

STOLETÍ

POSÁZAVSKÉ

STEZKY



MEZI ŘEKAMI, z. s.

Středočeský kraj



Regionální muzeum
v Jilově u Prahy



STOLETÍ

POSÁZAVSKÉ

STEZKY



Václav Šmerák a kolektiv

STOLETÍ POSÁZAVSKÉ STEZKY



Regionální muzeum v Jílovém u Prahy ve spolupráci s Mezi řekami, z.s.,
obcemi, městysy a městy:



HRADIŠTKO



DAVLE



KAMENNÝ PŘÍVOZ



LEŠANY



KRŇANY



NETVOŘICE

Benešov*



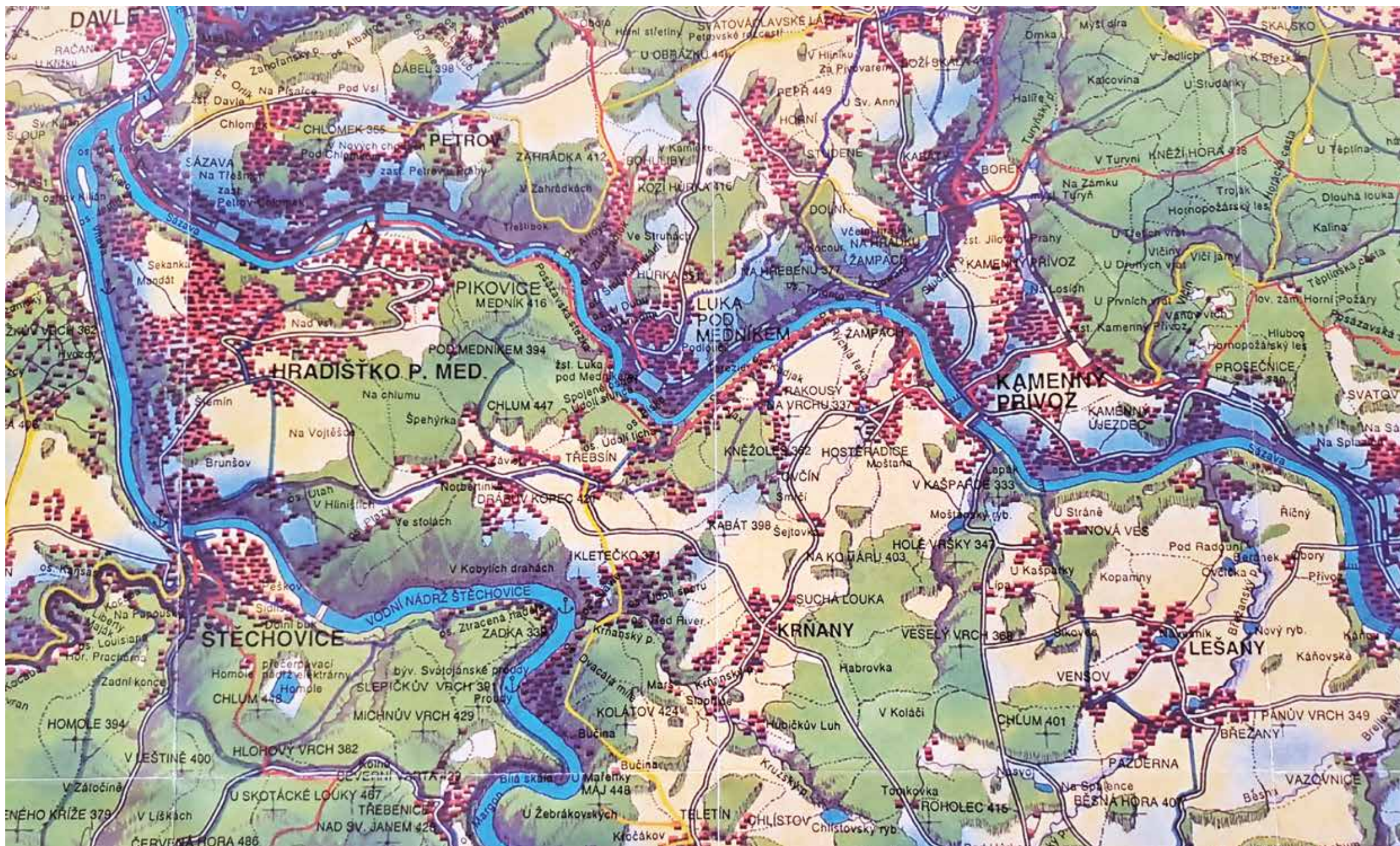
JÍLOVÉ
U PRAHY



za podpory Středočeského kraje

Středočeský kraj

Václav Šmerák a kolektiv



Dekorativní kreslená vodácko-turistická mapa soutoku Sázavy vltavou a okolí od kreslíře Marko Čermáka.
 (Originál mapy se nenávratně ztratil, ale výtvarnou hodnotu mapa má stále, a tak ji přetiskujeme se svolením autora
 v této podobě.)



Václav Šmerák a kolektiv

STOLETÍ POSÁZAVSKÉ STEZKY

První vydání

Editor publikace a obrazového doprovodu textů Václav Šmerák

Obálka s použitím fotografie Vojtěcha Pavelčíka

Vnitřní strany obálky Sběrka Národního muzea (*Kamenný Přívoz PS-2564_1, Pikovice PS-2562_1*)

Grafická úprava a sazba Pavlína Najfusová

Texty:

© Šárka Juřinová

© Michael Antony – Tony

© Martin Maršálek

© Zdeněk Jirásek

© Jakub Harsa

© Tomáš Zouzal

Fotografie:

© Vojtěch Pavelčík

© Jožka Novotný

© Zdeněk Prošek

© Tomáš Johánek

© Regionální muzeum v Jílovém u Prahy

© Sběrka Národního muzea

© Archiv Mezi řekami, z.s.

© Archiv Blanky Reichardtové

Jednotlivé fotografie dle uvedení autora

U řady fotografií se nepodařilo dohledat autory nebo dobu jejich vzniku.

Jazyková spolupráce Tomáš Zouzal

Audiozáznam z Posázavské stezky 19. 3. 2023, manželé Martina a Tomáš Tichých

Vydalo v roce 2024 Regionální muzeum v Jílovém u Prahy ve spolupráci s Mezi řekami, z.s.

www.muzeumjilove.cz a www.mezirekami.cz – info@mezirekami.cz

Vytiskla TISK PĚTKA, systém PrintEQ, www.tiskdo1000.cz

ISBN: 978-80-908224-7-4

Obsah

PREHISTORICKÁ POSÁZAVSKÁ STEZKA VÁCLAV ŠMERÁK	17
JAK ŠEL ČAS NA POSÁZAVSKÉ STEZCE ZDENĚK JIRÁSEK	29
POČÁTKY POSÁZAVSKÉ STEZKY ZDENĚK JIRÁSEK	39
STŘÍPKY Z HISTORIE POSÁZAVSKÉ STEZKY MICHAEL ANTONY – TONY	53
TAJEMSTVÍ ZLATÉ ŘEKY SÁZAVY ANEB JAK SI NAPLNIT KAPSY ZLATEM ŠÁRKA JUŘINOVÁ	79
ZA ROMANTIKOU POSÁZAVSKÉHO PACIFIKU MICHAEL ANTONY – TONY	91
PŘEDVÁLEČNÝ TRAMPING A TRAMPSKÉ OSADY NA ZLATÉ ŘECE MARTIN MARŠÁLEK	99
ZAJÍMAVOSTI A UNIKÁTY NA TRASE POSÁZAVSKÉHO PACIFIKU VÁCLAV ŠMERÁK	121
JEN SE DÍVEJME, PROSÍM JAKUB HARSA	129
PRACOVNĚ-VÝCHOVNÝ TÁBOR HRADIŠTKO/BŘEŽANY TOMÁŠ ZOUZAL	137
VILDA JAKŠ – BOXER A TRAMP Z POSÁZAVÍ MICHAEL ANTONY – TONY	149



Vděční pochodníci na Posázavské stezce. Foto Jožka Novotný

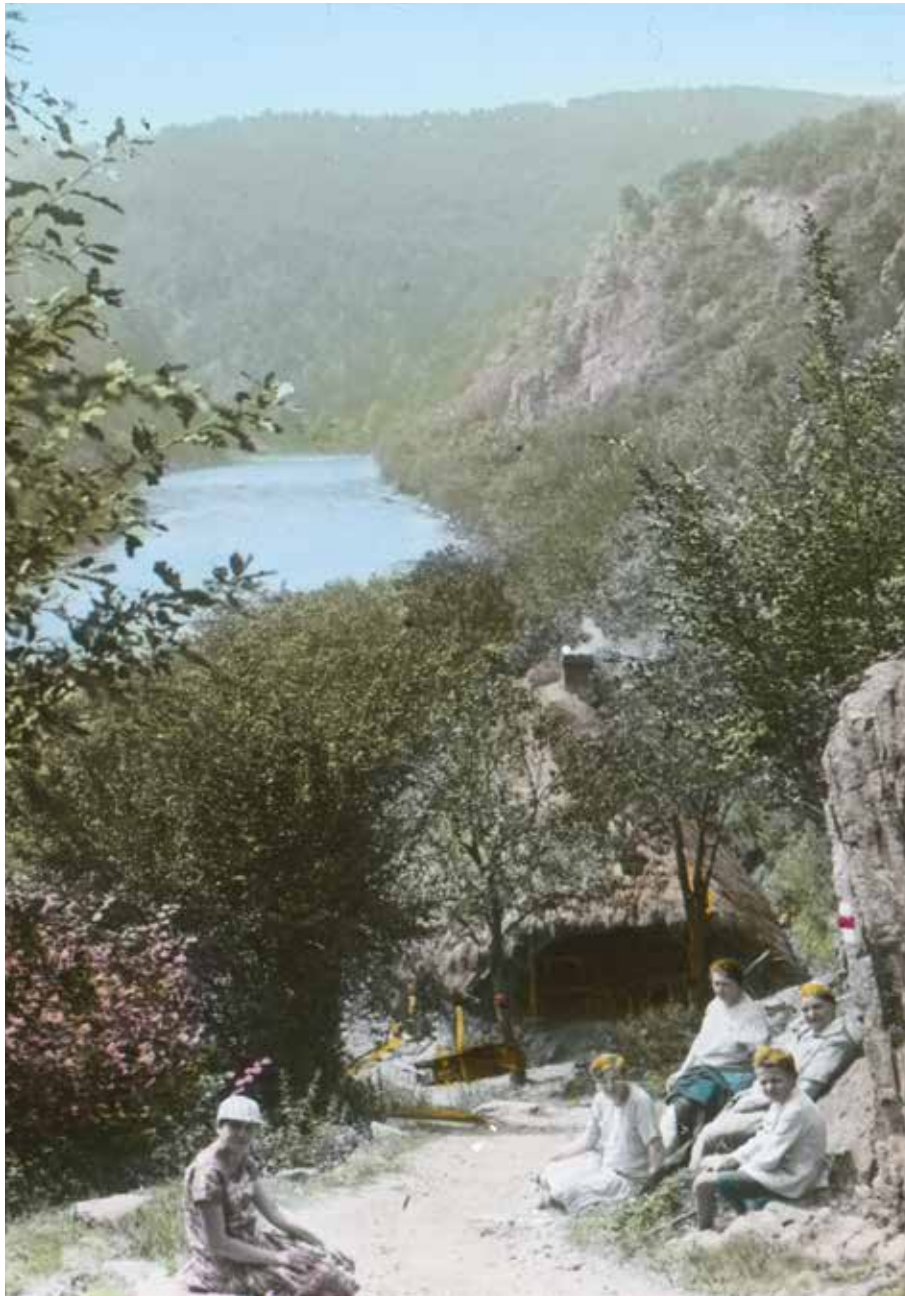
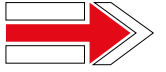
Poděkování

Klubu českých turistů a všem, kteří se zasloužili o vznik a udržování Posázavské stezky. Zejména panu učiteli Josefu Klimentovi a také za zmapování historie stezky panu Zdeňku Jiráskovi z Klubu českých turistů.



