

Silnice na Lomnicku

Cesty jako předchůdci silnic • Spojení Lomnicka s okolím • Výstavba silnic na Lomnicku a ve Lhotě

Silnice znamená silnou cestu, tedy cestu, po které lze dopravovat těžké náklady. Důležitost rychlého a spolehlivého spojení mezi různými částmi svého území si uvědomovaly všechny vyspělé civilizace. Znamé jsou především římské silnice (betonový základ a do něho zasazené kamenné kvádry), ale stejně tak najdeme silnice u starých národů na blízkém východě, v Jižní Americe nebo v Číně.

Vývoj silnic

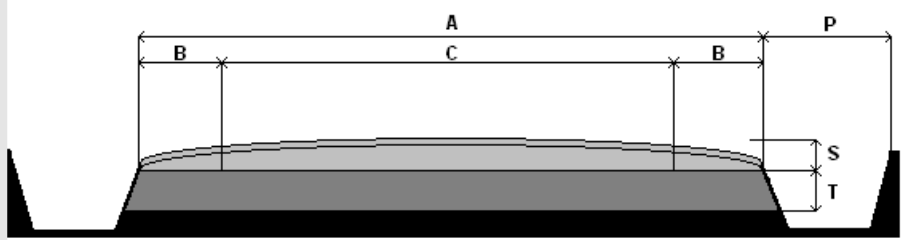
Na území Čech byla první silnice postavena za vlády Karla VI. (1711-1740). Vedla z Prahy do Vídně. Marie Terezie a její následovníci (Josef II. a Leopold II.) silniční síť postupně rozšiřovali. Dvorským dekretem z roku 1803 byla normalizována šířka silnic a císařským patentem z r. 1804 byla stanovena pravidla, jak budou ke stavbě silnic přispívat země, vrchnost a poddaní. Z tohoto období pocházejí další ustanovení – o silniční policii, silničním personálu, o právním vztahu k sousedním pozemkům a technických náležitostech stavby. Silnice v Rakousku byly rozlišeny podle jejich

provozovatele na silnice erární (říšské, císařské), zemské, okresní, obecní a soukromé. Všechny zachovávaly podobný příčný profil (viz obrázek) a lišily se pouze jednotlivými parametry (šířka silnice, výška štětu). Výstavba erárních silnic horečně probíhala v 1. polovině 19. století a vrcholila kolem r. 1840, kdy byla síť císařských silnic prakticky dokončena. Tou dobou byl maximální i jejich význam pro dopravu. Ten se začal snižovat již v následujícím desetiletí rozmachem železniční dopravy. Těžké stavby silnic se tak přesunulo směrem k okresním silnicím. Rychlý rozvoj okresních silnic nastal zvláště po vydání zemských zákonů o stavbě, správě a

udržování nestátních silnic r. 1864. Na přelomu 19. a 20. století je patrná snaha, aby každá obec byla spojena s okolím alespoň jednou řádnou silnicí.

Počátek 20. století však vzkřísil význam hlavních silničních tahů. Rozvoj automobilismu včetně nákladní dopravy vytvořil konkurenci železnicím. Přinesl s sebou však i nutnost změnit technologii údržby silnic. Pouhé ruční správkování, tedy vysypávání vyjetých kolejí a děr štěrkem s následným udusáním, nevyhovovalo novým nárokům a hmotnostem aut. Proto státní silnice začaly být válcovány těžkými parními válci.

Stavba silnic v Rakousku - Uhersku



Mimo silnice erární, zemské, okresní a obecní mohly být silnice ještě soukromé či spojovací.

Pro obecní silnice nebyly rozměry předepsány, pouze doporučeny.

A – Koruna; C – Vozovka; B – Bankety; P – Příkop; S – Štěrka s pískem; T – Štět vytlučení štěrkem

Na uválcovanou pláň se zřídí štět z větších kamenů, plochou stranou otočených k zemi. Mezery ve štětu se vysypou drobným štěrkem. Na takto připravený podklad se vysype vrstva tvrdého štěrku a zasype se pískem. Posledním krokem je uválcování silnice.

