

Kronika Posázavské stezky

Když byl zahájený provoz na posázavské trati, zejména pak na dolním úseku Sázavy od Vraného n/Vlt. do Jílového 26.3.1900, málokdo tušil jaký zájem a jaké převratné změny takový zásah vyvolá v rozvoji života celé oblasti, blízkého okolí Prahy. Příznivé podmínky takového spojení však ještě neumožnily plné turistické využití, nepochybně nejzávažnějšího faktoru rozvoje, všech úseků Posázaví, někde i pro nesnadnou přístupnost přírodních krás málokde se nacházejících.

Posázaví oblíbené a vyhledávané pro svoji divokou romantiku se stalo předmětem přednášky magistrátního úředníka Jaroslava Brože o střední části řeky v únoru 1911 v rámci cyklu přednášek KČT. Tehdy velebnými slovy přednášku uváděl. "Jsou jinde malebnější vrchy a krásnější lesy, ale nikde ti snad nekynou tak vlídně jako zde a nikde nešumí voda tak sladce jako pod jezy řeky Sázavy. Před léty bylo třeba jisté srdnatosti podél toku Sázavina - dnes po celé délce prorážejí ji koleje železnice" a nabádal k cestování po domácím kraji.

Již měsíc na to profesor Leo Richter svoji přednášku věnoval dolnímu Posázaví pod názvem Jílovsko. (Český Semering, rokle Vlčích jam, Zbořený Kostelec, Kamenice, Týnice, Poříčí). Nežůstal jen u slov. Program květnového výletu jim vedený se musel měnit protože se opomnělo zažádat u panství arcivévodě Ferdinanda d'Este o povolení návštěvy Vlčích jam.

Tak se pomalu rodila myšlenka vybudovat podél levého břehu Sázavy, od jejího ústí až k Havlíčkovu Brodu stezku, která by zpřístupnila tuto krásnou krajinu.

Uplynulo však hodně vody v Sázavě a bylo provedeno hodně opatření pro turistické zpřístupnění, o kterých se od roku 1913 uvažovalo, aby se Posázaví dočkalo plného ocenění na výstavě pořádané KČT v dubnu 1943 v místnostech Sdružení výtvarných umělců MYSLBK a Uměleckoprůmyslového muzea v Praze, kde bylo veřejnosti ukázáno na 120 vybraných malířských děl, na 300 fotografií představujících Sázavu a její přítoky doplněných ukázkami domácí výroby a místního průmyslu. Úspěch výstavy a velký zájem veřejnosti potvrdily hromadné zájezdy ze všech krajů, které mají k Posázaví vztah a nakonec fotografickou a průmyslovou část Klub propůjčil jako výstavu putovní (Humpolec, Havlíčkův Brod, Světlá nad Sázavou ale i Nový Bydžov). V KČT a jeho odborech podle Sázavy bylo tehdy vytvořeno Posázavské sdružení (1941-1946), které připravovalo almanach Posázaví ve fotografii (1945). To vše však bylo v době, kdy nejromantičtější část Sázavy byla součástí vojenského prostoru a koncentračního tábora v Hradištku.

Ale nepředbíhejme. Kde byl začátek rozvoje celé pikovické oblasti? Byla to žádost pikovického mlynáře Václava Trauby, aby zastávka v Pikovicích byla ponechána na dosavadním místě (1901) nebo kdy se na podnět P.PhDr. Isidora Zahradníka postavila dřevěná krytá čekárna na zastávce (1909)? Určitě to však bylo turistické zpřístupňování cesty podél Sázavy od Davle až po Havlíčkův Brod a zejména potom romantickým úsekem později v trempske terminologii nazývaným Zlatý kaňon. Průlomem v řešení byl návrh A. Šefny člena KČT v Praze, a to "ujasnit zda by se nedala razit cesta po levém břehu Sázavy od Pikovic ku přivozu na Žampachu". Návrh přednesl na 20. schůzi ústředního výboru KČT 3.2.1912. Řešením by se zpřístupnil dosud neprůchodný úsek, který bylo možno obdivovat pouze z oken

vlakem projíždějícího tunely pikovickým a luckým přes nejvyšší zděný most v Čechách nad údolím Kocoura u Žampachu. Myšlenka byla odkládána z obavy, že takové řešení je příliš nákladné a nad síly spolku. Přesto bylo uloženo navázat jednání o této věci s místními činiteli (jako se již osvědčilo při stavbě Riegrovy stezky) a Pražskou paroplavební společností. Vše bylo projednáno 10.2.1912 s orgány v Jílovém - okrašlovacím spolkem, tamní městskou radou a okresním výborem, kteří se měli zasadit o její provedení. Jednání proběhlo s příznivým pochopením a přístup okrašlovacího spolku byl odsouhlasen na valné hromadě.

Zájem o oblast při soutoku řek Sázavy a Vltavy začal nabývat na intenzitě. Bylo třeba zmapovat turistické možnosti na panství strahovských premonstrátů v Hradištku, kteří měli pochopení pro takový způsob zabezpečení rozvoje opomíjeného kraje. První kroky směřovaly k vytyčení a zmapování možných cest. Po jednání bylo inspektorem hradištského panství P.Dr. Isidorem Zahradníkem značení cest na zdejší panství odsouhlaseno ji počátkem roku 1912.