Posázavská stezka s Medníkem

Pohled na Spojené osady Údolí slunce a část osady Dakota. Pohled z Raisovy vyhlídky. Foto KČST

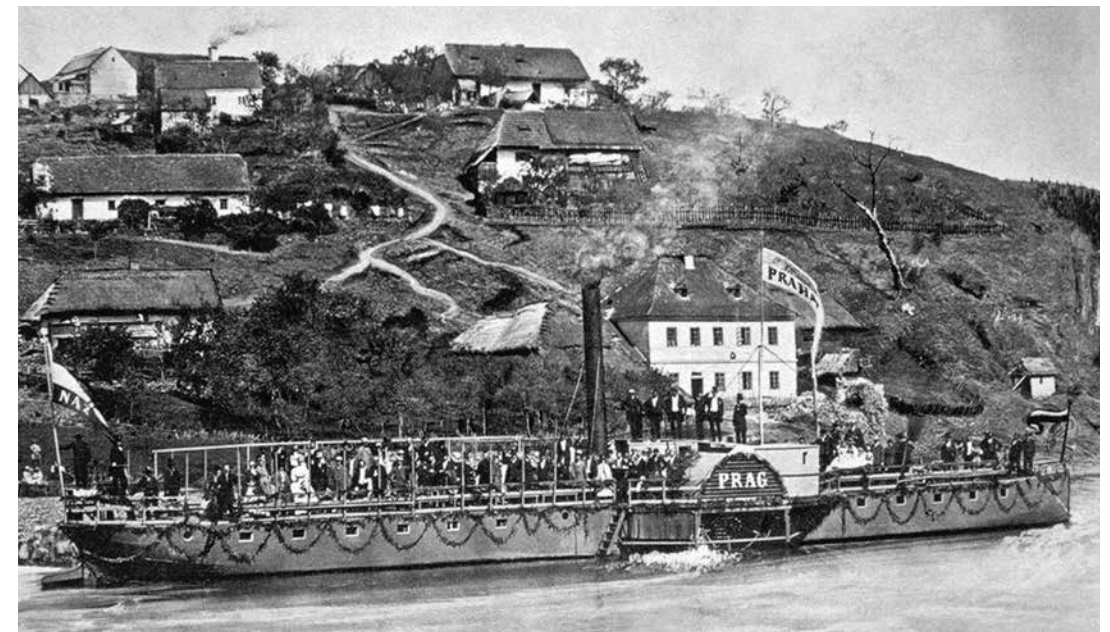


Luka pod Medníkem, cesta k Sázavě a Posázavské stezce. Kolorovaná foto, první polovina 20. století. (Regionální muzeum v Jílovém u Prahy)

PREHISTORICKÁ POSÁZAVSKÁ STEZKA

Václav Šmerák, odborná spolupráce archeolog Jan Vizner

Na začátku našeho putování se vrátíme v čase. Druhou polovinu 19. století a zejména jeho konec provází v Čechách obrovské národní vzepětí. Zájem o historii podněcuje i vlastivědné výlety. Vzniká Sokol, později také Klub českých turistů, na Vltavu je spuštěn kolesový parník Praha, který již roku 1865 směřoval z Prahy do Svatojánských proudů. Do Čech pronikají myšlenky Ernesta Thompsona Setona a jeho lesní moudrosti – způsobu života se znalostmi amerických indiánů – i lorda Roberta Baden-Powella, vojáka, ale především zakladatele skautského hnutí. Na ně pak navazuje Antonín Benjamin Svojsík, pedagog a zakladatel českého junáctví, který výrazným způsobem ovlivnil celý český skauting. Roku



Parník Praha (Prag) byl kolesový parník, první parolod' nově založené Pražské paroplavební společnosti, která vznikla roku 1865. Postavila jej pražská Rustonka, továrna Josepha Johna Rustona, který postavil také první český Parník Bohemia

1900 vyráží z Prahy-Vršovic směrem na Vrané a dál na Pikovice parní lokomotiva s několika vagóny. Jede po nové trati, později nazvané Posázavský pacifik. Z oken vláčku se naskýtá fantaskní pohled do rozervaného kaňonu řeky Sázavy, jak z dob Divokého západu. Ožívají románové i skutečné postavy jako Buffalo Bill, Butch Cassidy, Calamity Jane, George Armstrong Custer a další.

To vše stálo kdysi u zrodu slávy Posázavské stezky. Po neznatelné cestičce vedoucí od soutoku Vltavy a Sázavy někam proti proudu zlatonosné řeky začali chodit zvědavci, osadníci nebo obyčejní výletníci. Ze stanice vlaku v Davli nebo z Pikovic je to kousek a zvědavost je hnací motor všech objevů. A můžeme směle říct, že nějaká taková stezka, po jaké vyšli novodobí objevitelé, zde musela být již před tisíci lety.



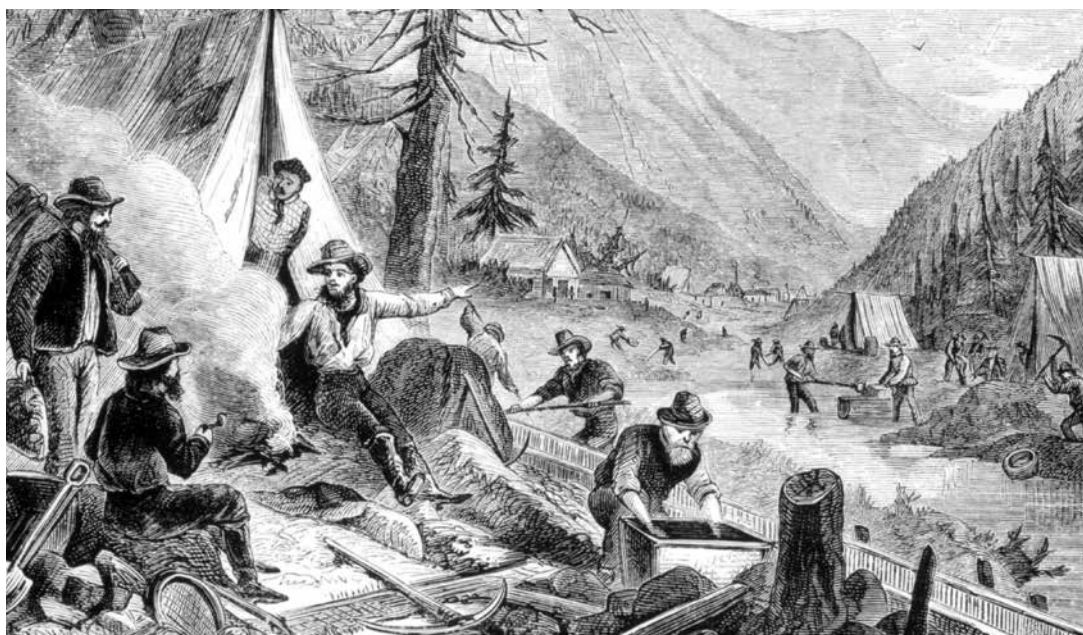
Dobová dopisnice – vtok Sázavy do Vltavy z roku 1905, Fr. Velim, Umělecký ústav. Zde dokonce víme, kdy byla napsána: 27. 7. 1905 ve dvě hodiny odpoledne. Archiv Mezi řekami, z.s.

Kudy přesně prehistorické cesty vedly, se lze jen domnívat. Jakékoliv pokusy o rekonstrukci pro období pravěku jsou vždy dosti subjektivní záležitostí. Utváření cest záviselo na struktuře a stupni osídlení, na stylu života tamních obyvatel, na významu jednotlivých sídlišť, tradic i dnes těžko postižitelných sociálně-nábožensko-společenských aspektů. Ale hlavně: cesty vždy vedly dostupnými místy, když se nemusely vyhýbat nepřekonatelným překážkám. A rozhodovala také jedna lidská vlastnost. Pohodlnost až lenost. Proč lézt z kopce do kopce, když mohou kráčet pohodlně vzhůru podél řeky, některý kopec raději obejít. A u Posázavské stezky, od Pikovic až po Kamenný Přívoz, to šlo. Jak pravěkému člověku, tak i následovníkům v dalších staletích.

Dolní tok Sázavy byl ještě v jedné věci zajímavý. Zejména v době osídlení zdejšího území Kelty tudy procházely nebo řeku křížily stezky a obchodní cesty mezi keltskými oppidy na Závisti u Zbraslavi a na Hrazanech, která u nás patřila k těm nejstarším. Cesty byly napojené na dopravní tepny protínající Čechy od severu na jih nebo od západu na východ. Dálkové stezky vyústovaly z území Čech v pěti až osmi směrech – první z Povltaví do Podunají, druhá přes Domažlicko a Chamsko do Pomohání a Podunají, třetí labskou průrvou, čtvrtá do Poodří, pátá na Moravu od Pardubic přes Vysočinu na Hanou, další možná Poochřím přes Smrčiny, přes Sloup k Odře a Vysočinou na jih Moravy. V období pravěku a raného



Posázavská stezka. Foto Vojtěch Pavelčík



Tak nějak vypadalo rýžování zlata na Sázavě za Keltů, obdobně na americkém Klondiku a stejně tak v současnosti, tedy té z dvacátých let minulého století, v podobě románových hrdinů, kteří zabloudili do sázavského kaňonu mezi Píkovicemi a Žampachem. Keltské období je také spojeno s rýžováním drobných zlatých šupinek na dolním toku Sázavy, v místech u Píkovic, na které později navázalo objevení naleziště zlata u Jílového. Foto Shutterstock



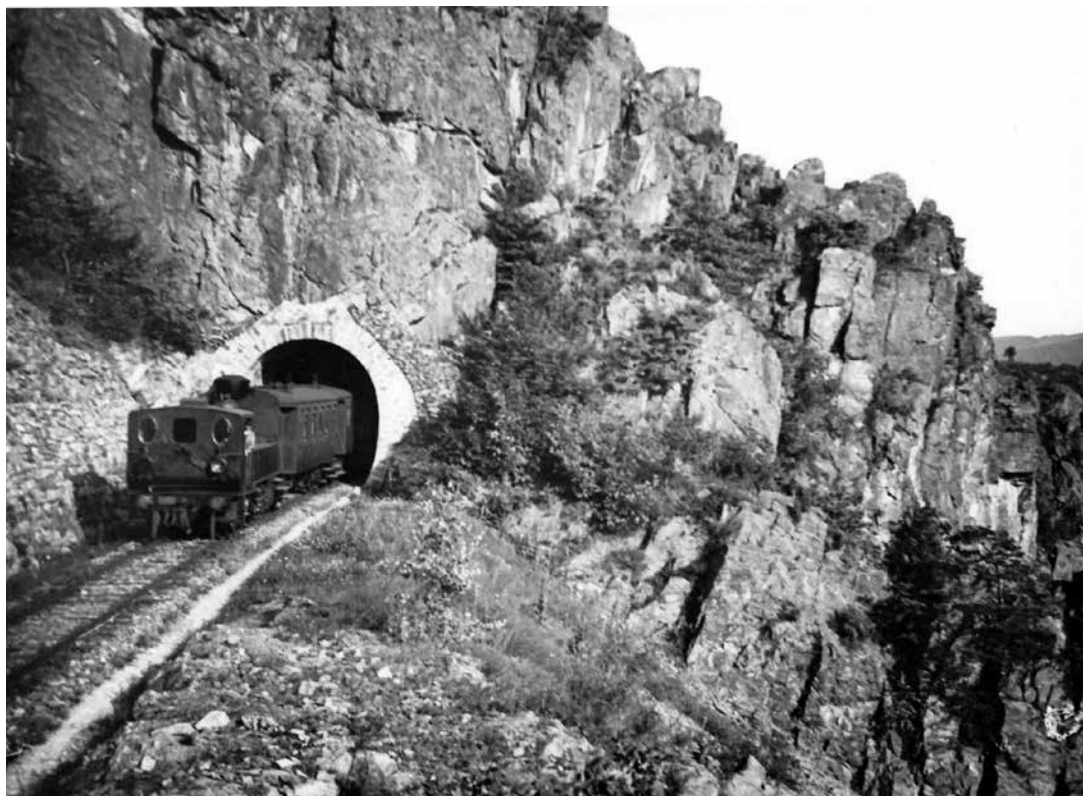
Rýžování zlata na řece Yukon. Předobraz pro pozdější sázavské osadníky. Foto Shutterstock

středověku měly největší význam dálkové spojnice ve směru sever–jih a východ–západ. V západním a východním směru se jednalo o trasy, navazující na směřování mezinárodní evropské komunikace, kterou bychom s trochou nadsázky mohli pojmenovat jako Podunajská magistrála. Její trasu přibližně označovaly body Paříž – Metz – Norimberk – Řezno – Pasov – Vídeň – Budín (dnešní Budapešť) a dále na Kyjevskou Rus. Především v období raného středověku nabyla na významu odbočka této trasy, mířící z Norimberku na Prahu, Hradec Králové a dále přes Kladsko a Vratislav k Baltu nebo od Prahy na Jihlavu, Olomouc a přes Krakov opět na Kyjevskou Rus. Ve směru jih–sever tyto trasy křížily mezinárodní komunikace, které dnes nazýváme jako Jantarová stezka, Zlatá nebo Solná stezka a Linecká, případně Vitorazská nebo Gmundská stezka. První směřovala z Balkánu přes Moravu, Slezsko a Polsko k pobřeží Baltského moře. Druhá vedla ze Solné komory do Pasova a dále přibližně v trase Prachatice – Písek – Praha. Ve vrcholném středověku se jednalo o jednu z nejvytíženějších komunikací, která se tehdy rozdělila na tři hlavní větve, jmenované jako stezky Vimperská, Kašperskohorská a Prachatická. S nástupem Habsburků na český trůn v raném novověku pak Zlatou stezku, sloužící především k přepravě soli, vystřídala trasa nová, směřující na Budějovice, odkud se pak náklady plavily po Vltavě ku Praze. Linecká stezka vedla z Rakouska přes Vitorazsko a Freistadt na Dolní Dvořiště, České Budějovice a dále přes Soběslav a Benešov do Prahy.



Klášter na Ostrově (založen r. 999) a nad ním městečko dnes zvané Sekanka, zničené Branibory r. 1278 a již neobnovené. Vizualizace Josef Laštovička a kolektiv z Katedry aplikované geoinformatiky a kartografie Přírodovědecké fakulty UK v Praze

Většina těchto stezek a cest byla v určité míře jako karavanní trasy používána již od pravěku, jejich směřování se ale měnilo, cesty se většinou na různé boční směry, zanikaly a byly znovu obnovovány. Vedení mezinárodních evropských komunikací také reagovalo na politickou i ekonomickou situaci a jejich trasy tak především měnily dlouhodobé válečné konflikty. Za mnoho jiných můžeme uvést vpád Maďarů a s ním související pád Velké Moravy. Tyto události odklonily na mnoho desetiletí trasu Podunajské magistrály severním směrem a nemalou měrou tak přispěly k vzestupu raného českého státu, který se stal důležitou obchodní křižovatkou raně středověké Evropy.