Banketům se říkalo i lavičky, krajnice nebo chodníky. Výraz banket přešel v lidové mluvě přes tvar *panket* na *pangejt*. *Pangejtem* si však lidé postupem času zvykli označovat spíše příkopy.

Typ silnice	Šířka koruny	Šířka vozovky	Šířka banketů	Vypuklost	Výška kameniny	Výška štěrku	Šířka dna příkopů	Maximální stoupání
Erární	9,48 m	6,32 m	1,58 m	1:30	55 cm	20 cm	63 cm	4,70%
Zemská	6,50 m	4,70 m	0,90 m	1:20	35 cm	15 cm	50 cm	5,50%
Okresní	6,00 m	4,20 m	0,90 m	1:20	25 cm	10 cm	40 cm	6,25%
Obecní	5,00 m	3,50 m	0,75 m	1:20	20 cm	10 cm	40 cm	-

Cesty na Lomnicku

Než byla vystavěna síť silnic, jezdilo se po nebezpečných cestách. Na důležité cesty (zemské stezky), které byly stráženy, upomínají dodnes pomístní jména jako Strážník či Varta a jejich odvozeniny. Na jihozápadě Lomnicka vedla Hradecká cesta (od Kněžnic nad Zámezí, mezi Dílcemi a Železnicí k Valdicím) a na severu potom Drážďanská cesta ze Semil do Jilemnice katastrem Košťálova. Obě tyto cesty byly zřejmě spojeny mezi Libuní a Košťálovem přes Ředice (u Dračova) a Lomnici.

Na místa, kde staré cesty spojovaly jednotlivé vesnice, nás mohou také upozornit místní názvy jako Draha nebo Újezd. V našem kopcovitém terénu musely tyto cesty vést poblíž středu údolí, kde bylo jediné místo, na kterém mohl jet vůz rovně. Nevýhody takového dopravního spojení jsou nasnadě. V období tání sněhu nebo vytrvalého deště byly cesty téměř nesjízdné a vůz nemohl být příliš naložen. Ze Lhoty na Plouznici prý tak často nevyvezl více než jediný pytel obilí a nejinak tomu jistě bylo i v jiných kopcích Lomnicka (Morcinov, Rváčov apod.). Nebezpečná cesta se navíc projížděla do stále větší hloubky a pokud to terén dovozoval, tak

se po čase takovýto úvoz přestal používat a začalo se jezdit vedle. Dalším problémem byla malá šířka cesty, která nedovolovala vyhnout se dvěma vozům. Proto byly v některých místech cesty rozšířeny a vozy se mohly na takto vytvořené výhybce minout. Vozka už zdaleky práskal bičem, aby případný povoz v protisměru na výhybce počkal. Obtížná a pomalá doprava znemožňovala např. zásobování z jiných oblastí v době neúrody a způsobovala tak neúměrné zdražování a hladomor, jak se stalo ve velkém měřítku naposledy v letech 1771-1772.

Z těchto důvodů se odvíjely snahy stavět kvalitnější regionální komunikace, alespoň na

těch důležitějších spojnicích. Nemůžeme zde však zatím mluvit o silnicích, šlo většinou o kamenem zpevněné původní cesty. Pokud takováto zpevněná cesta byla šterkem vysypána hojně a kvalitně udusána, mohla se budoucím silnicím alespoň trochu přiblížit. Pravděpodobně rezervy v odvodnění, nejednotnost technologie výstavby i údržby a proměnlivá šířka byly hlavními příčinami, proč tyto zpevněné cesty (které dopravu bezesporu zkvalitnily) ještě nelze označovat termínem silnice (jak byl definován pro účely tohoto článku). Taková „prasilnice“ vedla v 18. století z Lomnice přes Stružinec do Semil, a také z Brodek Syřenovem na Újezdce a k Jičínu (sloužila až do r. 1907).