Stále lákavým však bylo zpřístupnění turistické trasy - nejromantičtějšího úseku od Pikovic k Žampachu podél levého břehu Sázavy pod úbočím Medníka. Nejen okrašlovací spolek v Jílovém, ale i někteří členové KČT se na rozhraní let 1913 a 1914 dotazovali jak pokračují přípravná jednání o zřízení stezky. Jedinou odpovědí bylo, že "o podrobnostech projektu nebylo možno jednat protože není potřebný finanční podklad", a to bylo jistě pochopitelné váhání před spuštěním tak náročného úkolu.

Nastalo válečné období, které práce na zbudování stezky ovlivnilo avšak nijak nenarušilo nadšení propagátorů. Myšlenka dozrávala. V květnu 1916 proběhla jednání na Hradištku a v Pikovicích. O něm podal zprávu ředitel škol Josef Kliment na ústředním výboru KČT. Výsledkem jednání byla návštěva profesora Dr. Jiřího Gutha (od začátku roku 1920 se podepisuje jako Guth-Jarkovský) u strahovského opata P. Metoda. J. Zavorala se žádostí o povolení ke zřízení cest na panství premonstrátů strahovských v Posázaví. Pro navrhovanou věc KČT našel plné pochopení, pouze byla vyžádána písemná žádost. Kliment v této záležitosti zahájil ihned jednání s lesmistrem Rudolfem Šmídem z Hradištska. Ten přislíbil dodat náčrt cest, kde budou vyznačena místa značek, orientační tabulky apod.

Hned na to, začátkem června 1916, Kliment spolu s arch. B. Slámou vykonali obhlídku, jejímž účelem bylo ohledání úseku od hranic panství premonstrátů na levém břehu Sázavy dále k východu na úseku majetku děkanství kapituly Svatovítské v Praze. Výsledkem bylo: podat žádost o souhlas kapituly s tím, že současně bude informován nadlesní v Lešanech Emanuel Ječný a zároveň bude požádán o souhlas ke zřízení stezky starosta Rakous, pokud stezka půjde v místech majetku obce.

Souhlasem premonstrátů (červen 1916) a předběžným vyjádřením E. Ječného o praděpodobném odsouhlasení Svatovítskou kapitulou (s určitými podmínkami povoleno v květnu 1917) bylo dosaženo zásadního povolení nejzávažnějších majitelů pozemků, kde měla být stezka vedena. Pracovníci, kteří se podstatnou měrou o realizaci úkolu zasloužili byli symbolicky odměněni: J. Kliment dostal staré rozbité dudy, které KČT dostal při příležitosti Národopisné výstavy československé v roce 1895 a R. Šmíd mapu pražského okolí vydanou KČT.

Po počátečním váhání nadlesní Šmíd přijal v lednu 1917 návrh Klubu, aby vykonával dozor nad třemi dělníky zaměstnanými na stavbě Posázavské stezky. Kromě této činnosti obstarával u fy Rott potřebné nářadí za K 100,20. Tak za první čtvrtletí 1917 výdaje včetně plateb dělníků a za dozor činily K 301,60. To byl důvod k

tomu, aby klub v dubnu 1917 zažádal o výplatu podpor povolených pro Posázavskou stezku u okrašlovacího spolku v Jílovém, u tamní městské rady a okresního výboru. Kromě toho ještě v dubnu rozeslal obdobné žádosti místním činitelům v Posázaví (šestnácti obcím a spolkům) a Pražské paroplavební společnosti. V červnu 1917 okresní úřad v Jílovém na budování Posázavské stezky poukázal K 250.-, okrašlovací spolek K 200.- a Pražská paroplavební společnost K 350.-. Městská rada v Jílovém povolila ke zřízení Posázavské stezky K 25.-, které poukáže s dřívějšími K 10.- jakmile dojdou odpovědi od některých okolních obcí, které požádala o podporu. Pokladní zpráva za rok 1917 v souhrnu uvádí příjem K 800.- a vydání (včetně cestovního pracovníků KČT) K 574,80.

V květnu - 16.5.1917 zajeli J.Kliment a Dr.Hrubant projednat s nadlesním E.Ječným do Lešan opatření pro podrobné stanovení směru stezky a obhlédnout práce vykonané na panství hradištském, kde je stezka již hotova v délce asi 1 km. Začátek roku 1918 nebyl pro práce na Posázavské stezce nijak příznivý. Během zimního a jarního období některé úseky již provedených prací byly značně poškozeny. Bylo třeba zajistit materiál na opravy a ještě další jako železné sloupky, drát apod. Pro nákupy bylo uvolněno K 600.- a Kliment byl zmocněný zamluvit popř. zakoupit ještě další potřebný materiál i přes schválenou částku. Problémy však zůstávaly se získáváním pracovníků, byly řešeny nárazově vždyť v té době byla značná část mužů mobilizována. Lesní Šmíd uvolňoval několik pracovníků po skončení prací na lesních kulturách a nedostatek se zase projevil v období žňových prací. Práce na stezce byla kampaňovitá. V květnu Kliment s Dr.Hrubantem intervenovali o pomoc říšského poslance P.Dr.Zahradníka. V červenci Dr.Hrubant jednal se skauty avšak již v srpnu bylo konstatováno, že se tato pomoc neosvědčila. Počet pracovníků na opravách stezky bylo možno počítat na prstech jedné ruky (např. v srpnu to byli dva dělníci). V listopadu ing. Matyáš poukázal na obtíže spojené s vedením stezky a naznačil nutné změny v zamýšleném směru a i v částečném použití staré cesty. Práce do příjezdu Klimenta a Matyáše byly pozastaveny. Jím vypracovaný návrh přinesl řadu podnětů pro provádění dalších prací. O nich byl informován ústřední výbor Klubu. Zásadní úpravy je možno shrnout do následujícího: hned za křížem udělat schody, aby tato část byla vůbec přístupná, opěrné zidky zvláště u prvních schodů jsou z drobného kamene a nejsou trvanlivé, za druhou kamenitou částí je třeba odstřelit překážející kus skály, nevést stezku od Velkého Medníka k Malému vlevo (směr od Pikovic), ale vpravo, zrušit stávající značení které vede nebezpečnou cestou a nesměřuje k Rakousům, ale půlhodinovou oklikou do Třebšína. Pro lepší orientaci při opravách stezky provést „značení“ kolíky po padesáti metrech. Na příkrých svazích dát do skal zábradlí. Oba členové KČT shlédli ještě cestu od Kameného přivozu ke Krhanicům kde hajný Papírník již zajistil schůdnost první části stezky. Vypracovaná zpráva z 18.12.1918 byla na ústředním výboru odsouhlasena (příloha č. 1).