Parní vlak po roce 1900 na trati mezi Pikovicemi a Kamenným Přívozem. Tunel na Třeštiboku. Foto Posselt. (Regionální muzeum v Jílovém u Prahy)

Keltské období je také spojeno s rýžováním drobných zlatých šupinek na dolním toku Sázavy, v místech u Pikovic, na které později navázalo objevení nalezišť zlata u Jílového. Zdejší zlato posloužilo králům Janovi Lucemburskému a Karlu IV. k ražbě prvních českých zlatých mincí a mimo jiné i k vytvoření Svatováclavské koruny. Tu nechal zhotovit Karel IV. v roce 1346 ještě za života svého otce Jana.

Výraznou úpravou prošla síť komunikací díky proměnám českých zemí ve 13. století. Tehdy ve velkém vznikala hospodářská, obchodní a správní střediska – města, k jejichž branám se trasy stahovaly a překládaly. Města se tímto způsobem mohla domoci práva nuceného skladu zboží, které se k nám dováželo, a také mýtního oprávnění. Díky privilegiím postupně bohatla a navzájem mezi sebou soupeřila. Postupně se zemské stezky začaly rozšiřovat a lépe upravovat, až vznikly veřejné silnice – leckdy procházející krajinou jako před staletími.

Tímto vývojem upadla Posázavská stezka až do doby nových objevitelů a pana učitele Klimenta do zapomnění. Nad soutokem Vltavy a Sázavy, nad Ostrovským klášterem vzniklo ve 13. století městečko zvané dnes Sekanka, podle cesty vysekané tu od něj k Vltavě ve skále. Nová cesta, již ne stezka, pokračovala směrem na Benešov po hřbetu ostrohu mezi oběma řekami s návazností na zemské silnice. Městečko sice po smrti Přemysla Otakara II. vypálili Braniboři a již nebylo obnoveno, ale dopravní a obchodní ruch v oblasti pokračoval, jen o trochu jinde. Pro dnešní návštěvníky Posázavské stezky to bylo velké plus. Krajina tu zůstala zachována ve svém přírodním rázu.

Za 2. světové války byly Sázava a Vltava hraničními řekami vystěhovaného prostoru, který sahal až po Benešov a Sedlčany. Nacházelo se zde vojenské cvičiště Waffen-SS, které pohltilo domovy třiceti tisíc zdejších obyvatel. Nesměli sem trampové ani turisté. Ve vesnicích nad Sázavou, jako jsou Hradištko,

VOROPLAVBA NA SÁZAVĚ

Historie sázavského vorařství

Nejstarší písemná zpráva o řece Sázavě je v Kosmově kronice, kde ji kronikář jmenuje Zazoa (počátek 12. století). Sázavy se k voroplavbě používalo ze Světlé n/Sáz. až k ústí do Vltavy u Davle (starý název byl k Davlům). Tato plavební trať měří 142 km (dle starých měř 18,7 mil). Na uvedeném úseku měla Sázava celkem 40 jezů se 40 jezovými vrátky (podle soupisu z r. 1872).

První regule voroplavby stanovil již císař římský a král český Karel IV. Kromě regulí technických byly součástí též ostatní nařízení jako například „na lodích a vorech, kde se víno plaví, ženám k pití jen šťávu z hroznů dáti, ale raději na vorech netrpěti, dále nesmí býti hanebného mlouení, oplzlého zpívání, hromování, klnutí, jinak každý v trdlici kolomastí nakrmen býti má“.

Plavba dřeva v Kamenném Přívoze

Zdejší plavecké party vznikaly hlavně na Přívoze. Mezi plavci ale byli i chlapi z Újezdce, Lešan, Nové vsi a z Pikovic. Když se ploulo, tak ráno chodili plavci na vlak do Bukovnice (Prosečnice) a jeli do Čerčan. Tam odvážali prameny a ve dvou lidech pluli do Pikovic, kde prameny zakotvili na Babách (pod skalou Komín). Když byla řeka Na Babách plná, vázaly se prameny na Žampachu a na Přívoze. V Pikovicích se spojily vždy dva prameny do šipy. Další úsek plavby byl z těchto míst do Prahy a trval jeden den. Plavci končili na Smíchově ve vorovém přístavu (hafnu), nebo na Císařské louce. Z Prahy se chodilo pěšky, trať do Jílového nebyla ještě hotová.

Jak přibývalo staveb železnice a později vznikla přehrada ve Vraném, začala plavba dřeva po Sázavě a Vltavě upadat. Poslední parta plavců na Přívoze byla: Papírník Gusta jako vrátný se svým vnukem Vlastimilem, Šoulej Václav, Soukup Václav, Váňa Antonín z Rybárny a Charvát z Lešan. Tato parta ploula naposledy někdy v roce 1941. Po válce, po roce 1945, proplouli přes Přívoz ještě s několika prameny horáci. Většinou při větších vodě a prameny obvykle rozbili.

Tak skončilo období největší slávy při přepravě dřeva na Sázavě!

Zdroj: www.kamennyprivoz.cz



Posázavská stezka. Pohled na vory na Babách z železniční trati Posázavské dráhy. Foto KČST



Posázavská stezka – původní kříž na paměť všech sázavských vorařů. (Regionální muzeum v Jílovém u Prahy)



Na paměť všech sázavských vorařů. Foto Jakub Harsa

Hostěradice nebo Břežany, vznikly internační tábory, kde byly za ostnatými dráty vězněny tisíce lidí. Je to dnes již pozapomenutá část minulosti tohoto kraje.

Na závěr si dovolím ještě jednu osobní vzpomínku. Můj táta byl ze starého zahradnického rodu. Ta práce byla celoroční řeholí, ale během léta se přece jen dalo vydechnout, a tak mezi válkami každé léto



Sázavský kaňon nad Pikovicemi přitáhl řadu osobností. Za všechny snad jmenujme malíře Zdeňka Buriana alias Siddie Burka (vpravo nahoře) v Zahradničkově partě, která postavila tramskou chatu Arizona nad loukou U Dubu – první v celém Posázaví. (Archiv Jaroslava Čvančary)



A jaký byl příběh osady Arizona? Šerif osady Čeněk Zahradníček, zvaný Dustin, a Zdeněk Burian, zvaný Burka, stejně jako ostatní členové i další čtenáři Londonova autobiografického románu Cesta, přijali pojmy „tramp“ a „hobo“ za své. Bouda osady Arizona si „osadníci“, inspirovaní filmem Býčí oko, vystavěli ve vysněné divočině kaňonu Sázavy.

Boudu, asi ze závidy, že na osadu jezdila i hezká děvčata, jim nakonec v roce 1922 kdosi zapálil a osadníci se rozešli. Na úpatí skály u chaty č. 239 lze dodnes najít původní jeskyni a prastarou studánku.

Bouda osady Arizona. Olejomalba Josefa Dvořáka z roku 1983 (plátno, 60×80 cm)

Archivní materiály osady Arizona publikované v knize o kameramanu Čeněku Zahradníčkovi poskytl historik Jaroslav Čvančara.

s bratry vyrážel na tramp, na cesty po Balkánu nebo Evropě, do Svatojánských proudů nebo na Zlatou řeku Sázavu. Byl Sokol a doma zbyl jeho sokolský kroj. Měl pár vzpomínek na poslední poválečný slet v roce 1948. Protest proti tomu, co se v republice odehrávalo. Dlouho po smrti obou rodičů jsme při jednom jarním úklidu likvidovali velkou skříň a pod ní se objevilo „tajné“ šuple. Byla v něm schována jedna rozpadlá konzerva a tátova usárna. Tahle ikonická součást historie trampingu měla původ ve výstroji amerických vojáků, kteří došli do Evropy na sklonku první světové války. Pak se zbytky prodávaly ve výprodejích po celé Evropě, u nás to bylo v Praze v Kotcích. Často se jednalo o mnohokrát opravované kusy po mrtvých vojácích, které hrdě nosili noví osadníci při táboření na březích Sázavy. I to je historie Posázavské stezky.

O všem dalším se dozvíte na stránkách naší knížky.

Přejeme příjemnou procházku podél břehů Zlaté řeky – Sázavy.



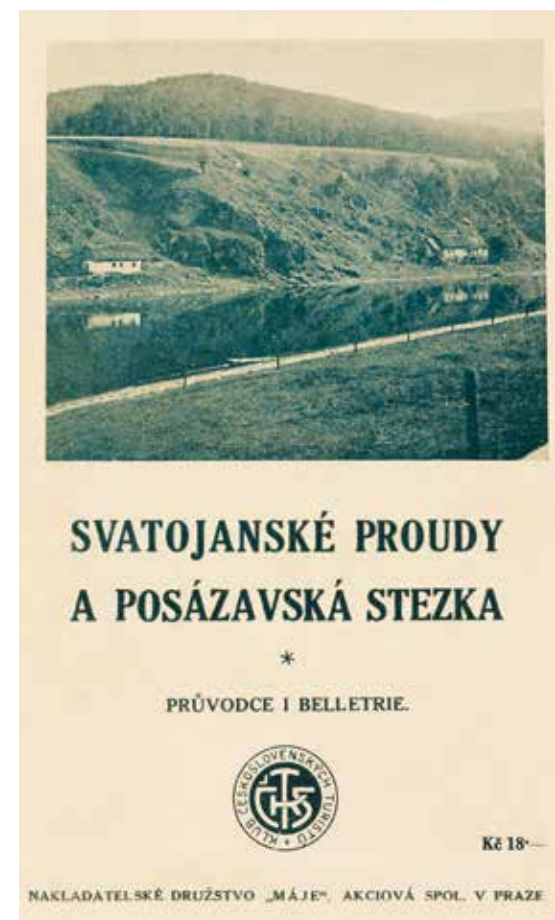
Skály nad Sázavou u Žampachu. Obrázek tiskl Karel Ferdinand Bellmann, známý též jako Carl Bellmann (4. prosince 1820 Praha – 11. července 1893 Praha), český, německy hovořící zvonař, nakladatel, tiskař, fotograf a mecenáš umění. Jako jeden z prvních podporoval fotografie krajiny, architektury, uměleckých děl a plánů a jako první vydal i tisk divoké Sázavy. (Regionální muzeum v Jílovém u Prahy)



Statek Váňů se stejnojmenným přívozem na Sázavě pod Lukami pod Medníkem. (Regionální muzeum v Jílovém u Prahy)



Dřenic na Sázavě v roce 1940, obrovské množství ledových ker se valilo korytem i po březích a bralo s sebou vše, co jim stálo v cestě. Masy ledu byly vyvrženy na břeh, kde vytvořily vrstvy o výšce několika metrů, které pak tály několik měsíců. (Regionální muzeum v Jílovém u Prahy)



V roce 1925 byla Klubem československých turistů vydána útlá knížečka s radami a postřehy pro tehdejší vlastivědné výlety: Svatojanské proudy a Posázavská stezka. Uspořádal pan doktor Zdeněk Tlamich, vydalo Nakladatelské družstvo Máje 1925, tiskárna dr. E. Grégra. Podobně jako ona knížečka jsou i následující stránky, o sto let mladší, řadou příspěvků k historii Posázavské stezky.

Archiv Zdeňka Jiráska. Celý text publikace Svatojanské proudy a Posázavská stezka můžete nalézt na stránkách www.digitalniknihovna.cz





Stavba Žampašského mostu byla započata na jaře roku 1898, ukončena pak slavnostním zahájením provozu 1. května 1900. (Sbirka Národního muzea, PS-2621_1)



Žampašský most překlenuje údolí Kocour a Studenecký potok (Kocourský potok) mezi Žampachem a Studeným u města Jílové. Foto z roku 1899. (Regionální muzeum v Jílovém u Prahy)

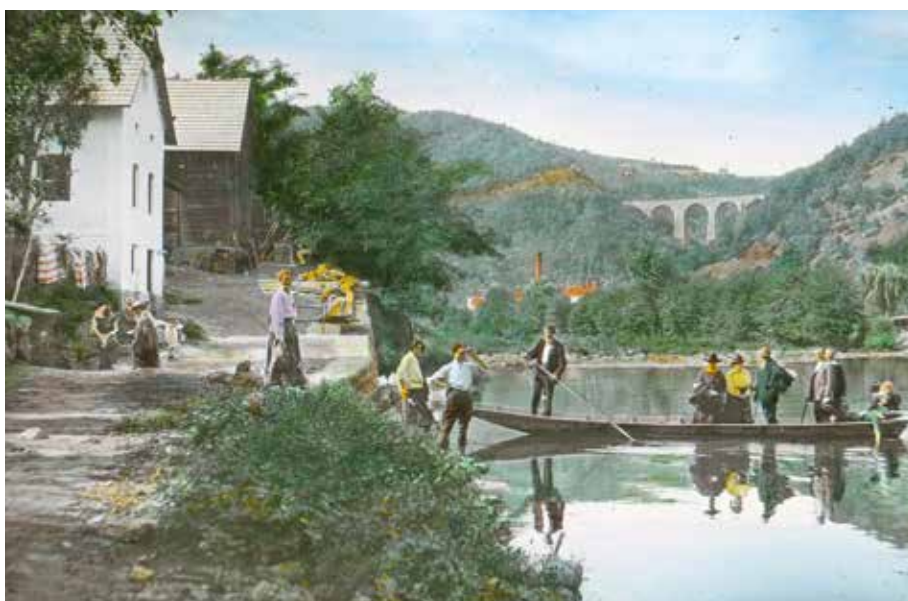
Posázavská stezka – rozcestník KČT. Foto Mezi řekami



Sázava pokračující z Kamenného přívozu do Zlatého kaňonu Posázavské stezky. Foto Jiří Jiroušek



Sázava s pohledem do míst, kam měla Posázavská stezka pokračovat dál proti proudu za Kamenný Přívoz. Foto Jiří Jiroušek



S Posázavskou stezkou souvisely i další stavby a provozy – například přívoz v Pikovicích nebo historický Brabcův přívoz na Žampachu. Suchou nohou se na druhou stranu bylo možno dostat už kolem roku 1615. Pro zřízení přívozu se rozhodla svatovítská kapitula z Pražského hradu. Až do roku 1848 se převáželo zadarmo. Pak se služby ujala rodina v chaloupce na levé straně řeky. Do Plívovy rodiny se přičlenil Vladimír Brabec. Převoznictví pod stejným jménem se zachovalo do současnosti a stalo se součástí Posázavské stezky. (Regionální muzeum v Jílovém u Prahy)



Raisova vyhlídka. (Archiv Blanky Reichardtové)



Slavnému
Okrašlovacímu spolku
v Jílovém.

