymi a župnými inžiniermi. Následne sa tento rozvrh schválil župným výborom a až potom boli práce realizované pod technickým vedením slúžnych, inžinierov a cestovných komisárov.²⁷

Vďaka zákonnému článku IX. z roku 1844 sa situácia ohľadne stavby ciest čiastočne zlepšila. Hlavným iniciátorom modernizácie dopravnej infraštruktúry bol gróf Istvána Széchenyi. V roku 1848 ako minister dopravy vypracoval rozsiahly projekt na prestavbu a vybudovanie cestnej siete v Maďarsku. Do roku 1850 sa podarilo zrealizovať viacero moderných ciest typu *chaussée* alebo *makadam*²⁸. Sľubný vývoj však poznačili udalosti revolúcie a následné administratívne zmeny zavádzané počas absolutizmu.²⁹

O nových cestách budovaných od druhej polovice 20. rokov 19. storočia písal aj etnograf a cestovateľ Ján Čaplovič, dobrý znalec územia Slovenska. „*Veľké vrchy a mnohé balvany sťažujú aj komunikáciu. V niekoľkých krajoch sa práve vystavili skvelé hradské (Chauseen), ktoré stáli veľa peňazí a práce. Napríklad na Orave, v Liptove okolo Hrádku, na Spiši od Korytného (Polanoviec) po Levoču a Spišskú Novú Ves; v Hontianskej a Zvolenskej stolici od Bátoviec cez Štiavnicu do Banskej Bystrice a odtiaľ do Brezna; v Gemerskej stolici z Polomky po Vernár cez Kráľovu hoľu do Muránskej doliny a okolo Rimavskej Soboty; v Novohradskej stolici od Lučenca po Kriváň. Znameníť sú cesty v Prešporskej a Nitrianskej Stolici. Z Prešporka po Lapáš je najdokonalejšia cesta, akú som dosiaľ videl. Nájdú sa však v krajine Slovákov aj krkolomné a najkrkolomnejšie cesty... Keď si spomeniete na tieto a im podobné cesty, prejdú vám po chrbte zimomriavky od hrôzy a nebezpečenstva. Sú to síce romantické kraje, avšak ak naplno nezapojíte všetkých päť zmyslov a ihneď nespozorníte, môžete si tu najromantickejším spôsobom na svete vykrútiť krk.*“³⁰

Menili sa ministerstvá aj kompetencie jednotlivých úradov. V roku 1849 bolo zriadené ministerstvo obchodu, priemyslu a verejných stavieb, ktoré bolo koncipované prísne centralisticky.

26 JANŠÁK 1922, s. 469-470.

27 JANŠÁK 1922, s. 470.

28 Typ modernej cesty s podložíom z drvenej kameniny. Názov je odvodený od jej vynálezcu Škóta Johna Loudona McAdama.

29 *Új magyar lexikon*. Encyklopedické heslo „Út“. Budapest : Akadémiai Kiadó, 1962, s. 566.

30 ČAPLOVIČ, Ján. *Etnografia Slovákov v Uhorsku*. Bratislava : Media Trade, 1997, s. 38-39.

Jeho technická sekcia nazvaná Generálne stavebné riaditeľstvo pozostávala z ďalších troch odborov: pre stavbu štátnych železníc, pre pozemné stavby a pre stavby vodné a cestné. Nižšie správne jednotky predstavovali krajské stavebné úrady a okresy. Ministerstvo ale neriešilo otázky všetkých ciest v Uhorsku, iba krajinsky významných. V roku 1851 bolo nariadené prevziať dôležité cesty do štátnej správy a od roku 1854 bolo na nich zrušené mýto, často považované popri zlom stave ciest za najväčšiu prekážku rozvoja dopravy.³¹

Pokrokom bolo pri stavbách úplné vynechanie verejnej práce poddaných a celkové financovanie peniazmi zo štátneho rozpočtu. Z pohľadu ďalšieho vývoja to ale nebola taká prelomová zmena. Ani nový systém zavedený ministrom Karlom Ludwigom von Bruckom nedokázal riešiť systém financovania a zlepšenia stavu všetkých verejných ciest. Na väčšine komunikácií zostal využívaný na ich správu naďalej systém práce poddaných, ktorý bol zjednotený, ako som spomínal, už zákonným článkom z roku 1844.³²