Nároky na zapojení funkcionářů klubu do přípravných prací, organizační činnost a zejména úsilí spojené s vyhledáváním potřebných finančních prostředků na náročné budování stezky byly spojeny s řadou návrhů, které se někdy musely dostávat do rozporu s vytýčeným cílem. S hlediska zásad organizace to byl jistě rozpor mezi vlastnictvím pozemků a snahou o zpřístupnění stezky široké veřejnosti. Vlastnictví nemělo svoji čistou podobu. To se muselo projevit i v dalších letech. První náznaky nedořešené otázky se objevily již v prosinci 1916 kdy se uvažovalo o vydání pohlednic se schematickými údaji o některých turistických stezkách s označením, že tyto mohou používat pouze členové KČT. Pro Posázavskou stezku byly v červnu 1917 připraveny tabulky "Soukromá cesta, přístup členům KČT na prokázání se

členskou legitimaci" a výstražné tabulky. O opatřeních se mělo upozornit rovněž v novinách. V červenci dostal lesní Šmíd dvě tabulky s nápisem "Soukromá cesta" s prosbou, aby dal stezku uzavřít jednoduchou závorou. Neznáme, zda tato otázka byla součástí dohod s panstvím premonstrátů a kapitulou svatovítskou. V kladném případě by se skutečně nejednalo o veřejnou cestu a musela by se řešit otázka použití prostředků získávaných při provozu stezky. Jak vypracovaná opatření mohla platit pro organizace, které byly požádány o finanční příspěvky, je na bledni a musela by se projevit později jako např. specifikováním vyjímek při použití pikovického přívozu nebo jiným způsobem.

Všechny problémy nijak nadšení stoupenců stezky neoslabily. Až první zavažný úder přišel začátkem roku 1919, kdy vyvstala otázka postavit na Sázavě velkou vodní nádrž v oblasti Zlatého kaňonu. Tehdy bylo upozorněno, že práce na stezce bude třeba zastavit. Klub byl v březnu 1919 vyzván, aby se účastnil pochozí komise. Jaký byl závěr řešení nevíme, avšak podle zprávy o postupu prací, kterou v červnu podával Kliment na ústředním výboru KČST se řešení přehradní hráze nedotýkalo provedených prací na pikovickém úseku a jednalo se pouze o úpravu cesty k Rakousům. To vše ovšem změnil čas.

V květnu 1920 Kliment přednesl na schůzi pražské komise KČST souhrnnou zprávu o stavu a dokončení prací na Posázavské stezce, kdy upozornil že část od Pikovic k Rakousům, jako nejtěžší z celého úseku, je úplně hotova. "Cesta vede stále podle řeky, pouze na jednom místě, kde bylo třeba nákladné zřízení se uchyluje vzhůru vracejíc se k řece. Stezka vedena přes Rakousy dál lesem nalevo na oblast panství lešanského a dál podle Sázavy, kde vede již stávající cesta". Zbývalo jen dodat zábradlí a provést značení. Za práce na Posázavské stezce byla hajným vyplacena zvláštní odměna ve výši po 100.- Kč, a to Oktábcovi z Třebsína, Brabcovi z Rakous, Papírníkovi z Kamenného přívozu a Lněničkoví ze Žampachu.

Tak bylo horečně připravováno slavnostní otevření Posázavské stezky na 20.6.1920. V ten den pod vedením J.Klimenta odjížděli účastníci z Wilsonova nádraží v 5 30 hod. a do Pikovic dorazili v 7 45 hod., kde byl sraz všech v 8 00 hod. Veškeré úvahy o soukromé cestě, o omezeném jejím přístupu padly. Na kraji lesa pod Medníkem před ověčenou slavobránou se sešli občané Pikovic a okolních obcí za účasti zástupce místního četnictva, inspektorátu a lesního úřadu na Hradištku revírního R.Špačka a dalších hajných z obou panství, zástupce Jílového městského tajemníka Bejčka, zástupce okrašlovacího spolku v Jílovém recipienta Juliše, zástupce Pražské paroplavební společnosti JUDr.L.Grosse a řady dalších. V zahajovacím projevu jednatel Klubu ředitel J.Kliment připomněl cíle, a to nejen dokončení stezky až ke krhanickému přívozu, ale provedení navazujícího značení přes Týnici, Zbořený Kostelec, Ledce, Nespeky, Městečko, potom kolem Čerčan až k Choceradům, kde úkol převezme odbor kutnohorský.