Klub českých turistů věnuje již po řadu let zvláštní pozornost krajinné posázkové. Tato krajina vyniká tak četnými krásami a zajímavostmi, že by se stala již jako jediným z nejvíce navštěvovaných míst širokým okoli pražským a přece jest až dosud málo známa a to hlavně z toho důvodu, že není dosti přístupná.

Klub českých turistů směl se počkat znovu tyto závady odstranit, usměřil některé cesty turisticky zajímavé, počal se mu dostalo avšak největší dotčených posázků. Jedná se o některé místní činnosti o tom, jak špatně by uměly vyjádřit turistického ruchu.

Tyto podmínky však neměly dosud žádného vlivu a to hlavně proto, že se klubu nepodařilo získat nikoho, kdo by je správně podporoval. Nesmíme tedy krajinnému klubu ani občerní ani větší počty členů.

Šlo se staly nejzřejmější partii podél řeky nebyly přístupné, bylo by třeba rozšířit po levém jejím břehu jedinou se val říkavě ke přívazu na žampach. Bylo by to „diagram státní“ zemědělských pozemků v pražském okolí a státní by jistě jedno z nejdůležitějších úkolů. Posud museli se vylétnouti spoznatí pohledem z výhledu.

Tato vyhlášená cesta by se uskutečnila jenom příslušnými místními úřady a to tím způsobem, jakže bylo zřízeno diagram státní společnou prací odborů MČ v okolí a zejména prostředím za přispění obec a některých spolků a

Zahájení příprav. Korespondence roku 1912

KLUB ČESKÝCH TURISTŮ V PRAZE
II. V JIRCHÁŘÍCH ČÍS. 5 N. Čís. 1. 1. 1914. 2. 1914.

Slavnému
Okrašlovacímu spolku
v Jílovém.

Vyřizující Váš ctižádání dotaz stran projektu turistického stezky kolem lázně, sdělujeme s důvěrou, že jsme o podrobnostech projektu toho doud neschli jednati hlavně z toho důvodu, že klub má nyní potřebný finanční základ, jak by mohl tento podnik hradiťi.

Připomínáme Vám, že na několika místech bylo by nutno lázní skáto a sřídit i výhledu okerit. Klub sám celý náklad hradiťi nemůže, popravdě nemá k tomu dostatek prostředků. Od státní marně se domněle již po tři léta subvence neuznaťi a správa cest a proto byl s politování nucen v posledních dvou letech další zřízení a správa cest tímž způsobem zřizovati.

List Klubu českých turistů Okrašlovacímu spolku v Jílovém z roku 1914

2. /

za podpory vlády.

Ministerstvo veřejných prací uděluje totiž na podobné podmínky subvence až do výše 100 000 Kč. Ústřední výbor Klubu českých turistů dovoluje si uposorniti slavný okrašlovací spolek na výše označený projekt se zavorilým dotazem, zda by byl ochoten na jeho uskutečnění všleť pracovati a jej subvencovati. Provedení této myšlénky by mělo znamenat význam národnospolečný pro tenú kraj, který by se potom stal hlavním cílem turistů a výletníků.

Klub českých turistů jest ovšem ochoten uskutečňiti stezky podle možnosti podporovati.

Udělavajíc Vaše vážné správy, smazneme se za ústřední výbor Klubu českých turistů v Praze.

Jednatel: Prof. J. S. J. / Předseda: M. B. S. / c. k. státní rada.

KLUB ČESKÝCH TURISTŮ V PRAZE
II. V JIRCHÁŘÍCH ČÍS. 5 N. Čís. 1. 1. 1914. 2. 1914.

Slavnému
Okrašlovacímu spolku
v Jílovém.

K Vašemu Vašemu dopisu ze dne 11. 1. 1914. odpovídám, že pokračování v jednání a provedení stezky kolem lázně jest záruka to v pražské, ižakitice se označování a správy cest, jak jsou tato projemavky.

Připravěná práce pro stezku lázní byla svědčena vřelým míním. Informace, který se stali turistů ujet.

První a nejdůležitější podmínkou jest jednání s velkostatkem Hradčitzka, aby bylo dosaženo jeho svolení jako vlastnicka územní části posádky, se nácti by cesta vedla. Za tou příčinou bu stam referent v lázních dosti opoim intervencovat i v Hradčitzku.

Dotaz velkostatek máh svého svolení, není možné nic slyšetititím podnikat v žádné řádk, slyšte doud se s podnikem ten určuje výhled zřizování.

Jakmile dospěeme k určitému výsledku, počeme Vám o

Korespondence roku 1914

KLUB ČESKÝCH TURISTŮ V PRAZE
II. V JIRCHÁŘÍCH ČÍS. 5 N. Čís. 1. 1. 1914. 2. 1914.

Slavnému
Okrašlovacímu spolku
v Jílovém.

Ústřední výbor Klubu českých turistů v Praze
Jednatel: / Předseda: / c. k. státní rada.

KLUB ČESKÝCH TURISTŮ V PRAZE
II. V JIRCHÁŘÍCH ČÍS. 5 N. Čís. 1. 1. 1914. 2. 1914.

Proto také jsme doud nejednali a věci té se správo velkostatkem Hradčitzka, což by bylo první podmínkou. Mchceme však projekt ten pustiti se stetele a jakmile budou přislyvající podmínky, budeme o ně dále jednati.

V důležitějších krocích neopomeneme počati Váš správu. K tomu poznamáváme, že s místních korporací, na něž jsme se obrátili, vyřídili nás dotaz stran částí se finanční úhradě tohoto podniku slíben většího příspěvku pouze úkremi výbor v Jílovém, sděliv, že by přispěl prozatím částkou Kč 50.- a Váš slavný spolek, který prozatím zaručil částku Kč 100.-

S výrazem děkonalé úcty
Ze ústřední výbor Klubu českých turistů
Jednatel: / Předseda: / c. k. státní rada.

KLUB ČESKÝCH TURISTŮ V PRAZE
II. V JIRCHÁŘÍCH ČÍS. 5 N. Čís. 1. 1. 1914. 2. 1914.

Slavnému
Okrašlovacímu spolku
v Jílovém.

Ústřední výbor Klubu českých turistů potvrzuje a schv vřelým podmínkami Kč 200.- / částku korun / jako příspěvku ku zřizení stezky posázkové.

Správu lázní velkostatkem spolkem Tešerem nejdůležitější díky za laskavou tuto podporu, která jest našemu Klubu povzbuzením, slyštem se hrdlivo přičinili o star tohoto města významně to podnikli.

Vypracujíc si další laskavou příčině Vašeho vateného spolku, poděkováme se s výrazem přátelství úcty
Ze ústřední výbor Klubu českých turistů
Předseda: / Jednatel: / c. k. státní rada.

Děkujeme za poskytnuté archivní materiály Okrašlovacímu spolku v Jílovém u Prahy



Rozcestí Pod Třebším – nedaleko Raisovy vyhlídky. Pohled na místo krátce po dokončení Posázavské stezky v roce 1924. (Sbírka Zdeňka Jiráska)



Orientační tabulka vyvěšená na Posázavské stezce před jejím slavnostním otevřením v červnu 1920. (Sbírka Zdeňka Jiráska)



Posázavská cesta – Rataje
Posázavská stezka byla původně plánována až k Havlíčkovu Brodu (Německému Brodu), ale nakonec byl nejvíc využíván úsek do Kamenného Přívozu a od něj to již byla Posázavská cesta. Ta se vlastně nikdy celá nerealizovala. (Sbírka Zdeňka Jiráska)

V roce 1914 zpracoval dr. Skála, referent označování cest, realistický návrh na zahájení přípravných prací ke stavbě stezky kolem Sázavy, který byl přijat na 4. schůzi Ústředního výboru KČT, konané dne 17. června 1914. Ještě 3. července na následující schůzi přislíbil poslanec dr. Isidor Zahradník podporu projektu cesty kolem Sázavy a pak vypukla Velká válka. Mnoho členů a činovníků Klubu českých turistů bylo povoláno plnit vojenské povinnosti a činnost KČT se tak značně omezila, mnohde i zastavila. To se týkalo také projektu Posázavské stezky.

K jisté změně došlo až na jaře 1916, kdy Ústřední výbor KČT jednal o zřízení stezky (jak se v té době turistickým cestám začalo říkat) na Medník a Malý Medník a o něco později o zřízení dalších cest v Posázaví. Jednáním s inspektorátem velkostatku hradištského a inspektorátem panství premonstrátů strahovských byl pověřen člen ÚV KČT Josef Kliment. Ten si vzal zřízení Posázavské stezky za své a 1. června 1916 vykonal cestu podél Sázavy, aby krajinu v okolí řeky podrobně zmapoval a mohl zpracovat plán na výstavbu. Již 6. června předložil ÚV KČT podrobnou Zprávu o výsledku cesty. Následně bylo doručeno svolení k označovací práci na stezce Posázavské od Ústředního ředitelství Královské kanonie premonstrátů na Strahově. Na přelomu července a srpna 1916 se sešla komise pro zřízení stezky, kde Knížecí Hohenberské ředitelství panství Konopiště dalo svolení ke značení stezky. Klub tehdy žádal o povolení označení dalších tras v souvislosti se stezkou, ale to nebylo zatím povoleno. Od té doby začaly probíhat přípravy, které vyvrcholily zahájením stavby v lednu 1917.

V polovině ledna toho roku přednesl ředitel Kliment ústřednímu výboru KČT referát o zahájení stavby stezky Posázavské od Pikovic, další přednesl počátkem dubna a na schůzi ÚV KČT konané dne 23. května 1917 informoval společně s dr. J. Hrubantem o tom, že je část stezky zhruba vybudována a další partie byla podrobně stanovena. Dále sdělil, že jsou o stavbě průběžně informovány místní obce. Dobový tisk o budování stezky přinesl následující informace:

„Klub českých turistů buduje nový podnik nejen turisticky, ale obecně velmi významný, jímž jest stezka posázavská. Stezka povede od ústí Sázavy po levém břehu přes Pikovice, Kamenný Přívoz k Čerčanům, Kácovu a odtud dále do středního a hořejšího Posázaví. Projektu tomu věnuje Klub zvláštní péči, poněvadž bude míti značný význam pro turistiku v okolí pražském a v Čechách vůbec, neboť otevře vynikající krásy půvabné krajiny posázavské, jež není veřejnosti známa a již rovnou marně bychom jinde hledali.

Až bude zřízena tato stezka a budou uvedeny v širokou známost překrásné její scenerie, obrátí se k ní proud turistický a výletní plnou silou a přinese krajinám těm veliký hmotný zisk. S úpravou stezky bylo již započato od Pikovic na panství Premonstrátů. V délce asi 1 km jest již stezka aspoň zhruba založena a bude se v dalších pracích pokračovati – pokud to poměry dovolí, aby aspoň nejdolejší díl stezky, který právě vyniká bohatstvím přírodních krás, mohl býti co nejdříve otevřen.“

Dále se článek zmiňuje o velkých potížích při získávání povolení k budování stezky od majitelů pozemků i o tom, že právě do těchto částí budou mít přístup pouze členové KČT na členskou legitimaci. Klub se však zavazuje, že se bude snažit, aby tyto partie vyhrazené pouze členům KČT „byly otevřeny všemu slušnému výletnímu obecnstvu“. V závěru článku je upozornění: „Nyní, kdy jest pěšina ve stavbě



Zastávka Pikovice již s bufetem a přistavěnou verandou, postavená KČST v roce 1921. Fotografie kolem roku 1925. (Sbírka Zdeňka Jiráska)



Jarov na Žampachu, pension „Hospoda“ v chalupě. (Regionální muzeum v Jílovém u Prahy)



Posázavská stezka. (Archiv KČST)



Sázava, na protějším břehu skalní útvar „Komín“ a osada Rafanda. (Regionální muzeum v Jílovém u Prahy)

a není ještě definitivně upravena a dosti upevněna, velmi škodí neopatrná chůze po ní, nehledě k tomu, že není dosti bezpečnou, rušíc obtížné práce zřizovací. Upozorňujeme výslovně, že správa velkostatku zakazuje na ni vstup všem nečlenům Klubu českých turistů.

Až bude stezka v této části hotova a bude moci býti otevřena, přineseme zvláštní článek o této vynikající partii turistické.“ Z článku vyplývá, že KČT v průběhu času měnil názor na to, odkud a kam Posázavská stezka povede. Nejprve byla plánována z Pikovic na Žampach, později od soutoku Sázavy s Vltavou k Německému Brodu (Havlíčkovu Brodu), ale výstavba začala v Pikovicích. Z textu je také patrné, že nešlo o stezku v podobě, jakou známe dnes, ale pouze o úzkou pěšinu, o čemž se mnohdy pochybuje.