Formani, zájezdní hostince

Před zbudováním železnic zajišťovali spojení s okolním světem ponejvíce formani. Vozili zboží mezi Lomnicí, Prahou a Vídní. Látky ze Šlechtovy továrny se vozily také do Budapešti nebo Wroclavi. Cesta do Prahy a zpět trvala tři dny, do Vídně a zpět asi čtrnáct dní. Význam formanského řemesla se snížil s příjezdem prvního vlaku na nádraží v Košťálově na podzim r. 1858 po nově zbudované liberecko – pardubické trati. Formani opouštěli dálkové trasy a stávali se z nich lokální povozníci, kteří vozili zboží dopravované po železnici a mezi jednotlivými obcemi. Jejich význam se na Lomnicku dále snížil otevřením dráhy Mělník – Stará Paka (červen r. 1906) a vykládkou přímo na lomnickém nádraží.

K formanskému řemeslu patřily neodmyslitelně zájezdní hostince, které byly (zvláště u velkých cest) dříve běžné. V těch větších byla i kovářská a kolářská dílna, takže forman zde v jednom místě našel veškerý servis pro sebe i svůj povoz. Takový byl i hostinec „Na Korcích“ postavený r. 1837 u Libuně při nově zbudované silnici z Turnova do Jičína. U této silnice stávala i proslulá zájezdní hospoda Vajsovna, která však sloužila již dávno při staré hradecké cestě. Postavena byla na křižovatce hradecké cesty s cestou z Cidliny do Jinolic. Ležela osamocena mezi poli a snad právě proto si zde dávaly dostaveníčka všelijaké pochybné existence. Mezi lidmi se říkalo, že ve Vajsovně byl okraden a zavražděn ne jeden obchodník, a proto se jí místní vyhýbali. Vajsovna vyhořela do základů r. 1848 a nikdy nebyla obnovena. Požár byl prý, snad ze msty, založen úmyslně. Při staré zpevněné cestě nad Syřenovem byla před r. 1770 postavena hospoda na „Klepandě“, která slouží dodnes. Ke známějším hospodám Lomnicka, které byly vystavěny při cestách, patřila jistě i Kordovna u nové silnice z Lomnice do Libštátu.

Formani nebyli jediní, kdo dříve zajišťoval spojení s okolím. Drobné věci na kratší vzdálenosti (např. Lomnice – Jičín) se nosily za drobnou úplatu pěšky v nůši.

Silnice na Lomnicku

Stavba první řádné silnice na Lomnicku byla samozřejmě naplánována tak, aby spojila centrum regionu, Lomnici, s okolím. Nejblíže kvalitní zpevněná cesta vedla přes Klepandu (od Jilemnice k Jičínu). Vyprojektována a vyměřena tak byla r. 1829 silnice z Lomnice Žižkovem k Sopikovu, Plouznici, ke Smitům, Žďáru a na Klepandu. Novověští občané se stavbě všemožně zpěchovali s tím, že silnice jim nic nepřinese a bude sloužit jen průmyslu a vrchnosti. Navíc práce a náklady, které by museli vložit, se jim zdály neúměrné. A tak, když bylo postaveno pouhých 150 m silnice, se stavba zastavila. Úřady sáhly i k vojenské exekuci a protokolárně se snažily donutit Novoveské ke stavbě. Někteří se proto schovávali v lesích. Situace se nakonec vyhroutil natolik, že občané z Nové Vsi táhli k lomnickému zámku a cestou se k nim přidávali další. Panstvo na zámku se muselo zbarikádovat a vojáci hlídali, aby nikdo z rebelů dovnitř neprokl. Došlo i ke zraněním bodáky. Lidé vytloukali okna zámku a snažili se vypáčit dveře. V patové situaci začalo vyjednávání zamřížovanými okny, kdy vzbuřenci chtěli písemné potvrzení, že ke stavbě silnice nebudou nuceni. To jim bylo vystaveno a kovář Havel z Nové Vsi ho předčítal lidem, aby se situace uklidnila. Mezitím do Lomnice přitáhli lidé i z Chlumu a Rváčova, a dav tak ještě vzrostl. Čítal několik set lidí a zaplnil nádvoří zámku a náměstí po horní kašnu. Situace však již byla klidnější a lidé se pomalu rozházeli. Když byl zámek volný, vyjel z něho posel do Jičína, aby povolal vojsko. Vše skončilo vězením pro původce rebelie a navíc museli Novověští řadu dní žít vojsko.