Dlho sa neudržala ani nová prax stavby krajinsky dôležitých ciest ministerstvom, ktoré bolo v roku 1860 zrušené. Jeho činnosť sa presunula medzi povinnosti ministerstva vnútra s opätovnou zmenou organizácie nižších štruktúr. Neustálym problémom zostávalo financovanie napriek snahám ho definitívne vyriešiť. Malo sa tak stať prostredníctvom založených štátnych stavebných fondov a mýtnych poplatkov tak, aby starý systém naturálnej práce úplne zanikol na všetkých cestách. Tieto snahy narazili na odpor šľachty vidiacej v platení mýta porušenie svojich privilégií. Jedinou reformou uplatnenou v tomto období bola možnosť stavať cesty aj z výnosov daní plynúcich za Uhorsko do spoločného stavebného fondu. Kvôli nedostatku finančných prostriedkov na spravovanie ciest pod kuratelou ministerstva upravila v roku 1862 Kráľovská miestodržiteľská rada opäť možnosť využitia práce poddaných na všetky cesty. Zvláštnosťou nariadenia bolo, že rozdeľovala verejnú prácu na štátne (*Staatstrassen*), krajské (*Landstrassen*) a obecné cesty (*Gemeindestrassen*), čím bola zavedená po prvýkrát kategorizácia komunikácií.³³

Nové impulzy smerujúce k definitívnemu zostaveniu systému stavby, správy a údržby ciest spolu s pravidlami vysadzovania prícestných stromoradií prinieslo obdobie po Rakúsko-Uhorskom vyrovnaní. Hneď v roku 1867 bolo zriadené ministerstvo verejných prác a dopravy. Cesty sa opäť preklasifikovali. Tentokrát na štátne, župné a obecné, od roku 1871 ešte rozšírené o kategóriu vicinálnych. Ministerstvu sa podriadili krajské stavebné úrady, ktorých pôsobnosť sa vzťahovala na niekoľko žúp. Z ich kompetencie boli vyňaté záležitosti železníc. Od roku 1877 sa ich počet postupne zvýšil natoľko, že takmer v každej župe bol štátny stavebný úrad.³⁴

31 POLIAČEK, Štefan. Organizácia cestnej služby na Slovensku. In KŘIVANEC, Karel. *Skúsenosti pri stavaní ciest na Slovensku*. Bratislava : Edícia Technika, 1943, s. 8 – 11; Technický slovník naučný. Encyklopedické heslo „Silniční zákonodárství“. Praha : Nakladatelství Borský a Šulc, 1928, s. 372.

32 POLIAČEK 1943, s. 8-11.

33 POLIAČEK 1943, s. 8-11; JANŠÁK 1922, s. 469-470.

34 POLIAČEK 1943, s. 12.

Zákonné riešenia povinnosti vysádzania stromoradií

Ešte v roku 1870 pristúpilo ministerstvo verejných prác a dopravy k vypracovaniu podrobného návrhu cestného zákona riešiaceho problémy cestnej správy v celom rozsahu. Návrh bol pripomienkovaný aj uhorským spolkom inžinierov, napriek tomu sa ho nepodarilo uskutočniť. Druhýkrát bol predložený v roku 1879, keď ho následne prerokoval príslušný výbor snemu. Zákonom sa ale opäť nestal.