Informace o stezce se pravděpodobně šířily rychlostí pro Čechy typickou, a tak se začalo do Pikovic sjíždět velké množství turistů, což stavbě neprospívalo. Poměrně záhy informuje ředitel Kliment ÚV KČT o tom, že na stezku byly dodány tři orientační a výstražné tabulky a stezka bude uzavřena závorou, protože je nyní ve výstavbě a neopatrná chůze ji poškozuje. To jsou kromě informací o poskytnutých částkách od okresního výboru a městské rady v Jílovém na dlouhou dobu poslední informace. Práce na stezce musely být z důvodu probíhající Velké války zanedlouho pro nedostatek pracovníků a materiálu přerušeny. Na stezce docházelo zcela jistě k poškozování rozestavěného úseku nejen z důvodu návštěv neukázněných výletníků, ale i vlivem přírodních jevů. Na schůzi ÚV KČT konané 12. března 1918 informuje ředitel Kliment, že zajde na Posázavskou stezku a zařídí, co bude možné. V květnu ústřední výbor odsouhlasil, že se na stezce provedou nutné opravy a schválil přidělení prostředků k vykonání těchto prací. Jednalo se kromě oprav o zajišťování v rozestavěné části. V červnu ústřední výbor dodatečně schválil provedené budování stezky a označování pod dohledem místopředsedy dr. Bastla. Toho zároveň zmocnil k dalším pracím.



Sázava a pohled na skalní útvar „Komín“ se scenérií řeky Sázavy. Foto KČST

Výstavba stezky se opět rozběhla až po skončení Velké války v nové republice – Československu. Práce byly obnoveny v roce 1919, hned jak to bylo možné. S postupujícím časem se lepšily i finanční a materiální podmínky a hlavně přibývalo pracovníků, tak jak se postupně vraceli muži z fronty. V květnu 1920 byla stezka vybudována v délce 15 km – od Pikovic až k přívozu v Krhanicích. V té době se mělo za to, že bude pokračovat až k Německému Brodu a tento úsek je pouze jejím začátkem.

Dne 20. června 1920 se konala velká slavnost k otevření zmíněného úseku. V Babách (někde se uvádí Na Babách), na začátku stezky, byla postavena ověšená slavobrána se znakem KČST (KČT se po vzniku republiky přejmenoval na Klub československých turistů). Konalo se zde slavnostní shromáždění významných hostů, především majitelů pozemků, zástupců obcí i významných společností, které se podílely na výstavbě stezky, a reprezentantů KČST. Po slavnostních projevech, kdy promluvil mj. i ředitel Josef Kliment, přestříhl hajný Oktábec pásku v slavobráně a první vykročil na nově otevřenou Posázavskou stezku. Za ním se vydali další účastníci. Mnozí z nich, jdoucí tudy poprvé, se nemohli dostatečně vynadívát na krásnou krajinu. Dobový tisk o tom píše:

„Za každým záhybem naskytovala se nová a krásnější podívaná na řeku i skály, břehy lemuující. Všeobecně po celou cestu vyslovováno uznání klubu, že nešetře nákladu učinil tuto krajinu tak snadno přístupnou. Kde toho potřeba, vytesány do skály nebo vyzděny schůdky, strmá místa nad řekou opatřena zábradlím, jež dle potřeby zaraženo do skalních stěn.

Po jednodinné chůzi účastníků učiněna zastávka na ‚Klimentově vyhlídce‘, odkud otvírá se jeden z těch pěkných pohledů na řeku i okolní skály a lesy. Tu obcerstvěli se účastníci péčí člena výboru KČST pana MUC. Dvořáka chlebem s máslem, mlékem a jahodami, což vše sem dopravil hajný p. Oktábec, načez – rozloučivše se s p. předsedou i jeho chotí a p. drem Bastlem, kteří se odebrali zpět k vlaku do Prahy,

kráčeli dále za veselé mysli na Žampach, kde „u Malířů přichystán oběd. Když ten odbyt, pokračovalo se v cestě za zpěvu, třebaš nebo kropilo cestu ke Krhanicům, odkud nastoupen návrat vlakem do Prahy.“

Jak bylo již dříve zmíněno, Posázavská stezka nevypadala a ani nevedla tak, jak ji známe dnes. Byla to úzká pěšina s jednou – Klimentovou – vyhlídkou, vedoucí k přívozu na Žampachu, kde přešla přívozem na pravý břeh, po něm pokračovala do Kamenného Přívozu k mostu, zpět na levý břeh, ze silnice k řece a velmi neschůdným úsekem k přívozu v Krhanicích. I když měl KČST v plánu pokračovat ve stavbě stezky dál, byl nucen velice záhy své plány změnit.

Na Posázavskou stezku mířilo po jejím otevření tolik turistů a výletníků, že úzká pěšina kapacitně nestačila. Klub ihned zastavil práci na dalším úseku od Krhanic k Týnci a rozhodnul o tom, že bude stezka rozšířena a částečně přeložena. Vzhledem k tomu, že nešlo „jen“ o úpravu terénu, ale již o poměrně rozsáhlou stavbu, nechal zpracovat projekt u *Zemského technického oddělení pro stavby silniční a mostní v Praze*. KČST k tomu vydal následující zprávu:

„Posázavská stezka vedoucí od Pikovic ke Krhanicům, v nejkrásnější partii okolí pražského, zřízená a otevřená Klubem v r. 1920, těšila se takové návštěvě, že širě její nedostačovala, a proto bylo přistoupeno k jejímu rozšíření a částečnému přeložení tak, aby šla stále podél řeky, kdež je třeba trhati skály a zříditi ochozy. Práce ty budou dokončeny v roce 1922.“

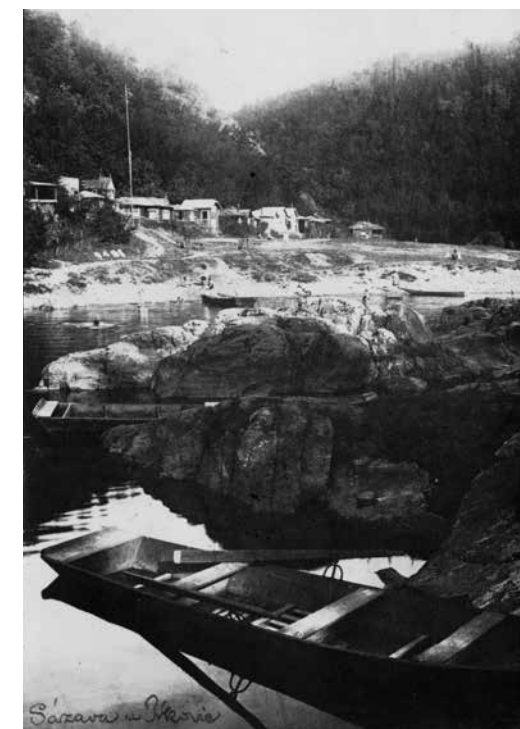
V roce 1921 se podle výše uvedeného projektu začalo s úpravou stezky, kde byly provedeny následující práce. Trasa byla částečně přeložena, byly postaveny kamenné schody do vyšších partií stezky, dva mosty – přes Třebsínský a Voborní potok, které mají zděné pilíře a dřevěné konstrukce, přestavěn byl mostek téže podoby přes Rakouský potok, byly zřízeny dvě nové vyhlídky a doplněny scházející opěrné zdi proti vodě i proti stráním, stezka byla pískována a zpěchována, tak aby činila dojem upravené parkové cesty. Její celková délka se zkrátila na délku 6,8 km (k přívozu Žampach) a má šířku 150 až 200 cm. Dokončení úpravy v předpokládaném termínu se nepovedlo a prodloužilo se až do roku 1924. Ještě v roce 1925 probíhaly na stezce dokončovací práce, jako je pěchování a odstraňování škod způsobených přírodními živly (například oprava mostků přes Třebsínský potok).



Posázavská stezka na úpatí Medníku po dokončení v roce 1924. Foto KČST



Posázavská stezka. Foto Josef Polanecký, Praha, rok 1933. (Regionální muzeum v Jílovém u Prahy)



Na Babách u Pikovic. Foto Josef Dvořák. (Archiv Vojtěcha Pavelčíka)

O úpravě stezky od Žampachu k přívozu v Krhanicích se již neuvažovalo, natož o pokračování k Německému Brodu. Úsek mezi Kamenným Přívozem a Krhanicemi v průběhu let zanikl a v blízkosti Sázavy vznikly samostatné úseky značených cest, které se dají spojit do stezky podél řeky.

V roce 1925 umístilo Ústředí KČST na skále V Babách pamětní desku o rozměrech 100×130 cm, aby chodcům připomnělo jak budovatele, tak i vynaložený náklad na stavbu. Vyrobit ji *Městské železárně v Rokycanech* a nesla nápis >>POSÁZAVSKÁ STEZKA mezi Pikovicemi a Žampachem, dlouhá 6,8 km, vybudována byla nákladem Kč 230.000,- Klubem čl. turistů v letech 1914–1924<<. Pozornému turistovi jistě neuniklo, že tento text je odlišný oproti nápisu, který se dnes na desce nachází. Vzhledem k tomu, že znění původního textu pochází z důvěryhodných dobových materiálů vedení KČST, podporuje to domněnku, že byla pamětní deska v průběhu 2. světové války z nějakého důvodu sejmuta a po válce nahrazena deskou současnou. Zdali je tato domněnka správná a proč k sejmutí došlo, je předmětem dalšího bádání. Nezdá se totiž moc pravděpodobné, že by pamětní deska mohla německým okupantům z nějakého důvodu vadit, a to ani z důvodů „vlasteneckých“. Klub český turistů (od r. 1939 opět KČT) nebyl totiž v době 2. světové války jako jedna z mála organizací zakázán.

V roce 1925 předalo ústředí KČST Posázavskou stezku do správy pražského odboru KČST, který prováděl další údržbu i opravy. V roce 1926 pražský odbor navrhnul, aby byla vyhlídka v Třebsínském zákřutu (u rozcestí Pod Třebsínem) nazvána Raisovou, což se následně stalo. S Posázavskou stezkou souvisí ještě další podniky nebo stavby, které postavil nebo provozoval KČST. Tak například na železniční zastávce v Pikovicích, dnes Petrov u Prahy, vystavěl v roce 1921 dřevěnou čekárnu s bufetem a během téhož roku žádal ještě o přístavbu verandy. Pod zastávkou zřídil přívoz, který fungoval až do roku 1937, kdy byla otevřena stávající železobetonová lávka. Na své výplatní listině měl klub i přívoz Na Terezií a jako součást Posázavské stezky byl provozován také historický Brabcův přívoz na Žampachu.



➡ Komentovaná vycházka k počtě pana ředitele Klimenta, realizátora Posázavské stezky. Na patníku Michael Antony, 19. 3. 2023. Foto Vojtěch Pavelčík



Klimentova vyhlídka v třicátých letech. Foto Jaroslav Pacovský, Praha



➡ Pochodníci donesli jako vzpomínku na stvořitele Posázavské stezky Josefa Klimenta na stejnojmennou vyhlídku kytičku. Tu si celý pochod stezkou předávali jednotliví účastníci vzpomínkové cesty 19. 3. 2023 mezi sebou a na závěr chvílkou ticha uctili jeho památku. Na fotografii Václav Šmerák s květinou, pochodníci a fotograf Vojtěch Pavelčík. Foto Jožka Novotný

Pro zajímavost, České dráhy v té době byly jenom v Braníku schopné za sobotní odpoledne odbavit 30 000 lidí. To je neuvěřitelné. To dneska nedá snad ani Hlavní nádraží.

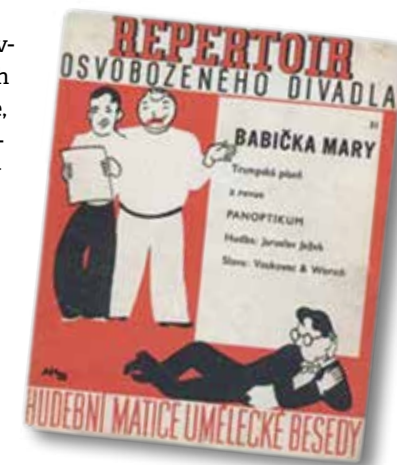
A to je pro tohle místo vše a pokračujeme dál na další vyhlídku, a tou je vyhlídka Klimentova.

Nyní jsme tedy na vyhlídce Klimentově, ale až půjdeme dál po cestě, tak dojdeme ke kamenným schodům. To je asi nejvíc autentické místo tady na stezce. Jsou to původní kamenné schody a každý, na koho



Původní schody Posázavské stezky severně od Klimentovy vyhlídky. Foto Zdeněk Jirásek

si vzpomenete za těch sto let, všichni ti trampové slavných jmen, všichni ti turisté, normální návštěvníci se těch schodů svojí nohou dotkli. Až za chvíli po nich půjdete, bude to opravdu ve stopách Boba Hurikána, jak je uvedeno v názvu naší dnešní procházky. Pod těmi schody se nachází chata a u té se zdržíme, protože je velmi památná tím, kdo ji před válkou vlastnil. Ještě opakuji, až půjdete po těch schodech, vzpomínejte na všechny naše předchůdce. Mimochodem pod těmi schody byla hospoda U Mařeny. Kdo zná písničku pánů Voskovce a Wericha o babičce Mary, tak ta vznikla zde, protože hospodu u Mařeny provozovala paní Marie z Třebšína a pro ní a na ni jí právě složili.



Jedna z vedlejších chat se jmenuje Tao. Tu postavil velký kamarád Boba Hurikána a pozdější kronikář Teletína, pan Vladimír Mühlbach. V Regionálním muzeu v Jilovém máme v depozitáři jeho sepsané vzpomínky na začátky trampingu v okolí Sázavy.