V závěrečné části svého projevu ocenil zásluhy mnohých činitelů bez jejichž pomoci by se myšlenka stěžejí uskutečnila. Stojí za to převzít hodnocení Klimentovo i když jsme se u všech s přímou jejich pomocí nesetkávali v záznamech schůzi ústředního výboru KČST. Rozhodně to byl zájem a podpora myšlenky někdy i jednotlivců. Ve vyjmenování se objevují ministerstva obchodu, železnic, Zemského správního výboru, opatství premonstrátů a kapituly svatovítské, inspektorátu panství strahovského na Hradištku, dále okresní výbor v Jílovém, obecní úřady v Pikovicích, Hostěradicích, Rakousích, Jílovém, Krhanicích, Kamenném Přívozu, okrašlovací spolek v Jílovém, Pražská společnost paroplavební. Z vyjmenovaných jednotlivců

bude povolena další práce na stezce. Týdně vyplácené mzdy nesměly však překročit ve svém souhrnu 1 000.- Kč. Ministerstvo příspěvek odsouhlasilo 16.1.1922 a byl vyplácený okresní politickou správou v Jilovém. Problémy s financováním prací vedly k tomu, že v únoru 1922 Kliment s Dr.Bohuslavem, na základě vypracovaného zdůvodnění kolik KČST dosud na stavbu vydal, intervenovali u Zemského výboru za poskytnutí subvence na Posázavskou stezku. Protože pro rok 1921 nebyla poskytnuta žádná dotace dostal klub podporu ve výši 5000.- Kč s tím, že v roce 1922 podá Zemskému výboru žádost o poskytnutí prostředků na úpravu cest v roce 1923 tak, aby částka mohla být zařazena do rozpočtu. Poskytnutých 5 000.- Kč bylo v květnu předáno Šmídovi na stavbu směrem od Pikovic. Platy dělníků byly srovnány na úroveň mezd nabízených jinými podnikateli, tj. zvýšeny o 2.- Kč denně. Zemský výbor uvolnil v dubnu zeměměřiče, aby pomohl v nejobtížnějších úsecích. Na lešanském úseku byly ukončeny opravy včetně škod způsobených prudkým deštěm 11.7. Pro starostlivou péči věnovanou stezce starostou Hostěradic Hromasem byl tento pověřený údržbou a dozorem nad lešanským úsekem.

Úvaha o konečném řešení vodní nádrže, předpokládaném vzduť hladiny a o hranici zátopové oblasti nabyla reálné povahy. Konečně trasu samotné stezky bylo možno ustálit. Práci byl pověřený inž.Krejčí a ten zahájil práci na přípravě konečného projektu Posázavské stezky v polovině září 1922. Proto se také na Hromasově úseku s pracemi posečkalo a Špaček od 4.9. dále pokračoval. Tehdy se zajišťovalo prolamování skal u Malého Medníka. Nejspíš v té době došlo k první a poslední oběti Posázavské stezky. Byl smrtelně zraněný dělník Holeček. Chybou Špačka byl pojištěný pouze proti úrazu a jednání s nemocenskou pokladnou náhradu pozůstalým nevyřešilo. Do jednání s pokladnou se vložil KČST a za lesního vdovou požadovanou částku 2 000.- Kč zaplatil. Konečně klub tak řešil Špačkovu pomoc na budování Posázavské stezky, která byla jistě k nezaplacení.

Nejobtížnější úsek v Kukli, kde bylo třeba prolámat asi 200 metrům v tvrdé skále, čekal budovatele stezky v listopadu. KČST se zabýval možností využít pomoci armády. Jak jednání proběhlo nebo zda vůbec se jednalo se Zemským vojenským velitelstvím o pomoci ženijního pluku neznáme. Odstřelování skal vedlo ke stížnosti jilovského advokáta Dr.Foukala zastupujícího Fr.Dupala a Marii Lněničkovou. Stížnost se zabývala nejen odstřelováním kamene prý na jejich pozemcích, ale také tím, že podle stížnosti cesta je vedena po jejich majetku. Vysvětlilo se, že se jedná jedině o pozemky kanonie premonstrátů a kameny spadlé na jejich pozemky byly odstraněny.

V lednu 1923 inž.Krejčí pokračoval ve vyměřování trasy Posázavské stezky směrem od Žampachu k Pikovicům a protože bylo něco známo o zátopové oblasti byla stezka volena tak, aby přiléhala k nádrži. Byly schváleny příplatky z titulu nezaměstnanosti což vytvořilo podmínky pro další práce. Proto rovněž inž. Krejčí doporučoval požádat o subvenci Zemský výbor. Koncem března bylo na ústředním výboru KČST schváleno dokončení prací v roce 1923. V té době projekt stavby vypracovaný inž.Krejčím pod hlavičkou Zemského správního výboru - technického oddělení pro stavby pozemní, silniční a mostní (přednosta Pulpán) byl hotov. Byla to precizně a odpovědně provedená práce ve směřování trasy, jejího provedení (příčné i podélné profily), včetně kubatury zemních prací, plánů mostků a kanálů a propočtu celkových nákladů na dokončení prací (příloha č. 5). Že se již nejednalo o klasickou turistickou stezku, ale téměř o parkovou úpravu, ukazuje stručný její popis. V zásadě v koruně byla šířky 1,5 metrů a šterkovaná vrstva stanovená na 1 metr.