V pohnuté situaci se jim však podařilo stavbu přerušit, a než mohla být znovu zahájena, naskytl se pro Lomnici lepší způsob spojení. Vyprojektována byla totiž nová císařská silnice z Turnova do Jičína a Lomnici se nabízelo napojení na ní. Stavba císařské silnice započala r. 1832, r. 1836 byl dokončen úsek kolem Libuně a o rok později potom ke Kněžnicím. Vrchnost stavěla mosty a kanály, poddaní potom samotnou silnici. Obce musely platit tři roky cestáře a šterka na údržbu. Oficiálně byla kompletní stavba této erární silnice přijata r. 1840.

První okresní silnice z Lomnice tak nevedla na Klepandu, ale přes Košov do Cidliny a pod Kněžnicemi byla zakončena křižovatkou s císařskou silnicí. Vystavěná byla mezi roky 1835 – 1837 a měřil 7.213 m. Z Peklovsi na Košov měla největší stoupání v Čechách.

R. 1837 byla zahájena i stavba silnice z Lomnice do Semil. Původně měla ze Stružince vést Tuhaní, ale Tuhaňští se obávali, že by jim silnice přivedla do obce jen tuláky či vojsko. Tak musela být silnice vyprojektována po vrších nad Tuhaní, odkud vedla do Zeleného háje, Hořenska, doleva do kopce na Světlou a pod Chuchelnou k Semilům. Dnes používaná cesta z Hořenska přes Slanou a Bořkov byla postavena později.

Po dlouhé roky tak Lomnicko protínaly jen tyto dvě silnice. Až r. 1854 – 1855 byla postavena silnice z Lomnice do Libštátu, asi 200 m západně od původní cesty na odbočku k Želechům, potom shodně s ní. Libštát byl vybrán jako velká průmyslová obec a hlavně bylo přihlédnuto k budované železniční trati z Liberce do Pardubic (1858).

Silnice ze Zeleného háje na Žlábek, Žernov, Sýkořice, Podtýn a Rovensko pod Troskami byla dostavena r. 1859.

Jak již bylo řečeno v obecné části, rozmach v budování okresních silnic nastal v Čechách v 60. letech 19. století a jinak tomu bylo i na Lomnicku. Tak se r. 1863 začalo se stavbou tří silnic. Jednak šlo o spojenci z libštátské silnice (U Pírámu) dolů k nádraží v Košťálově, dále o silnici z Lomnice Novou Vsí a Brodkami do Paky. Poslední komunikací budovanou od r. 1863 byla silnice z Lomnice na Plouznici, dolů do Bradlecké Lhoty a k Železnici.

Odbočka ze Žlábků do Tatobit byla dostavena r. 1868, když se na katastru Tatobit napojila na silnici hotovou již r. 1857.

R. 1869 byla hotova silniční propojka mezi Libštátem a Košťálovem. R. 1887 získal Košťálov spojenci do Semil i po silnici, protože byl vystavěn úsek k Bořkovu, a o tři roky později r. 1890 i do Paky, to když byla dokončena silnice mezi Libštátem a Bělou.

Okresní silnice kolem Cidliny byly r. 1897 doplněny o silnici Cidlina – Zámezí a Pekloves – Kněžnice (dolní část, křižovatka s hlavní silnicí).

Spojení s vesnicemi nad Lomnicí měla realizovat silnice k Rváčovu, ale r. 1906 jí bylo dokončeno jen 1.100 m.

Stará cesta z Brodek Syřenovem na Klepandu a ke Lhání byla konečně nahrazena novou silnicí r. 1907. Z Bělé do Tample byla okresní spojovací silnice postavena r. 1911.