Vladimír Mühlbach ve svém srubu. (Teletínská kronika)



Ilustrační foto krbu, jak asi ve srubu u traperu Mühlbacha mohl vypadat. (Teletínská kronika)

Kronikář Teletína pan Mühlbach vedle dějin trampingu a lásky k Sázavě zmapoval historii vsí nad kaňonem Sázavy. Byly to Třebšín, Krňany, Teletín a zasloužil se o připomenutí prvního jahodáře v Čechách, přezdívaného Amerikán nebo také Jahodový král, cestovatele Rudolfa Strimpla. Ten na statku Chlistov u Netvořic začal pěstovat velkoplodé jahody, které poznal v druhé polovině 19. století na cestách po Americe. Na přelomu 19. a 20. století to byla novinka, která se rychle rozšířila do celých Čech a na Moravu. Dal tak obživu zejména chudému Povltaví a Posázaví. A všem návštěvníkům dolního toku Sázavy pokušení si někde na poli natrhat do hrsti první červené jarní plody jahodníku odkudsi z Ameriky.



Osada Arroyo v době svého vzniku, ještě před postavením pozdější tramské chaty. Rok 1926

A úplně tam vzadu, jak vidíte ty vyskládané kameny, tak to je Arroyo. A právě k Arroyo se váže přímo ukázkový příběh o tom, jak vznikají názvy tramských osad. Na původním místě byla úzká louka podél břehu a v roce 1924 tam u ohýnku seděla parta kluků, kteří přemýšleli jako správní průkopníci, jak se budou jmenovat. A měli s sebou bednu syrečků. To jen tak na okraj. Baštili ty syrečky a v jejich oděru určité padala různá vzletná jména. A najednou se jeden z nich šel vykoupat a kouká, že na hladině pluje kniha. Tak pro ni doplaval a ještě ve vodě zachráněnou knihu otočil. Byl to román od Karla Maye Satan a Jidáš a zachránce ji otevřel přímo na kapitole Hacienda Arroyo. Takže o názvu bylo rozhodnuto a už skoro sto let se tomu tady říká Arroyo. Jinak vidíte ty obrovské svahy z vyskládaných kamenů. Je to práce barabů, kteří stavěli trať Posázavského pacifiku. Všechny ty práce od Davle až k Čerčanům dělali ručně bez jakékoliv techniky. Celou železnici s tím vším kolem, s tunely a se zářezy ve skále postavili za neuvěřitelné tři roky. Jenže barabové se jim říkalo proto, protože s nimi byly potíže. Přišli k nám totiž většinou z Itálie. Ano, tehdy si z Itálie chlapi jezdili do Čech vydělat peníze. Ale zpět ke vzniku názvu barabové. Když křižovali Ježíše Krista, tak lotr po jeho levici se jmenoval Barabáš. A protože s těmito chlápky byly potíže a byl tady díky nim v těch letech trochu Divoký západ – a to místní chlapi nebyli žádný ořezávátka – tak

Velký kříž u kterého stojíme je věnovaný všem vorařům, kteří zahynuli při své nelehké a nebezpečné práci a za námi je na skále upevněna bytelná cedule oznamující, že Posázavská stezka o délce 6,8 km byla vybudovaná v letech 1914–24 Klubem československých turistů nákladem 230 000 Kč. Což v té době byly velké peníze.

A naproti nám přes řeku je osada Rafanda. Proč Rafanda? Její zakládající osadníci se zároveň věnovali chovů psů a tak to tady občas „rafalo“ ostošest...



Betonové patky sloupů elektrického vedení, pozůstatek nacistického záboru kraje

Pěšina se nám zde pozvolna mění na širokou cestu, opouštíme Zlatý kaňon, ale stále se budeme držet turistické červené, dokud nedojdeme ke dvěma nenápadným betonovým patkám vlevo od cesty.

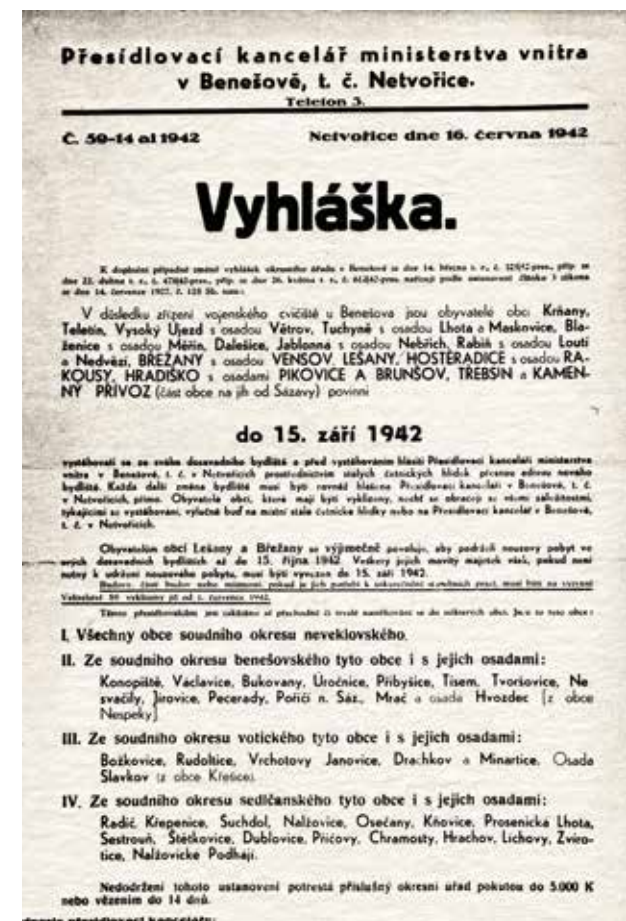
Tyto dvě nenápadné betonové patky jsou pozůstatkem německého záboru tohoto kraje za druhé světové války a připomínají jeho proměnu ve výcvikový prostor SS. Patky totiž byly součástí elektrického



Za fotografem, který z donucení pracoval pro SS na Hradištku, jezdil měsíčně jeden z důstojníků z tábora pro hotové fotografie – na koni, přes řeku... (Archiv Jaroslava Čvančary)

vedení do jedné z chat na druhém břehu. V ní bydlel v době války pražský fotograf, no a Němci potřebovali fotit frekventanty svoji ženijní školy, která se nacházela v Hradištku, a sháněli fotografa.

Přišli proto za dotyčným fotografem, který se duchaplně vymluvil na to, že na chatu nemá zavedený elektrický proud. Bohužel, pro armádu to problém nebyl, a než se nadál, měl chatu elektrifikovanou – jako jedinou tady široko daleko. A tak musel souhlasit s tím, že bude fotografovat. Po válce byl obviněn z kolaborace, ale dostal ze z toho díky tomu, že ode všech fotografií dělal kopie, které uschoval. Tyto fotografie pak byly použity při pátrání po válečných zločincích.



Roku 1942 se stala řeka Sázava od Pikovic po Kamenný Přívoz a dál hranicí cvičiště SS. Sruby a chaty na straně Hradištku, Třebšina či Rakousku nuceně osiřely až do konce 2. světové války. Na Hradištku a v Břežanech vnikly internační tábory, SS-Hofy hospodařily na polích a řada srubů, chat, domů byla zničena při cvičení ženistů SS. (Archiv Mezi řekami)

O kousek dál, támhle vlevo, vidíte chatu, kterou třicet let vlastnil spisovatel Jaroslav Foglar, a dá se předpokládat, že v ní napsal mnohé z toho, co ovlivnilo život několika generací kluků a holek. A vsadím se, podle toho, kolik nás tu je, že i mnohým z vás.

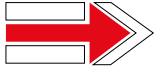
A tím zároveň končíme naši komentovanou procházku Zlatým kaňonem, Pikovice jsou na dohled, nádraží Posázavského pacifiku taky.

Děkujeme vám všem za účast, pozornost i trpělivost a zase někdy na stezce...





Kaňon Sázavy, kudy se vine Posázavská stezka, z ptačí perspektivy fotografa Jiřího Jirouška



TAJEMSTVÍ ZLATÉ ŘEKY SÁZAVY aneb jak si naplnit kapsy zlatem

Šárka Juřinová

„Ve vlnách Sázavy se skrývá moudrost staletí, která čeká na ty, kdo jsou ochotni naslouchat jejímu tichému vyprávění.“

Sázava patří k jednomu z nejkrásnějších vodních toků, který proudí srdcem České republiky. Řeka se zapsala do srdcí místních obyvatel i návštěvníků díky své kráse, přírodnímu bohatství a kulturnímu dědictví. Připojte se k nám na cestě po této zlaté řece a objevte její tajemství.

Turisté na Posázavské stezce procházejí nejen přírodními krásami, ale také unikátním jílovským zlatorudným revírem. Zlato patřilo od nepaměti k velmi cenným a vyjimečným kovům. Není také divu, vždyť pro jeho vzácný výskyt a mimořádné vlastnosti je žádaným artefaktem dodnes.

Páteří zdejšího těžebního revíru se staly zlatonosné žíly, táhnoucí se od řeky Sázavy přes Luka pod Medníkem a Bohuliby až k samotnému Jílovému a dále k Radlíku. Jednalo se o tzv. Šlojiřské a Kocourské pásmo, z nichž první dosahovalo délky 7 a druhé 4 kilometry. Vedlejší větve vlastního revíru pak tvořila pásma Štěchovicko-slapské, Smolotely-Horní Líšnice a pásmo Psí hory. Ložisko v jílovském revíru je charakteristické makroskopickými nepravidelnými zlatými nugety (oproti jiným ložiskům zlata v ČR). Obsah zlata v rudě se označuje jako kovnatost a v Jílovém se pohyboval od cca 2 g/t až po stovky g/tunu. Hlavním rudním minerálem, na který se váže místní zlato, je křemen, dále pak sulfidy (pyrit, arsenopyrit), z mineralogického hlediska jsou v jílovském revíru významné výskyty minerálů teluru – teluridů, např. jíloveit je dle Jílového i pojmenován.



Jílovské zlato z dolu Pepř. (Regionální muzeum v Jílovém u Prahy)

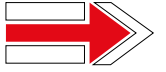
- > zlato dosahuje mimořádné hustoty – krychle o rozměru 4 × 4 cm váží 1 kg
- > zlato nekoroduje a nemění své vlastnosti ve vzduchu ani ve vodě
- > zlatá cihla v bance váží kolem 11 kg
- > zlato je mimořádně kujné – 1 gram zlata, což je kulička o průměru něco málo přes 2 mm, může být rozklepán na fólii o ploše cca 1 m²



Rýžovací pánev se zlatými nugety. Foto Martin Frouz



Trat Posázavského pacifiku nad sázavským údolím u Žampachu. Foto Jiří Jiroušek



Krása parní lokomotivy se nedá zapřít. Foto Michal Kupsa

ZA ROMANTIKOU POSÁZAVSKÉHO PACIFIKU

Michael Antony – Tony

Píše se rok 1899 a skoro na dohled od hlavního města Českého království v tehdejší rozlehle rakousko-uherské říši se odehrávají scény, které by člověk čekal spíš na Divokém americkém západě. Ve skalnatém a pustém kaňonu řeky Sázavy, který byl do té doby pouze útočištěm pytláků, kameníků a vorařů, se děje něco velmi neobvyklého. Stovky mužů v kloboucích a mnohdy v roztrhaných oděvech roztloukají palicemi, krumpáči a za pomoci dynamitu tvrdou skálu, aby otevřeli cestu nové železnici. Když některý z nich zahyne nebo podlehne nemoci, je pohřben do budovaného železničního náspu a práce jdou dál. Později se vlaku, který jezdí nad místy jejich věčného spánku, začne říkat Posázavský pacifik.



Historický vlak na Kocourském (Žampašském) viaduktu tažený lokomotivou zvanou „Čtyřkolák“. Foto Zdeněk Jirásek



Plánovaná trasa 11 km odbočky z Davle do Brunšova, Štěchovic a Slap k budovaným vltavským přehradám. O její stavbě se uvažovalo na počátku 30. let z popudu ředitelství vodních cest. Pochozí komise se konala koncem června 1931. Vedle dvou kratších tunelů byl také navržen 1200 m dlouhý tunel za Štěchovicemi.

místních i chatařů bylo od těchto záměrů upuštěno. Bohužel se při novodobých opravách často nebere zřetel na jedinečnost této trati a rekonstrukce jdou podle stejného zadání jako na tratích jiných. Jsou bourány staré drážní domky podél trati a romantická nástupiště malých zastávek se mění v unifikovaná euronástupiště betonových panelů a průhledných prosklených čekáren. Posázavský pacifik tím hodně ztratil.

Nicméně i přes tuto nepřejícnost nebo snad nepochopení novodobých projektantů a investorů zůstává jízda po této trati nezapomenutelným zážitkem. A při troše štěstí budete po letní bouřce z okna vlaku koukat na mraky stoupajících vodních par, prosvětlených sluncem, mezi kterými se hluboko dole objeví tok řeky, prudké skalní srázy i protější zalesněné svahy Medníku. A tehdy možná pocítíte touhu nasadit si stetson, kostkovanou košili, obout těžké kanadky a vyskočit v zatáčce z pomalu jedoucího vlaku, neboť právě jste jeli kaňonem And či Skalistých hor a dobrodružství volá...



Žampašský most s parní lokomotivou. (Regionální muzeum v Jílovém u Prahy)



Nádraží ve Vraném nad Vltavou



Nádraží Praha-Braník. (Archiv Miloše Kapouna)

JAN MORÁVEK

V knižní trilogii Plavci na Sázavě, Divočina a Skalní plemeno popsal bez příkras tvrdý život tamních plavců, kameníků, pytláků a hajných – ještě v době před vybudováním železnice.

Kniha Skalní plemeno byla později zfilmována, stejně tak i známý Plavecký mariáš, další z jeho knih.

Bohužel dnes se již jeho knihy nevydávají, ale dají se stále ještě sehnat v antikvariátech. Tomu, kdo by si chtěl udělat představu o tom, jak se žilo v Posázaví, když to byl ještě chudý, odloučený a svérázný kraj, ve kterém lidé spoléhali hlavně sami na sebe, přečtení Morávkových knih vřele doporučujeme.