Celkový rozpočet nákladu, který rovněž specifikoval úseky, které je třeba dokončit činil 156.000.-Kč. Nebyla to malá částka ve srovnání s jinými podobnými akcemi klubu. Podle úvahy o činnosti KČST za rok 1923 (Věstník čsl. turistů r. III/1924, s. 6-7) si stavba Posázavské stezky od svého vzniku (!) vyžádala tyto náklady: v letech 1919 a 1920 8.114.- Kč, 1921 40.218,45 Kč, 1922 61.326,94 Kč, 1923 90.079,62 Kč, celkem 199.909,11 Kč. K tomu klub obdržel na státních příplatcích z titulu nezaměstnanosti na dělníky v roce 1922 10.048 Kč, v 1923 34.445 Kč tj. celkem 44.493 Kč a na subvencích v roce 1923 29.700 Kč. Podle uváděných údajů bylo na stezku uhrazeno 74.193 Kč. Klub z vlastních prostředků věnoval podle propočtu na stavbu Posázavské stezky 125.716,11 Kč do konce roku 1923. Že tento propočet nebude plně objektivní je jasné avšak řádově se asi bude blížit skutečnosti (referent se nepochybně vyhnul obtížnému sčítání předválečné K a československé měny). Jen na první pohled zde chybí příspěvky jiných organizací věcně vymezené na stavbu stezky jako např. Pražské paroplavební společnosti, okrašlovacího spolku, města a politické správy v Jilovém v roce 1917 a dalších letech, nepočítaje v to bezplatné dodávky dříví, bezplatné poskytování pozemků církevními organizacemi apod.

Cílem těchto poznámek není snížit úlohu klubu natož pak bezplatnou a obětavou práci jejich funkcionářů. Vždyť stezka byla obětavou prací nadšeného širokého kolektivu příznivců, zájmových organizací a samotných zúčastněných. Odborně vypracovaný projekt dal pevnou základnu řešení, odstraňoval některá dřívější provizoria, ve svém důsledku se vyhnul problémům s přehrazováním Sázavy a konečně byl dobrým základem pro jednání o příspěvcích státu. Proto tolik i k zásluze vrchního stavebního rady inž. Františka Krejčího.

Nastalý problém, který před klubem vyrostl bylo získat potřebné prostředky na dokončení akce. Hledaly se cesty. Jednou z nich byl v květnu 1923 na ústředním výboru KČST přednesený návrh na získání velké řady zakládajících členů. Uvažovalo se, že přijetím jednotlivců, kde příspěvek by byl 1.000.- Kč za osobu a u korporaci 2.000.- Kč, je možno získat asi 200.000.- Kč. Splnění úvahy se nesetkalo nepochybně s žádoucím výsledkem. O plnění předpokladů nemáme nějaké ani optimističtější zprávy. V té době Dr. Bohuslav a Kliment jednali se Zemským výborem o možnosti poukázání co možná nejvyšší subvence, která byla v listopadu povolena ve výši 81.000.- Kč.

Pochopení pro vzniklou situaci měl lesní úřad a velkostatek v Hradištku nejen tím, že odsouhlasil vypracovaný projekt v hájemství Kněželesy v katastru Třebsína, kde se s pracemi začalo koncem srpna, ale i materiální pomocí, poskytnutím dřeva pro můstky nad čtyřmi kanály a roklemi. V listopadu klub žádal Zemský správní výbor, aby vypracoval projekty můstků přes Třebsínský a Voborný potok na které v lednu 1924 poskytl dříví velkostatek Hradištko a velkostatek Lešany. V listopadu současně Zemská politická správa povolila subvenci ve výši 35.000.- Kč.

Konec roku 1923 byl ve znamení usilovné práce na stezce. Úsek Špačka byl dokončený a v úseku třebsínském se pracovalo s obou stran a na výplaty dělníků bylo povoleno 1.800.- Kč.

Jako dříve vznikaly menší komplikace při jednáních s majiteli pozemků. Tak např. začátkem října Kliment a inž. Krejčí projednali s rolníkem Heřmanem majitelem pobřežní parcely u třebsínského potoka, že potřebnou část pro most poskytne klubu zdarma, dodá dříví a povolí lámat kámen. Dohoda ještě v polovině listopadu nebyla Heřmanem přijata, protože majitel ještě jednal s obcí o jiném mostě.

Prosinec 1923 byl ve znamení útlumu prací. Hromas s dělníky dokončoval úpravu vyhlídek a šterkoval cestu do konce prosince, kdy dělníky propustil s tím, že s dodělvkami začne v březnu, a to tak aby stezka byla začátkem května 1924 hotova. Ještě na počátku roku 1924 zpráva o činnosti KČST za rok 1923 projednávaná na valné hromadě v březnu 1924 (Věstník KČST, r.III/1924,s.6-7) předpokládala, že parkově upravená stezka bude slavnostně předána veřejnosti na jaře 1924. Přece však došlo ke zpoždění a v červnu bylo dohodnuto, že otevření stezky bude oznámeno pouze v novinách bez jakékoliv slavnosti.