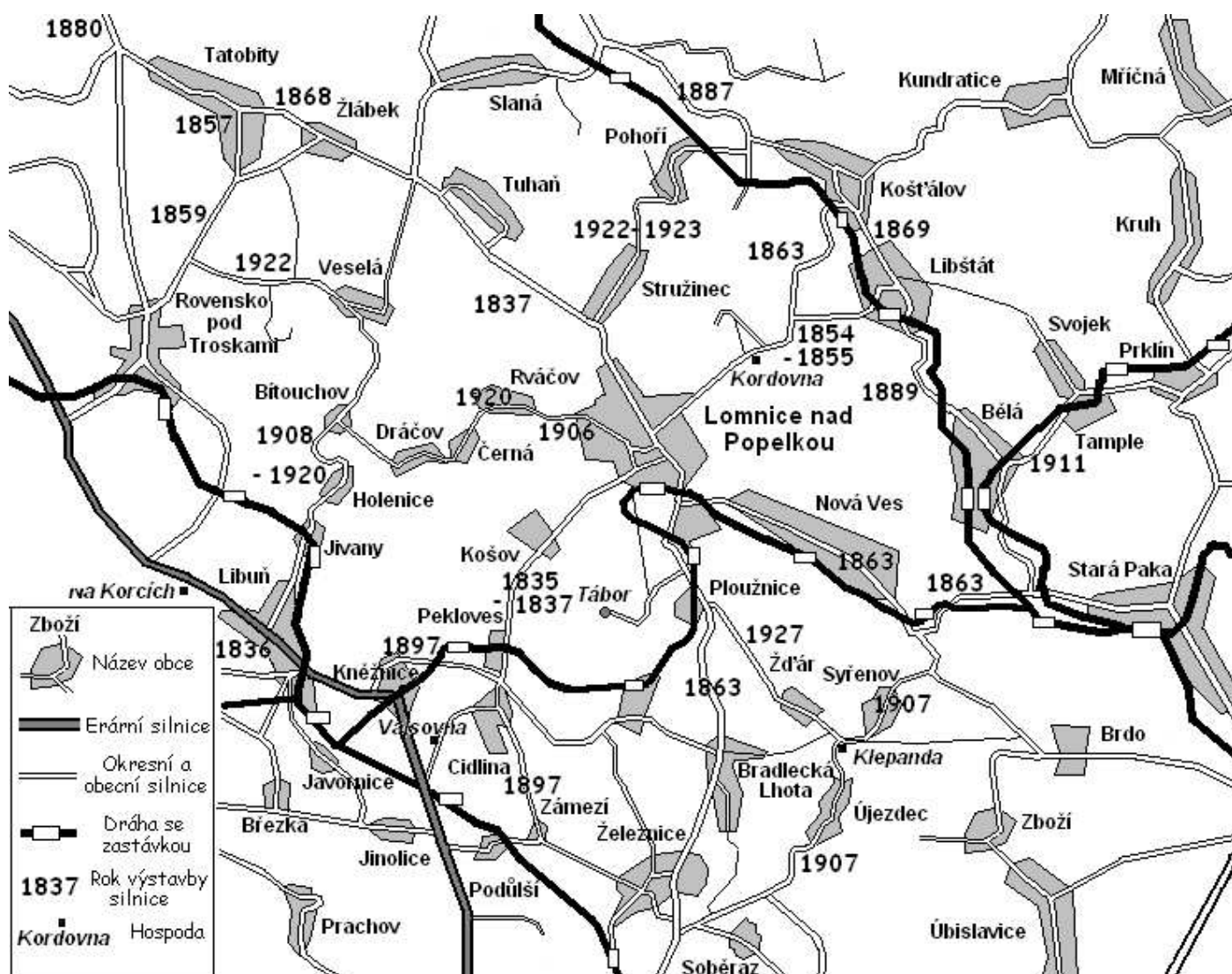
Po válce, kdy bylo zvláště v podkrkonošských okresech málo práce, byly některé silnice stavěny jako tzv. nouzové stavby. To znamená, že primární pohnutkou ke stavbě bylo zaměstnání dělníků. Tak se stavěl i druhý díl silnice na Rváčov v letech 1919 – 1920.

Podobně jako na Rváčov byla stavěna i silnice z Libuně na Jivany, Holenice, Bítouchov a Veselou. První část byla dokončena r. 1908 a druhá jako nouzová stavba r. 1920.

R. 1922 byla postavena silnice z Veselé do Sýkořic a rozestavěna silnice dolů Stružincem směrem k Pohoří. Obě tyto okresní silnice nahradily stávající obecní silnice.