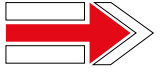


Autoři fotografií: Michal Kupsa, Jiří Kamenský, Michael Antony.
Historické fotografie Regionální muzeum v Jílovém u Prahy a Národní muzeum.





Pikovice za rozbřesku. Foto Zdeněk Prošek



Chaty osad Club údolí ticha, Dakota a Spojené osady Údolí slunce ve Zlatém kaňonu Sázavy u Luk pod Medníkem.
Foto Jiří Jiroušek

PŘEDVÁLEČNÝ TRAMPING A TRAMPSKÉ OSADY NA ZLATÉ ŘECE

Martin Maršálek

Rozmach turistiky na přelomu 19. a 20. století zasáhl i Posázaví. S turistikou ale do této lokality po 1. světové válce přišel nový fenomén – tramping. Stal se volnější odnoží více či méně organizovaných forem skautingu, řada trampů se rekrutovala právě z bývalých skautů, kteří do sázavského povodí zavítávali a měli zde svá stálá tábořiště.

Ale i tramping se rychle proměňoval. Z původní převahy tzv. divokých trampů, toulajících se volně krajinou a nedělajících si starost s přespaním v přírodě, Posázavím stále více procházely vícečlenné pražské party, které začaly vytvářet trampské osady. Nejprve byl tento termín vztahován právě k partě kamarádů, která někdy ani neměla své stálé tábořiště, tzv. camp. Přibližně od roku 1918 však termín trampská osada začal dostávat nový rozměr. Trampové se totiž začali sdružovat do větších komunit a zakládali svá stabilní sídla. Nejprve v podobě shluku příbytků z toho, co zrovna bylo po ruce, později z bedýnek či stromových kulatin (tzv. boudy). Každá bouda měla většinou i svůj vznosný název a své osazenstvo, které se někdy v krátkém čase obměňovalo. Několik bud pak vytvářelo spojené osady, později jen osadu. Trampové své příbytky zvelebovali a zvětšovali, až se z nich stávaly chaty. Tak tomu bylo i v Posázaví.

Ve 30. letech minulého století řada obcí a místních živnostníků pochopila, že i z rozvoje



Trampové, obálka Pionýrské stezky, Zdeněk Burian (1974)

trampingu mohou těžit. A tak na osadách nebo v jejich blízkosti vznikaly různé sezónní prodejní kiosky, kantýny či regulérní restaurace. Obecní úřady začaly povolovat a evidovat stavby trampských chat, pochopitelně za poplatek. Hlavní rozmach trampingu v Posázaví měla na svědomí hlavně dobrá dopravní dostupnost, především

S velkou oblibou se jezdilo na louku, kde se fíkalo " U dubu " a kde také letenská šlechta konala své reje. Parta Ládi Laußmanna byla tu jako doma. Jedna z nejstarších part - 1918 - 19 osm mužů byla vedena v těchto letech Peppu Počepickým, Fr Rouskem, Ed. Reimannem, Zabalákem, Malým, Madvédem atd. O mnoho později tu postavili jako první chatu na Vlčí skále " Arizona ". Parta aby dostala povolení ke stavbě chaty, žádala o povolení pod názvem " Stolní společnost ".

" U Mateny ". Těsně nad posazavskou stankou si v roce 1932 si postavila větší kantýnu Marie Dupalová-Bártová. Na straně k vodě byla 3 okna : jedno v kuchyni a 2 v " sále ". Později přistavěla jakousi krytou verandu, kde byly sražené vždy 4 kály a na nich prkená tabule a po obou stranách téhož stylu lavice, byly tu 4 stoly. Vyhlášená kuchyně, vychlazené lahvové pivo a různé drinky vábily blízké i vzdálenější trampy, osadníky i vjíletníky procházející údolím Zlaté řeky-Sázavy. Měla i svůj přívoz a stálala pod bukovými stromy naproti místu, kde se fíkalo " na pískách " stála tu až do vystěhování pro ovišitě SS v roce 1942. Po válce se opět kantýna jak se jí všeobecně fíkalo, kantýnu opět otevřela až roku 1946, pak ji prodala. Kantýna byla pěkná a statná a jak se říká " oí rány ". Nikomu nezůstala nic dlužna,



Osadníci před osadou Rafanda (cca 1930)



Trampové na osadě Ajax (1931)

Fotografie ilustrující ukázky z kroniky Vladimíra Mühlbacha (Archiv Martina Maršálka)

keré protíná železniční trať. Větší osadou je Údolí peřejí (též Spojené osady Údolí peřejí), založená roku 1930. Okolí zříceniny hradu Zlenice už bylo navštěvováno skauty od roku 1918. První chatou byla u řeky v roce 1927 postavená Kalifornie, později přestěhovaná do bočního údolí. K dalším významným chatám osady patří Yucatan, Huberta, Jemilaje, Ratejna, Valona, Atlantic, Overland Red, Bungalov, Šanghaj a U Tří šerifů. V horním cípu lesa u Višňovky utvořilo několik chat samostatnou část osady, nazvanou Údolí ježků, nebo též Saturn. V údolí nazývaném Žlábký se kolem roku 1935 nově usadila osada Key-West, která sem přešla z Lensedelského potoka.

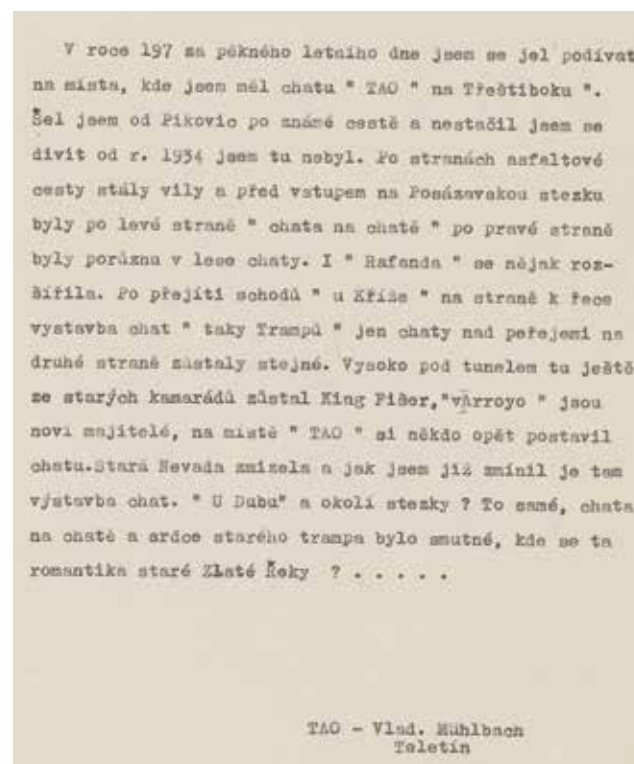
Trampové se usazovali i na přítocích Mníchovky. Na Vidovickém potoce mezi Všešímy a Vidovicemi je osada U Dubu, která sdružila několik předválečných osad. Jako první se tady usadila oldskautská osada Hiawatha (1923), další byla Sršňů. Ke starým chatám patřily Wolves, Severka, Aljaška, Darling a Sacramento. Další osadu, Starý Uragan, najdeme na Lomnickém potoce nad Mirošovnicemi. Trampové sem dorazili roku 1930, do roku 1936 postavili šest chat.

Staré trampské osady nalezneme i na Turyňském potoce v okolí Pohoří a Skalska. Největší z nich je Kondor, kde první chata vyrostla v roce 1929. V těsné blízkosti je další malá osada, Gring. Trampové zde postavili první trojici chat roku 1933. Blíže ke Skalsku leží osada Strong-heart, která původně sídlila v údolí pod Lensedly. Část osadníků zamířila na nové působiště, kde roku 1936 vystavěla první chatu. Na sousedním Chotouňském potoce na vrchu Vráž najdeme osadu Skagway, kde první chata stála v roce 1928.

Život na trampské osadě poskytoval množství starostí, ale především radostí a zábavy. Boudy, respektive chaty v podstatě sloužily jen jako noclehárny, veškerý osadní život se totiž odehrával venku. Trampské osady zrodily mnoho osobností, zejména z oblasti sportu či kultury. Za nejlepší éru osadního života jsou považována 20. a 30. léta. Až na výjimky se na osadách žilo poměrně normálně i za 2. světové války. Bujný život zažívaly trampské osady i v 50.–70. letech. Pak však začaly přicházet zásadní faktory, které se na osadním životě podepsaly negativně – elektrifikace, parcelace, celospolečenská změna po roce 1989 a s nimi spojený rozmach podnikání a větší členění společnosti do tříd,

otevření hranic a rozmach cestování, restituce, exekuce, rozmach informačních a komunikačních technologií... Svůj negativní podíl na některých osadách, rozložených v těsné blízkosti řeky, měly i ničivé povodně z prvních dvou dekad 21. století.

Mastňáci, padouři – tak trampové kdysi po hrdavě nazývali ty, kteří moc trampské myšlenky neholdovali a věnovali se spíše hmotným statkům a konzumnímu životu. První generace předválečných osadníků už nežije, z druhé už také moc nezůstává. Přichází noví, často bez vztahu k trampské minulosti. Nověji se této skupině říká náplavy. Existují osady, kde náplavy dokázaly probrat k životu už prakticky nefungující společenství. Ale je jich málo. Většinu osad už s jejich trampskou minulostí moc nespojuje, jen na málokteré najdeme šerifa. Čas ukáže, zda je to definitivní trend, nebo je nějaká renesance na obzoru. Snad o poznání lépe je na tom divoký tramping, který i v době outdoorového vybavení a zážitkových agentur má stále své věrné příznivce.



Ukázky z kroniky Počátky trampingu na dolní Sázavě v letech 1919–1935. Vladimír Mühlbach. (Regionální muzeum v Jílovém u Prahy)



Marko Čermák je v kaňonu pod Medníkem častým hostem a jeho návštěvy ho inspirovaly k vytvoření krásné mapy Dolního Posázaví. Na fotce se loučí ve chvíli, kdy část jeho spoluosadníků ještě spala, protože musel vyrazit z lesa dřív, aby stihl svůj koncert v Lucerně. Foto Miloš Kapoun





Rekonstruovaná trať Posázavského pacifiku. Foto Zdeněk Prošek



➡ Takřka jarní Posázavská stezka roku 2023. Foto Jožka Novotný



Ilustrační snímek Jakub Harsa

JEN SE DÍVEJME, PROSÍM...

Jakub Harsa

Národní přírodní památka Medník



Vrch Medník a řeka Sázava. Foto Zdeněk Prošek

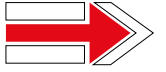
Přibližně 20 kilometrů jihovýchodně od Prahy se na levém břehu Sázavy zvedají svahy dvou Medníků – Velkého a Malého. Na severovýchodním a východním svahu Malého Medníku bylo již v roce 1933 vyhlášeno zvláště chráněné území.

Medník je národní přírodní památka v katastrálním území Hradištko pod Medníkem, která je

součástí Přírodního parku Střed Čech. Rozkládá se převážně na severovýchodním svahu vrchu Medník (416 m n. m.) na dolní Sázavě u Pikovic, jehož chráněné východní a severní srázy pokrývají smíšené listnaté lesy s pásy suťových porostů. Roste zde kriticky ohrožený druh liliovité rostliny kandík psí zub. Vrch Medník je proslulý jako



➡ Pamětní deska kamarádům padlým v době 2. světové války na skále při Posázavské stezce. Foto Michael Antony - Tony



Pracovně-výchovný tábor
Břežany



Břežany (za 2. světové války Breschan), část obce Lešany v okrese Benešov.
V elipse naznačeno místo někdejšího pracovně-výchovného tábora.
Foto Jiří Jiroušek

PRACOVNĚ-VÝCHOVNÝ TÁBOR HRADIŠTKO/BŘEŽANY

Tomáš Zouzal

Text je upravenou verzí přednášky proslovené 28. října 2023 na obecním úřadě v Lešanech. Vypovídá o nucené práci ve výcvikovém prostoru SS, který se v letech 1942–1945 nacházel jižně od Sázavy – řeka tehdy od Poříčí nad Sázavou až k soutoku s Vltavou tvořila jeho severní hranici.

Cvičiště bylo zřízeno z rozhodnutí říšského vůdce SS Heinricha Himmlera se svolením zastupujícího říšského protektora Reinharda Heydricha. Vystěhování zde žijících obyvatel se uskutečnilo po etapách, většina z nich nuceně odešla mimo cvičiště, část zůstala a zajišťovala především zemědělské práce, řemesla a služby pro SS. K plnému využití cvičiště bylo ale nutné vybudovat vojenské zázemí, což vyžadovalo rozsáhlé materiální a lidské zdroje.

Velkoněmecká říše měla již před druhou světovou válkou problém s nedostatkem pracovních sil, a když v roce 1939 vypukla válka, situace se dále zhoršila. Proto už od vzniku protektorátu dochází k tomu, že Češi jsou nájímáni na práci „do říše“, a jelikož počet takto získaných lidí nestačí, přejde se později k nucenému nasazení. Celé ročníky mladých českých lidí – 1918, 1919, 1920, 1921, 1922 – jsou nedobrovolně odesílány buď do Německa, anebo na různá místa v protektorátu. V něm mimo jiné rostou vojenská cvičiště, z nichž největší je prostor mezi Sázavou, Vltavou, Benešovem a Sedlčany, který nese název „SS-Truppenübungsplatz Beneschau“. Jeho výstavba si žádá velké množství pracovních sil a orgány SS nájímají různé stavební firmy, aby tu stavěly vše, co je zapotřebí.