Naliehavosť prijatia zákona sa stupňovala. Od roku 1865 do roku 1890 bolo vydaných župami spolu ministerstvom verejných prác a dopravy o súpise, rozvrhu a prevádzaní naturálnej verejnej práce také množstvo prispôsobení a dodatkov, že sa vo vzniknutom chaose už nebolo možné orientovať.³⁵

Situáciu definitívne rozriešilo až nové ministerstvo obchodu, ktoré prebralo v roku 1889 cestnú agendu od zrušeného ministerstva verejných prác a dopravy. Správu štátnych ciest mali na starosti štátne stavebné úrady pomocou cestmajstrov a cestárov. Župné cesty spravovali župy, ktoré na tento účel zamestnávali odborníkov – inžinierov.³⁶

Pomohol energický zásah ministra Gábora Barossa. Ten bez ďalších porád so župami a ostatnými zainteresovanými stranami predložil snemu opäť návrh cestného zákona v roku 1889 „s jeho známou vojenskou odvahou, pričom nepripustil, aby sa tento návrh nie len zo strany širšej verejnosti, ale ani zo strany župných úradníkov sa kritizovať mohol“.³⁷ Zmieňovaný zákon sa stal magnou chartou cestného zákonodarstva. Právna úprava zostala v platnosti na území Slovenska až do prijatia cestného zákona v roku 1961 (!).

Aj keď bol zákon prioritne presadzovaný najmä kvôli zjednoteniu systému naturálnej práce, zavádzal kompaktnejší systém aj do praxe výsadby prícestných stromoradií. Paragraf 133 sa najskôr venoval úprave už existujúcich stromoradií a ďalšej vegetácie pri cestách, najmä lesov. Ak zatieňovali vozovku a bránili jej vysychaniu alebo plynulosti jazdy mali byť vyrúbané, či preriedené do vzdialenosti maximálne 10 metrov od bočných priekop. V istých bližšie nešpecifikovaných prípadoch mohla byť takáto povinnosť obmedzená. Zákon sa nápadite podobal na patent Márie Terézie zo 17. marca 1778. Ten sa snažil v takýchto prípadoch vyňať z výrubu ovocné stromy, ktoré boli hospodársky cenené. Je preto možné sa domnievať, že výnimku z nariadenia mohli predstavovať práve ovocné odrody.³⁸

35 Na štátnych cestách bola verejná práca úplne zrušená v roku 1868. Na úrovni žúp bola po tomto roku dovoľená čiastočná výmena naturálnej práce za finančný obnos, ale inak boli župám vo veci správy ciest ponechané veľmi široké kompetencie. Župné cesty tvorili v tom čase až 80 % z celkovej dĺžky celej cestnej siete. V súvislosti s postupným zlepšovaním sa finančnej situácie žúp tieto postupne prechádzali dokonca k povinnému vykúpeniu sa z naturálnej práce. Do prijatia nového zákonného článku o cestách v roku 1890 zrušili úplne naturálnu prácu na cestách v trencianskej, zvolenskej, novohradskej župe a v mestách Bratislava a Košice. Ostatné župy zredukovali mieru naturálnej práce na polovice, resp. ju ponechali v pôvodnej výške s pohyblivou mierou možnosti vykúpenia. V súvislosti s postupným zlepšovaním sa finančnej situácie žúp tieto postupne prechádzali dokonca k povinnému vykúpeniu sa z naturálnej práce. JANSÁK 1922, s. 469-470.

36 POLIAČEK 1943, s. 13.

37 POLIAČEK 1943, s. 12.

38 I. TÖRVÉNY-CZIKK a közutakról és vámokról. IV. FEJEZET. [Zákonný článok I. o verejných cestách a mýtach. IV.

O samotnej výsadbe stromoradií pojednával § 134. Stromy sa nemali vysádzať na ceste oproti sebe, ale striedavo jeden za druhým, nie bližšie ako 15 metrov. Vzďialenosť k postranným kanálom určeným na odvádzanie vody nemala byť menšia ako jeden meter. Za nesplnenie predpisov bolo možné uložiť pomerne vysokú pokutu až 100 zlatých.³⁹

Naozaj dôsledne však doriešil podmienky pestovania a rozširovania stromoradií o štyri roky vydaný zákonný článok XII. o poľnom gazdovstve a poľnej polícii. Obciam prikázal zriadiť pod hrozbou vysokých sankcií škôlky na pestovanie stromčekov veľkosťou zodpovedajúce rozsahu chotára a plochy vhodnej na vysadenie stromami. V každom prípade však nemal byť jej rozsah menší ako štvrt' katastrálneho jutra. Obce, ktoré ešte v tomto čase stromovú škôlku nemali zriadenú, mali tak urobiť do jedného roka. V prípade povolenia župy a štátneho stavebného úradu bola možnosť zriadiť pre viac obcí jednu spoločnú škôlku, resp. výnimočne ju nezriadiť vôbec.⁴⁰