O sto let později, než bylo původně zamýšleno, byla konečně postavena i silnice z Plouznice ke Smitům, Žďáru a Klepandě (r. 1927).

Všechny vypsání silnice jsou okresní, ale mnohé obce tyto komunikace neprotínaly, a tak musely stavět cesty obecní, aby se s okresní silnicí spojily. Z významnějších obecních silnic můžeme jmenovat silnici Tuhaní, Libuň – Sv. Petr, Kordovna – Želechy, Lomnice – Chlum atd. Za zmínku jistě stojí i soukromá silnice z Košova na Tábor.



Stavba silnic na Lomnicku (uvedená je délka silnice na území bývalého Lomnického okresu)

Rok	Trasa	Status	Délka
1836	Turnov – Jičín (úsek okolo Libuně)	erární	3600 m
1835 – 1837	Lomnice – Košov – Pekloves – Cidlina	okresní	7213 m
1837	Lomnice – Zelený háj – Hořensko – Světlá – vých. od Chuchelny – Semily	okresní	8414 m
1854 – 1855	Lomnice – Libštát	okresní	5267 m
1859	Zelený háj – Žlábek – Žernov – Sýkořice – Rovensko p. Troskami	okresní	6281 m
1863	rozcestí nad Libštátem – Košťálov nádraží	okresní	2655 m
?	Košťálov – Kundratice	okresní	2287 m
1863	Lomnice – Nová Ves – Brodky	okresní	5708 m
1863	Lomnice – Bradlecká Lhota – Železnice	okresní	6169 m
1868	Žlábek – Tatobity	okresní	2516 m
1869	Libštát – Košťálov	okresní	1242 m
1887	Košťálov – Bořkov	okresní	2259 m
1889	Bělá – Libštát	okresní	6726 m
1897	Cidlina – Zámezí	okresní	993 m
1897	Pekloves – Dolní Kněžnice (křižovatka s hlavní silnicí)	okresní	2855 m
1906	Lomnice – Rváčov (I. díl)	okresní	1100 m
1907	Brodky – Syřenov – Klepanda – Újezdec – Lhář	okresní	4540 m
1908 – 1920	Libuň – Jivany – Holenice – Veselá	okresní	7400 m
1911	Bělá – Tample	okresní	1170 m
1919 - 1920	Lomnice – Rváčov (II. díl)	okresní	1600 m
1927	Ploužnice – Smita – Žďár – Klepanda	okresní	m
1935	Bradlecká Lhota – Kyje – Doubravice – Cidlina	okresní	m

Silnice Lomnice – Jičín

R. 1864-65 byla dokončena okresní silnice ze Železnice do Lomnice. Do té doby se jezdilo starou cestou lesem podél plouznického potoka. Při pravidelné údržbě (navážce šterku do vyjetých kolejí, vybírání příkopů) vydržela v původní podobě až do r. 1930, kdy okres sáhl k velké opravě a rozšíření vozovky na některých místech. Ve Lhotě to bylo před domem čp. 2, kde musela být zrušena předzahrádka a ke stavení bylo vysázeno pouze víno. Tyto opravy a úpravy byly pravděpodobně vyvolány poškozením silnice při velké zimě r. 1928 i faktem, že v té době již přese Lhotu jezdily autobusy dvou dopravců (Fiala z Jičína a státní linka). Původně měly být změny r. 1930 ještě větší a silnice přes obec měla vést rovně, ale dotčení majitelé zahrad (Fr. Nýdrle čp. 60, Fr. Vik čp. 1 a u Luňáků) nechtěli prodat své pozemky, a tak si silnice zachovala původní tvar se zatáčkami ve středu obce (z dnešního pohledu je toto vynucené zpomalení jízdy motoristů přínosem).