Problém tkví v tom, že ony firmy mají určitý počet svých zaměstnanců, který ale nestačí. Cvičiště se mezitím rozrůstá a válka se zároveň vyvíjí v neprospěch Německa. V takové situaci je třeba výstavbu zrychlit, získat pro ni více pracovních sil, a to ideálně hned. Ale kde je vzít? Potřeba Waffen-SS je naléhavá, a tak se v Praze v polovině září 1942 uskuteční porada, na níž se sejdou zástupci centrálních úřadů, zejména z úřadu říšského protektora a z ministerstva hospodářství a práce. Ujednají, že na území výcvikového prostoru musí urychleně vzniknout pracovně-výchovný tábor, a o čtyři dny později už jeho první velitel přijíždí na Hradištko. Na místě zjišťuje, že tu zatím není žádné zázemí ani pro něho samotného, takže ho ubytují vojáci z místní ženijní školy SS. Vzápětí dorazí strážní oddíl – čeští policisté, ti



Pracovně-výchovný tábor Hradištko v roce 1943

také nemají kde být. Nikdo jim ani neřekl, že tady pro ně nebude nic připraveno. I těch se ujmou ženisté a svépomocí se začne stavět. Pak sem jsou posláni první káránci a ti vlastně sami sobě staví tábor, kde budou věznění. Základ tvoří dřevěné baráky (ubytovací, správní a hospodářské budovy), je tady jídelna a kuchyně, ovšem odděleně pro personál, také dům velitele a domky pro stráž. Tábor je oplocen, ale v této fázi zde ještě nestojí strážní věže.

Nyní k otázce, co to vlastně pracovně-výchovný tábor je. Kdo je tam odeslán, proč a na jak dlouhou dobu? Tady se opět vrátíme k problému, kde vzít pracovníky, a k tomu, že v Německu již před válkou chyběli. A tak na jejím počátku dochází k situaci, kdy jsou v říši vytvářeny takzvané pracovně-výchovné tábory, sloužící k dočasné internaci zaměstnanců, kteří podle představ svých zaměstnavatelů nepracují řádně. Jinými slovy: Chodíte pozdě do práce? Odcházíte dřív, než máte? Nevracíte se včas z dovolené? Jste v práci líní? Vašemu zaměstnavateli se to nelíbí? Pošle vás na určený počet týdnů do pracovně-výchovného tábora, a tam vás naučí dělat. Pak se vrátíte do práce a budete pracovat řádně – taková je myšlenka. Jak to bylo v praxi, k tomu se dostaneme později. Důležité je, že do pracovně-výchovného tábora je dotyčný odeslán pouze na dobu přechodnou, na rozdíl od táborů koncentračních. Tam většinou ti, kdo se v nich ocitli, zůstali až do konce války – pokud se ho vůbec dožili. Jinak nutno podotknout, že podoba obou typů táborů i podmínky v nich panující se moc nelišily, byť české pracovně-výchovné tábory byly oproti německým nebo rakouským mírnější.

Z Hradištka se nám dochoval konvolut fotografií. Jsou to velmi vzácné snímky, které byly pořízeny jako reprezentativní materiál. Můžeme si to představit následovně: jste nadřízení pracovně-výchovných táborů a chcete do Berlína poslat nějaké ukázky, co jste tady vybudovali a jak to tam vypadá. Takže najmeme profesionálního fotografa a necháte vytvořit snímky, jak ten pracovně-výchovný tábor je vzorný, čistý, skvělý. Jak tam vězni pracují, na čem spí, že se mají kde umýt. Ale je nutné, abychom viděli také to, co je za tím. Například, jak ta práce byla nesmírně namáhavá. Ti lidé nemají ani rukavice, a přitom pracují na vykládkách kamení. Můžete si všimnout, jak jsou oblečení. Měli uniformy převzaté po československé



Namáhavá a někdy i nebezpečná práce káránců z hradištského tábora sloužila zejména k výstavbě silnic a budov po Waffen-SS



armádě a případně i jiné kusy – podle toho, čeho se dostávalo. Ostrahu nad nimi konali čeští policisté, později četníci. Je to logické a pro okupaci příznačné – Němci vládnou, Češi poslouchají jejich příkazy a dělají to, co Němci chtějí. Tedy v uvozovkách.

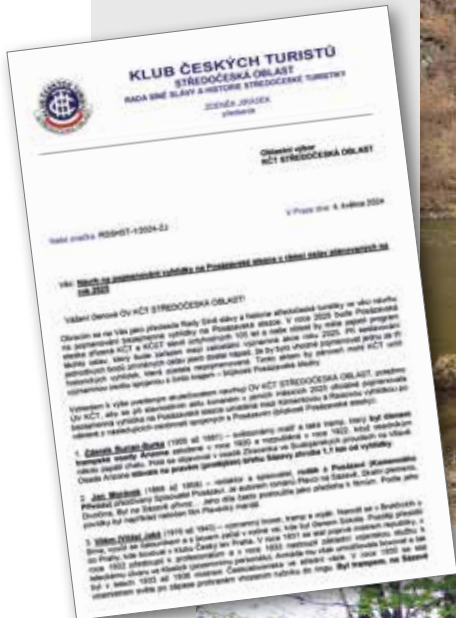
Práce vězňů na cvičišti SS obnášela zejména stavební činnosti. Kmenový tábor Hradištko měl proto i různé pobočky, které vidíme na mapě. První vznikla v Hostěradicích, a to z toho důvodu, že severní částí cvičiště byla budována silnice ze Štěchovic přes Hradištko na Krňany a dále na východ až k Benešovu. Vězni z Hostěradic na ní měli budovat úsek od Kamenného Přívozu do Krňan. Pak následovala pobočka v Krhanicích. Ta byla vytvořena v souvislosti se školou pancéřových granátníků SS na Prosečnici a vězni tu například stavěli střelnici pro vojáky. Nás bude ale zajímat zejména pobočka břežanská, která v květnu 1943 s největší pravděpodobností vznikla v souvislosti s tím, že část vojáků z prosečnické školy byla umístěna v sousedství Břežan – v Lešanech. Pobočka v Bukovanech zase souvisela s tamní školou útočných děl SS, která se později přesunula do Vrchatových Janovic, takže chápeme, proč vznikne i pobočka Janovice. Nakonec tady máme Jírovice a Tvoršovice. Ty souvisí s počiny v této části cvičiště. V Tvoršovicích byl budován muniční sklad, ale zprvu se tu pro vězně nenašlo místo. Proto byli nejprve v Jírovicích a teprve později se stěhovali do Tvoršovic.

Mapa ukazuje i jednu zvláštnost – poslední pobočka se totiž nacházela až v Pardubicích. Tamní vězni měli za úkol zlikvidovat pozůstatky vypálené vesnice Ležáky... I takovéto smutné příběhy jsou propojeny s krajinou Posázaví. Co nás však ještě na této mapě bude zajímat, je, že Břežany mají stejný znak jako Hradištko – znak kmenového tábora. To z toho důvodu, že v listopadu roku 1943 byl kmenový tábor Hradištko do Břežan přesunut. Proč? Protože na cvičišti je stále nedostatek pracovních sil a na Hradištku z toho důvodu vznikne nový typ tábora, tentokrát pobočka koncentračního tábora Flossenbürg. Tamní pracovně-výchovný tábor je upraven, káránci se odtud přesouvají do Břežan, zatímco na jejich místo budou deportováni političtí vězni. Nejvíce Francouzi a „Rusové“, ale také třeba Španělé, Italové a příslušníci



... Až se jednou dostanu domů, nechci vidět víc vody pohromadě,
než teče v Sázavě pod Medníkem, kde jsem mívval chajdu...

Vilda Jakš



V roce 2024 navrhuje Rada Síně slávy a historie středočeské turistiky na trase Posázavské stezky pojmenování doposud bezjmenné vyhlídky mezi Klimentovou a Raisovou vyhlídkou. Je uctěním památky Vildy Jakše, významného boxera a trampa, který zahynul za 2. světové války při hlídkovém letu nad Biskajským zálivem. Dopis a foto vyhlídky Zdeněk Jirásek. Foto řeky s chatou Vildy Jakše Vojtěch Pavelčík



Posázavská stezka – pochodníci 19. 3. 2023. Foto Vojtěch Pavelčík





Pohled z chaty Kansas (zvaná Starý Kansas) Vildy Jakše. Foto Vojtěch Pavelčík

VILDA JAKŠ BOXER A TRAMP Z POSÁZAVÍ

Michael Antony – Tony

Až se jednou dostanu domů, nechci vidět víc vody pohromadě, než teče v Sázavě pod Medníkem, kde jsem míval čajdu...

V českém filmu *Pěsti ve tmě*, natočeném v roce 1985 režisérem Jaroslavem Soukupem, se jeho hlavní hrdina jmenoval Vilda Jakub a podoba jména s Vildou Jakšem nebyla náhodná.

Vilda Jakš se narodil 25. dubna 1910 v Bratčicích u Brna. V době dospívání odešel do Prahy ke svému strýci vyučit se čalouníkem. Zde se seznamuje s trampíngem a začíná jezdit do skal kaňonu Zlaté řeky – Sázavy, kde v roce 1928 poprvé boxuje, a to při stavbě srubu Harward.

Jeho kamarády inspirovaly zatlučené kůly k vytvoření ringu a vyhlášení boxerského turnaje. Soupeřem Vildy Jakše se stal metrakový chlap, povoláním řezník, ale mrštný Jakš mu neustále zasazoval spoustu úderů. Nakonec to dopadlo tak, že našťvaný řezník použil zakázaný úder ze shora do hlavy a Jakše omráčil.

Tato epizoda v podobě K.O. však Vildu Jakše neodradila. Naopak, přihlásil se do boxerského klubu, zprvu boxuje jako amatér, ale po několika letech se profesionalizuje. Stává se čtyřnásobným mistrem Československa ve střední váze a vyhrává 28 utkání v řadě. Je známou osobností, jeho tvář figuruje na titulních stránkách tehdejších časopisů.

V této době se zároveň stává majitelem chaty Kansas (později nazvaná Starý Kansas) v sázavském kaňonu pod Medníkem.

Jako první československý boxer bojoval o titul mistra světa v Paříži v roce 1936 proti



Vilda Jakš při tréninku na Starém Kansasu. Foto Oldřich Straka



Šárka Juřinová, ředitelka Regionálního muzea v Jílovém u Prahy, a Václav Šmerák, předseda Mezi řekami, z.s.
Foto Regionální muzeum v Jílovém u Prahy

Na závěr

Posázavská stezka je hlubokou studnou lidských osudů. Mezi Pikovicemi a Kamenným Přívozem nebyla Sázava nikdy místem pro lacinou slávu. Každé vítězství bylo upřímné a prohra byla jen přestávkou před příštím vítězným soubojem. Byla, je a bude místem prvních a příštích lásek, zpřetrhaných strun na laciných kytarách s ozvěnou osadních písní. Místem, kde sny jsou skutečné a přátelství nerozlučná. Lež je po právu potrestána a pravda je nad zlato. Tak to je Posázavská stezka.

*Šárka Juřinová, Regionální muzeum v Jílovém u Prahy
a Václav Šmerák, Mezi řekami*

REGIONÁLNÍ MUZEUM V JÍLOVÉM U PRAHY



Regionální muzeum
v Jílovém u Prahy

Kde jinde zažít zlatou horečku než v královském městě zlata? Současné sídlo muzea je historická budova Mince na malebném jílovském náměstí.

Nová oslňující expozice ZLATA je otevřena od září 2024. Pět místností blyštivé nádhery nabídne například znovuzrození Edwarda Kelleyho, improvizovanou štolu s interaktivními prvky, vstup do života středověkých horníků, pohled na největší zlatý nugget na světě, maketu kaple sv. Kříže se samotným Karlem IV., potězkání repliky zlaté cihly a tolik dalších prožitků, že jedna návštěva nebude stačit.

Návštěvník se v dalších muzejních prostorách například virtuálně přenesení do středověkého kláštera na Ostrově u Davle v rámci expozice Ora et labora. Prohlédne si také středověké sídliště Sekanku ze 13. století, včetně tamních archeologických nálezů, rekonstrukci klášterního skriptoria nebo obydlí středověkého řemeslníka. Může se také vypravit na cestu do pravěku a dále do mladší historie Jílovska.

V dalších prostorách se lze navrátit ke kořenům v expozici Tramping stále žije. Tam je možné si u táboráku pustit trampské písničky, zasednout ke stolu v trampské chatě nebo pod stín stromu, zaposlouchat se do zpěvu ptáků a zurčení řeky, prolistovat si trampské časopisy, prohlédnout si trampské osady nebo si virtuálně sbalit toru a uvařit trampský guláš... a pak rovnou vyrazit do přírody Dolního Posázaví.

Jako tip na nevšední výlet nabízí muzeum od dubna do října prohlídky historických zlatých štol sv. Josefa, sv. Antonína Paduánského a štol Halíře.

Jílové je ideálním místem pro pěší turistiku a cykloturistiku – královské zlatohorní město je výchozím bodem několika stezek s překrásnými vyhlídkami, mezi které patří i rozhledna Pepř. Telekomunikační věž s ocelovou konstrukcí a vnitřním točícím schodištěm sahá do výšky téměř 31 m. Vyhlídkový ochoz je umístěn ve výši 18 metrů a vede na něj 91 schodů. Rozhledna je vzdálena asi 1 km od Jílového a při cestě z výletu se lze o víkendu od května do října občerstvit v příjemné hospůdce Pod Pepřem.



REGIONÁLNÍ MUZEUM V JÍLOVÉM U PRAHY

MASARYKOVO NÁMĚSTÍ 16, 254 01 JÍLOVÉ U PRAHY

tel.: +420 241 950 791, email: INFO@MUZEUMJILOVE.CZ

WWW.MUZEUMJILOVE.CZ