Na zakladanie takýchto škôlok pod vedením miestnych učiteľov vyzýval už desať rokov predtým hospodársky spolok trenčianskej stolice. Konštatoval však, že ochota obcí k tejto činnosti bola minimálna, keď nechceli prispieť ani na zriadenie plotu. Pritom trenčianska stolica by nebola v takejto činnosti ešte v dobe pred prijatím zákona úplne novátorskou, pretože škôlky sa mali zakladať podľa „*príkladu iných stoličných a mestských závodov štepárskych*.“ Výhody by okrem iného plynuli aj vo vytváraní odborného personálu. Každá obec mala podľa veľkosti do ovocnej škôlky vysielat' niekoľko mladých chlapcov na vyučenie, ktorí by potom mali v župách prednosť pri prijatí do „*cestársko-stromovníckej služby, pri ktorej totižto i starosť o cestu, i starosť o stromoradie popri ceste a primerané platy pripádaly im*.“⁴¹

Obec sa mala podľa zákona tiež postarať o zabezpečenie zodpovedajúceho vybavenia a vedúceho škôlky. Ak na tento účel nezamestnala samostatného pracovníka, mohol funkciu zastávať miestny učiteľ za osobitý plat. Správca stromovej škôlky mal povinnosť do nej brať aj deti z obce a vyučovať ich štepárstvu.⁴²

Čo sa týka pestovaných odrôd, obecní zástupcovia už toľko slobody vo výbere nemali. Stromčeky, ktoré boli v škôlke umiestnené, vyberal jedine štátny stavebný úrad z úžitkových aj okrasných druhov podľa vhodnosti vzhľadom ku geografickým danostiam územia. Tam, kde to bolo možné, sa malo kvôli hospodárskym záujmom a chovu priadky morušovej upred-

Hlava]. § 133. In *Magyar Törvénytár 1889-1891. évi Törvényczikkek*. Budapest : Franklin Társulat, 1897, s. 229.

39 Tamže (§ 134).

40 XII. TÖRVÉNY-CZIKK a mezőgazdaságról és mezőrendőrségről [Zákonný článok XII. o poľnom gazdovstve a poľnej polícii]. VI. FEJEZET A faiskolákról és fásításokról [VI. Hlava O stromových školách a vysadzovaní stromami]. § 43. In *Sbierka krajinských zákonov na rok 1894, I. Sväzok (I.-XII.)*. Budapešť : Peštianska kníhtlačiariska akciová spoločnosť, 1894, s. 107.

41 Aké je a ako by malo byť pozdvižené ovocinárstvo v trenčianskej stolici. In *Obzor. Noviny pre hospodárstvo, remeslo a domáci život*, 1886, roč. 24, č. 14, s. 1-2.

42 XII. TÖRVÉNY-CZIKK a mezőgazdaságról és mezőrendőrségről [Zákonný článok XII. o poľnom gazdovstve a poľnej polícii]. VI. FEJEZET A faiskolákról és fásításokról [VI. Hlava O stromových školách a vysadzovaní stromami]. § 44, § 45. In *Sbierka krajinských zákonov na rok 1894, I. Sväzok (I.-XII.)*. Budapešť : Peštianska kníhtlačiariska akciová spoločnosť, 1894, s. 107.

nostniť pestovanie Moruše čiernej (*Morus nigra*), vtedy nazývanej *drevená jahoda*. V lokalitách s rozšíreným košíkárstvom alebo v snahe o jeho udomácnenie boli pestované aj vrby ako zdroj prútia.⁴³