Dalších třicet let se jezdilo po takto upravené silnici, i když její stav byl již po II. světové válce žalostný. Zatímco úsek v jičínském okrese byl dávno opraven, v našem okrese dostávaly přednost rekonstrukce jiných silnic. Až r. 1961 došlo i na silnici od „Pirámu“ do Lomnice. Šterk se k nám vozil, protože ten ze lhotického lomu byl vyhodnocen jako měkký, nasáklý a celkově nevyhovující. Na sto velkých sudů s asfaltem bylo umístěno na Plouznici (asfaltové silnice vymyslel již r. 1849 švýcarský inženýr Merian, ale pro velké pořizovací náklady trvalo mnoho desítek let, než se prosadily). Silnice přese Lhotu byla zvýšena, obroubena žulovými kostkami, které měly zabránit roztékání asfaltu do příkopů, a na několika místech upravena (např. zídka u čp. 61, mostek u čp. 66, taras u čp. 79 apod.). Asi na měsíc byla také přerušena autobusová doprava přes Lhotu a autobus na lince Jičín - Lomnice jezdil jen do Železnice, pak se vrátil na Těšín a přes Újezdec, Klepandu a Žďár pokračoval do Lomnice. Lhoťáci nejčastěji nasedali v Železnici, ale při příznivém počasí i na Žďáru či na Újezdcí. Přese Lhotu byla oprava dokončena ještě v témž roce, ale úpravy trasy na Plouznici (narovnání silnice od hostince k Lomnici) oproti původní silnici prodloužily otevření celého úseku až na rok 1963.

Zima 1964-1965 nadělala na silnicích v celé republice velké škody. Nová silnice přese Lhotu byla poškozena jen mírně, ale od „Pirámu“ k Železnici byla téměř nesjízdná. V srpnu 1965 byly bagrem vytrhány veškeré ovocné stromy kolem silnice, a tak alej dnes končí u „Pirámu“. Silnice byla opravena do zimy, ale pro Lhoťáky to znamenalo další výluku v autobusové dopravě.

Další rozšíření silnice v centru obce (od čp. 4 k čp. 60) mohlo proběhnout po převozu bývalé rychty čp. 2 do skanzenu v Kouřimí r. 1972. Vybudován byl i chodník a celkem bylo

spotřebováno 20 nákladních aut kamene a 450 tun šterkopísku. Z Mladějova dorazilo i deset tun asfaltové směsi, ale hustší konzistence než bylo objednáno, takže se asfalt špatně roztíral a někde vznikly nerovnosti.

R. 1975 byl na celé silnici z Lomnice až k „Pirámu“ položen nový asfaltový povrch. Výška silnice se tak o 10 cm zvýšila a bylo upraveno i celé prostranství před hospodou. Asfalt byl pokládán s předpokládanou životností 20 let.

Okresní silnice na Kyje

První zmínka o okresní silnici na Kyje je z r. 1925, kdy do Lhoty přišlo oznámení Okresní správní komise v Lomnici, že v brzké době vypracuje projekt nové silnice Bradlecká Lhota - Kyje - Cidlina, která nahradí starší obecní silnice.

Výnosem okresního úřadu v Semilech z r. 1931 začala obec Kyje vykupovat pozemky. Cena pozemků byla od 1,- Kč do 1,25 Kč.

Dne 7. července 1933 byla silnice vyměřována v úseku Kyje - Bradlecká Lhota. Vyměření provedl ing. Šulc z Lomnice za asistence okresního cestmistra Josefa Blažka ze Lhoty a dalších cestářů. 21. července byla v souvislosti se stavbou Okresním úřadem v Semilech jmenována vodoprávní komise a do 26. července 1933 bylo vše připraveno k započítí budování silnice. Vlastní stavba začala 10. srpna 1933. V kyjském katastru bylo potřeba ještě vykoupit stromy, které stály silnici v cestě (3. listopadu 1933 - celkem 38 ovocných stromů) a přemístit kapličku (7. - 9. listopadu) a kříž v obci (10. - 16. listopadu). Okresní úřad také vykoupil chalupu čp. 19 za 8.500,- Kč (21. července 1934). R. 1935 museli na Kyjích ještě vykoupit jednu jablonoň na návsi a střed obce upravit. Ve Lhotě se musel vykoupit především pozemek Františka Novotného (trojúhelník u křížovatky).

Když na podzim r. 1933 napadl sníh, stavba byla přerušena a 60 dělníků propuštěno. Práce byly dokončeny v následujícím roce.