Můžeme tvrdit, že postavení stezky v rámci místních komunikací bylo dáno tím, že vlastně doplňovala na levém břehu Sázavy pěší spojení Pikovic se Žampachem a že tvořila tak pandán železničnímu spoji na pravém břehu. To bylo nepochybně vyjádřeno oficiální kolaudací prováděnou Zemským výborem 30.8.1924. Za KČST se kolaudace účastnil Kliment a o ní byli zároveň vyrozuměni Hromas a Špaček. Při tomto jednání byla též projednána stavba zdi u Žampachu na účet Zemského výboru.

Historii budování Posázavské stezky od Pikovic k Žampachu, dlouhé 6370 metrů je možno uzavřít. Zbývá zmínit se o dalších akcích, které stezku doprovázely. Klubem zakoupené nářadí určené pro stavbu bylo uschováno u Špačka. Ten byl požádán, aby na stezku s personálem dohlížel a současně byl odměněn 1.000.- Kč. Spojení stezky mezi nádražím v Jílovém a přívozem u Žampachu podle projektu vypracovaného ředitelstvím státních drah se ujala v lednu 1925 městská rada v Jílovém. Formálně stezka byla ústředním výborem KČST za účasti Klimenta a inž. Krejčího předána do působnosti pražského odboru KČST na interní slavnosti 28.1.1925. Ještě v březnu 1925 poskytl Zemský výbor klubu příspěvek na stezku ve výši 18.000.- Kč.

Tečku za veškerým děním měla učinit pamětní deska. Proto bylo 2.5.1925 dohodnuto, že na kraji lesa pod Medníkem z pikovické strany se umístí deska připomínající záslužný čin KČST. Návrh vyhotovil arch.Novotný a vyrobily Železářny v Rokycanech. Připevněna čtyřmi měděnými hřeby se souhlasem správy hradištského velkostatku byla v říjnu 1925.¹⁾

Ještě později v srpnu 1928 byla jedna z vyhlídek věnována posmrtné vzpomínce na spisovatele K. V.Raise (obr. č.6) Byla to však připomínka osobnosti bez bližšího vztahu k Posázaví, protože jeho život a láska byly spojeny s krajem okolo Zvičiny, Miletina, Staré Paky, Dvora králové a dalších míst severovýchodních Čech, míst kde se památce K. V.Raise KČST věnoval konkrétními připomínkami míst spojených s jeho životem. Snad nevděčně se v tomto ohledu zachovalo Posázaví k inž. Františku Krejčímu, který podobně jako Kliment Posázavské stezce věnoval značné úsilí. Když v říjnu 1931 zemřel a byl 27.10. pochovaný na Olšanech navrhlo se na ústředním výboru KČST 29.11. uctít jeho památku pojmenováním stezky od Dvoraček do Jablonce n/Nis. jeho jménem.

Původní myšlenka vybudovat podél levého břehu Sázavy stezku od ústí až k Havlíčkovu Brodu (možná 200 km) měla v realizaci nejobtížnějšího úseku svoji dohru. Ještě před závěrečnými pracemi byla 5.5.1924 nastolena otázka dalšího pokračování stezky. Mělo se rozhodnout zda ještě v tomto roce začít budovat další úsek podle původních záměrů. Doporučovalo se vytvořit pochozí komisi, která by podala zprávu. Koncem srpna inž. Krejčí pokládal úvahy o dalším pokračování Posázavské stezky za předčasné. Rozhodně dál by už pokračovaly lepší cesty avšak v partiích méně zajímavých. Klub už vydal, jak konstatoval, 150.000 Kč a další výdaje

by vzhledem k finanční tísní nebyly vítány. Prostě řečeno pokračování po získaných zkušenostech by bylo nad síly klubu. Nebyla to jen otázka financování, ale také nároky na organizační práci funkcionářů klubu. Dozvuky nepochybně byly i v říjnu 1926 kdy se na ústředním výboru připomínalo, a to se týkalo určitě také stezky, že "nemá-li klub zabřednout do nových dluhů musí se úporně šetřit a varovat se různých experimentů jež klub citelně v době popřevratové zatíží".

A jak můžeme uzavřít kroniku Posázavské stezky. Vzít v úvahu vliv Posázavské stezky na rozvoj pikovické oblasti jako samostatný předmět hodnocení by bylo zploštěním celé otázky. Stejně tak úlohu KČST. Společně se stezkou řešil KČST celé předpolí od nádraží v Pikovicích až k samotnému počátku stezky. Nemůžeme pominout druhotné důsledky vybudované stezky jako přímou výstavbu kiosků v počátcích až jejich přeměnu v restaurační zařízení nebo výstavbu hotelů v blízkosti stezky. Ale to je předmětem hodnocení dalších aktivit v celém rozvoji rekreační oblasti.

1) Osudy pamětní desky byly pohnuté. Mluvílo se o jejich úpravách, aby nedráždila okupanty. Nejjistější však bylo ji sundat. Kdo a kdy toto provedl neznáme. Vskutku originální a nejbezpečnější úkryt poskytla žumpa u chléva Víta Dolejšího (čp.46 v té době hostinec U stezky, trempsky U Boženy). Jak dlouho tam byla neznáme, ale byla restaurována a 9.5.1985 slavnostně zasazena na původní místo. Dobová fotografie (obr. č. 7) ze zmíněné slavnosti zachycuje asi ty kteří měli hlavní podíl na její záchraně (zleva první a čtvrtý jsou trempové z osady Černé eso, druhý je Vít Dolejší, třetí předseda NV Hradištko Ladislav Novotný a pátý zástupce KČT). (inf.A.Dolejší a Z.Papáčková).