Sadenice vypestované v škôlkach nekončili v prvom rade na cestách, ale na územiach obcí ohrozených vodnou výmoloňovou eróziou, kde bolo pod hrozbou vysokej pokuty zakázané aj pásť dobytok. Až potom mohla byť časť stromov použitá na vysadenie pri cestách a na verejných miestach. Nakoniec, ak po splnení týchto úloh boli k dispozícii ešte sadenice, predala ich obec obyvateľom. Aj tí sa však museli zaviazat', že stromy vysadia na svojich pozemkoch ohrozovaných eróziou alebo na prístupových cestách a medziach. Ak mala stromová škôlka ešte aj potom zvyšné stromčeky, mohla ich obec odpredať komukoľvek na akýkoľvek účel.⁴⁴

Zákon z časti nahrádzal aj § 134. zákonného článku I. z roku 1890 a značne ho rozširoval. Zrušil predošlé podmienky o vzdialenosti vysadzovania stromov popri komunikáciách a prideliť obciam, župám a stavebným úradom široké kompetencie, kde mohli upravovať pravidlá podľa vlastného uváženia. Tie podľa nových pravidiel rozhodovali o tom, ktoré cesty sa majú upraviť stromoradiím, v akom časovom horizonte, v akej diaľke od seba a aké druhy to budú.⁴⁵

Táto legislatívna úprava tak bola zásadná nielen vo vzťahu k problematike prístavných stromoradií, ale odštartovala tiež rozsiahlu revitalizáciu odlesneného územia poškodzovaného vodnou eróziou. Vďaka zefektívneniu správy, zjednoteniu zákonov a zabezpečeniu dostatočného počtu sadeníc stromčekov mohol minister obchodu vyhlásiť v roku 1895 ambiciózný plán vysadenia všetkých štátnych ciest stromami do roku 1915. Táto činnosť predstavovala nielen hospodárske výhody, ale aj výraznú premenu vzhľadu a využívania krajiny.

Záver

Objavenie sa väčšieho počtu stromoradií v krajine môžeme pozorovať od doby renesancie. Zatiaľ však išlo len o krajinné úpravy v rámci precízne naplánovaných okrasných záhrad. Vysadzovanie stromoradií pri verejných cestách preniklo do priestoru vo väčšej miere od prvej tretiny 18. storočia v súvislosti s francúzskeou školou stavby moderných ciest. Stromy sa stali plnohodnotnou súčasťou technického diela – cesty. Najskôr mali najmä estetickú funkciu a pomáhali začleniť stavbu lepšie do krajiny. Neskôr boli objavené ďalšie hospodárske a praktické výhody. Metódy francúzskeho cestného stavitel'stva si osvojili aj dopravní inžinieri na území habsburskej monarchie. Od 40. rokov 18. storočia sa tak začali spolu s novými cestami objavovať aj stromy ako ich súčasť. Vývoj v Uhorsku vykazoval oproti ostatným častiam štátu až do 80. rokov 19. storočia nižšie kvantitatívne parametre. Dôvody boli politické, spoločenské, finančné. Zjednocujúci cestný zákon I./1890 sa podarilo prijať až dvadsať rokov od jeho vypracovania. Zabezpečil základné zjednotenie podmienok výsadby stromoradií pri cestách

43 Tamže (§ 46), s. 108.

44 Tamže (§ 47).

45 Tamže (§ 49), s. 109.

vo všetkých oblastiach Uhorska. V pravom zmysle prelomovým bol ale až zákonný článok XII. z roku 1894, ktorý určil povinnosť zriadiť v každej obci stromovú škôlku a zahájiť rozsiahlu výsadbu stromov pri cestách.

Cituj:

ĎURČO, Michal: Stromoradia v systéme stavby a údržby ciest v 18. a 19. storočí. In *Forum Historiae*, 2017, roč. 11, č. 1, s. 65-79. ISSN 1337-6861.

...

Mgr. Michal Ďurčo je absolventom Filozofickej fakulty Univerzity Konštantína Filozofa v odbore história. Od roku 2015 je interným doktorandom na Oddelení dejín vedy a techniky Historického ústavu SAV. Zaoberá sa dejinami dopravy, historickou geografiou, skúma úlohu dopravnej infraštruktúry vo vývoji regiónov so špecializáciou na cestnú sieť.

Kontakt: michal.durco@savba.sk