K velké opravě a asfaltování této silnice došlo až r. 1967. Na hrubé kameny byl nalitý asfalt a do něho zaválčován šterk. Velkému stroji na pokládku asfaltu byla silnice úzká a tak došlo k poničení okolních strojů. Semilský okres opravil svůj úsek v březnu, jičínský navázal na novou silnici v říjnu opravou až do Doubravice.

Obecní cesty a silnice

Na konci 19. století byly důležité obecní cesty po obci k Soběrazi a od splavů ke Kyjím. Dále se dalo chodit za mlýnem ke Žďáru a Klepandě nebo z dolní části obce k Železnici. Kamene bylo z místního lomu v obci nadbytek, a tak by tyto cesty mohly být řádně udržovány, kdyby k tomu byla v obci vůle.

R. 1895 byla cesta po obci (od zastávky ke střelnici) již v tak špatném stavu, že zvláště na jaře a na podzim se žáci do školy doslova brodili blátem. Učitel J. J. Fučík tak inicioval náročnou opravu, při které byly vybrány

příkopy a položen štět i šterk. Místním obyvatelům byla stanovena 40% silniční přírážka, kterou si mohli odpracovat na stavbě. R. 1896 začaly Kyje stavět obecní silnici ke Lhotě, ale obě obce se nemohly shodnout na financování mostku přes pohraniční potok. Nakonec na něj subvencí přispěl okresní výbor v Lomnici. Kyje téhož roku svojí část silnice dokončily, ale od hranice lhotického katastru museli Kyjáci jezdit po staré blátivé cestě. Není proto divu, že naléhali na Lhotu, aby vystavěla i svůj díl silnice. Naše obec však měla v té době celou řadu jiných vydání, a tak se stavbou otálela. Nakonec z nařízení okresního i zemského výboru byla Lhota zavázána postavit silnici do r. 1902. Stavba byla prováděna stejným způsobem jako dřívější silnice po obci (přírážky činily 20%).

R. 1903 byl nahrazen starý dřevěný most u čp. 1 novým mostem kamenným. Obecní silnice byly i nadále udržovány, jak o tom svědčí zápisy v kronice (např. z r. 1921 o šterkování silnice ke Kyjům, r. 1927 o tlučení kamene v místním lomu). Most u čp. 1 byl r. 1930 rozšířen a zvýšen, stejně jako předmostí, s ohledem na velkou opravu okresní silnice z Lomnice do Jičína. Další mosty přes potok byly postaveny r. 1933 u čp. 40 a 44.

R. 1939 byla vydána obecní vyhláška, která definitivně zakazuje používání staré obecní cesty ke Kyjům s ohledem na novou, vedle postavenou, okresní silnici.

Větších oprav se silnice po obci dočkaly r. 1960, kdy byla rozšířena cesta od čp. 1 ke kulturnímu domu, šterkem upravena cesta z návsi k Bradleci, od mostu k zástružku a na druhou stranu až ke střelnici. Důvodem k opravě bylo i časté projíždění těžkých automobilů s vojáky ke střelnici. To i nadále způsobovalo poškození povrchu, a tak r. 1970 byla silnice od hospody ke střelnici opravována znovu, tentokrát již s asfaltovým povrchem (mezi čp. 1 a čp. 38).

R. 1980 bylo upraveno prostranství vedle prodejny přede mlýnem a vyasfaltováno, stejně jako plocha před kulturním domem.

Do dnešní přílohy se nevešlo mnoho dalšího sebraného materiálu k tématu.

A tak povídání o lomech na Lomnicku a používání jejich šterku na silnice, o zaniklých lhotických cestách (jejichž obrysy jsou dodnes patrné v polích) i obecních silnicích na Kyjích musíme nechat na jindy.

Použitá literatura:

Fučík, Josef Jan: *Lomnicko n. Pop.*

Vlastivědný sborníček pro školu a dům, roč. I.-V., 1920-1925

Kronika obce Bradlecká Lhota; díl I.-IV.

Fučík, Josef Jan: *Paměti obce Olešnice*

Košálské jinak Soběhrdovy díl I.; 1925

Kronika obce Kyje; díl I.

Šiška, Karel:

<http://www.perner.cz/historie/silnice.htm>

Ottův slovník naučný

-j&vh-