Prameny:

SUA Praha, fond KČST kart. 15,17,18,19,255,282,301; Časopis turistů XXIII/1911, XXXII/1920, XXXIII/1921, XXXIV/1922; Věstník KČST III/1924; SUA Praha fond Zemský výbor, železniční oddělení.Praha – ZV-ŽO; M.Berka: Posázavský pacifik, Praha 1991.


(Ag)

Obrazové přílohy

1. Zpráva Josefa Klimenta a ing. Matyáše o stavu prací na Posázavské stezce. Odsouhlasena byla hospodářskou a finanční komisí KČST 18.12.1918. (Praha SUA, fond KČST, kart.18)

Zpráva

výsledku komise, která se z povělením komise výhledu KČST konala dne 19. listopadu 18 na stezce Posázavské. Komise zúčastnili se členové pp. inž. Matyáš a řed. Kliment.

Wskolem komise bylo prohlédnouti práce posud vykonané, po přívratě navrhnouti práce další. Při tom shledáno v území mezi křivčanicemi a přívratem na žampachu následující: vzhledem k tomu, že vzhledem v přístupu ovšem nevhodný, neboť jinak není tato část vhodná. U slovnosti na zábravě budíky byly navrženy nat maticemi rozklapanými, aby nebylo možno matice uvolniti; pro přívratě doporučení se místo matice vzly. Opěrné žilky (terasy) jsou sestaveny z dobrého kamene a nejsou křivčanicí; při křivčanicích mohou být snadno odplaveny. Místo toho budíky holobraný z kamenných větví, vyjmenováno vázaných, a vyztužování (zvláště u povrchu, schůdků). Kde je stezka vedena na přístupu ovšem, budíky jsou její přívratě ovšem na straně , a nejlépe vzhledem k tomu, že směrem postelům budíky prověřeno otvorem střežbou, aby stezka nezamokala. K němu přehledu budíky navrženo stanicemi cestu, t. j. budíky as po 50 metrech, nebo také postelka i po 20 m zaléhány; křivčanicí očistované, aby byla snadná orientace při opravách. Vzhledem k tomu, že stezky na přístupu ovšem budíky jsou do staly zabráně, vzhledem k tomu, že je stezka ve větším směru, budíky její povrch vyztužování aby při ohledem povrchu nebyla ohrožena. Kde je stezka vedena v místě kamenným, budíky vzhledem k tomu, aby se vyztužila. V práci před plavením, za druhou kamennou částí, a obaly budíky vzhledem asi 3-4 stupně a přehlednější kus staly otvorem. Taktéž budíky vzhledem stupně na přívratě částech za plavením a asi 10 stupně v části, než se přijde k Chrástovské louce. Vzhledem k tomu, že stezka od V. Městánků a Stávků (směrem od přívratě) je rovná; stezka rovná, posud označena, budíky označena (všechny značeny); neboť jest životně nebezpečná a značením nejen neuplné, ale i vadné. Také se vzhledem k Radoušovicím vzhledem k tomu, že přehlednější do Přepážky. Místo toho budíky vzhledem k tomu, že stezka od V. Městánků a Stávků opravou rovnou, která je povrchová a umělem křivčanicí. V Radoušovicích budíky na

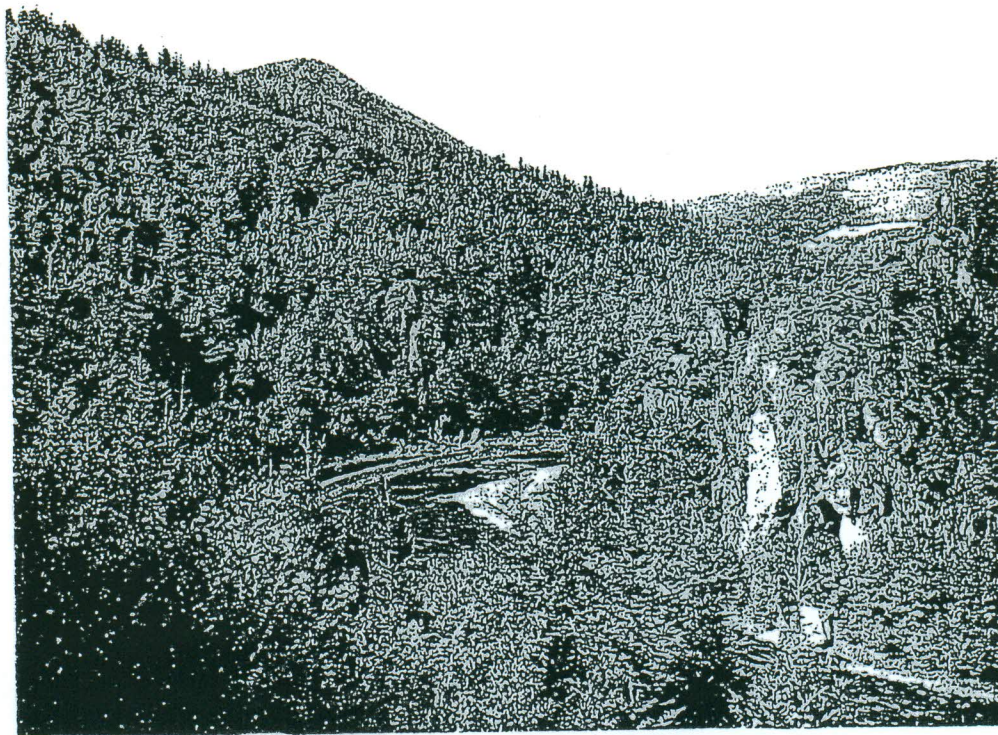
přiblížením místa a předpokládá přes polovinu umístění značka k Janopoli
a poutopu na Janopolech post. buďte umístění značka k Kramerundam při
vozu. Dále sledovala lomise část území mezi Kam. Křovozem a Křehaví
emí a sledovala, že tu na levém břehu jsou stopy pěti kámenů p.
Kopřivnická nečinná v první části již odlišná; jistěže kámen dost
počasí, bude tu v prvních pokračování. Mě buďte bylo práce odlišný,
bude také tato část křehaví stopy významu. -

Na základě toho pokračování navrhuji, aby: 1) Zpráva byla vyta
na vědomí, a 2) navržené opravy aby byly co nejvíce s možností práce
provedeny, a 3) aby bylo v prvních s poměry povetnostních pokračování

Kliment,
člen skupiny.

Jug. Kliment

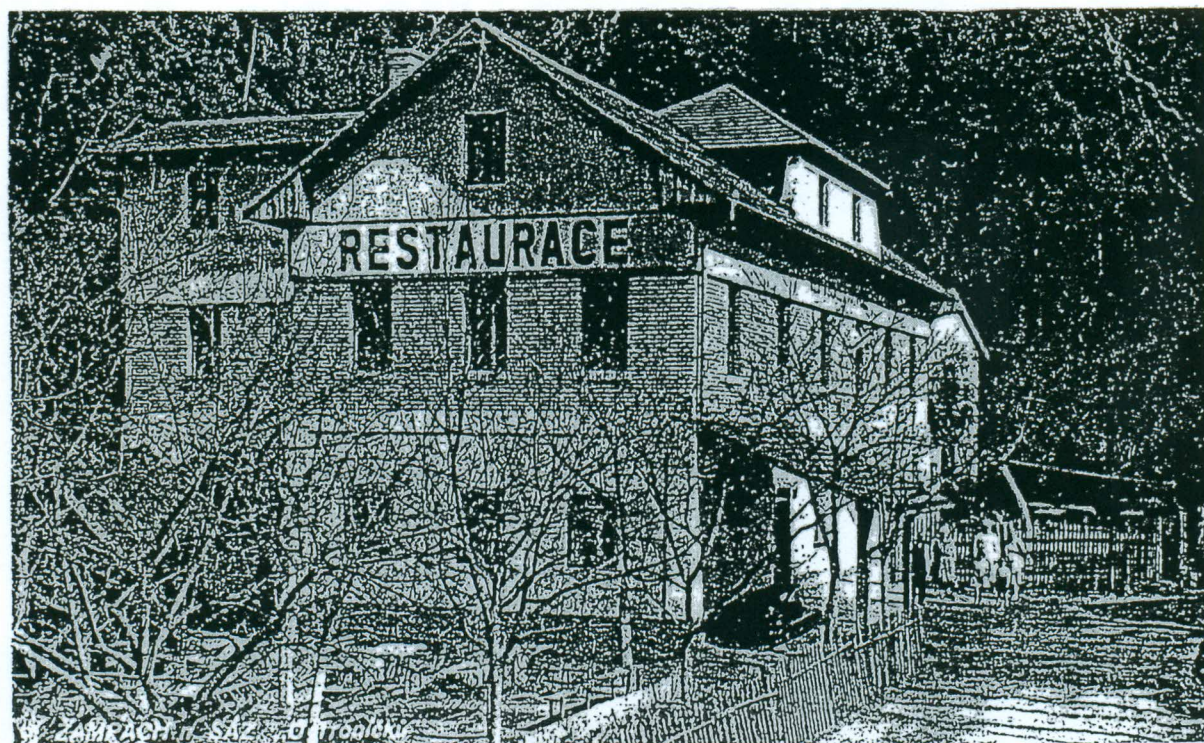
2. Pohled na Posázavskou stezku z Klimentovy vyhlídky, v pozadí Medník. Ze serie pohledů KČST
(Posázavská stezka) vydaných KČST v Praze 1.



3. Žampach, hostinec „U Malířů“. Pohled s reprodukcí neznámého malíře odeslaný v roce 1961.



4. Žampach, hostinec „U Troničků“ (U Malířů). Pohled na restaurovanou budovu (přízemí původní a nová nástavba) odeslaný v roce 1945)



5. Projekt na dostavbu Posázavské stezky mezi Žampachem a Pikovicema v okresech Neveklov a Jílové (25 plánů a 2 rozpočty). Zpracovalo Technické odd. pro stavby pozemní, silniční a mostní Zemského správního výboru v Praze (zemský odborový přednosta Pulpán a Ing. F.Krejčí).

Detail z úseku Žampach-Kukle na 4 km (směr od Žampachu z celkové délky 6 370 km) s vyznačením trasy stezky a uvažovaným vzdutím hladiny Sázavy. (Praha SUA, fond KČST, kart.255).

