

100 zajímavostí ze staré Šumavy

od Nýrska do Prachatic

Z dobových novin, časopisů, knih a archivních materiálů vybrali
Petr Mazný, Pavel Fencel, František Nykles, Tomáš Bernhardt



AUTOŘI PUBLIKACE DĚKUJÍ ZA SPOLUPRÁCI A CENNÉ RADY:

Janu Hajšmanovi, Janu Syřištěmu,
Jaroslavu Nechvátalovi, Miloši Pickovi, Jiřímu Bělovi.

ILUSTRAČNÍ FOTOGRAFIE A KRESBY POUŽITY ZE SBÍREK:

Prachatického muzea, Petra Koppa, Jana Syřištěho,
Jaroslava Nechvátala, Jana Hajšmana, Jiřího Běla,
Ladislava Polívky, Františka Nyklese, Pavla Fencla.

100 ZAJÍMAVOSTÍ ZE STARÉ ŠUMAVY

© Petr Mazný, Pavel Fencel, František Nykles, Tomáš Bernhardt

Vydavatel: Starý most s.r.o., Plzeň

www.starymost.cz

Vydání druhé, 2026

Sazba: Tomáš Bernhardt, Eva Haunerová

Tisk: TISK CENTRUM s.r.o.

ISBN 978-80-7640-070-2

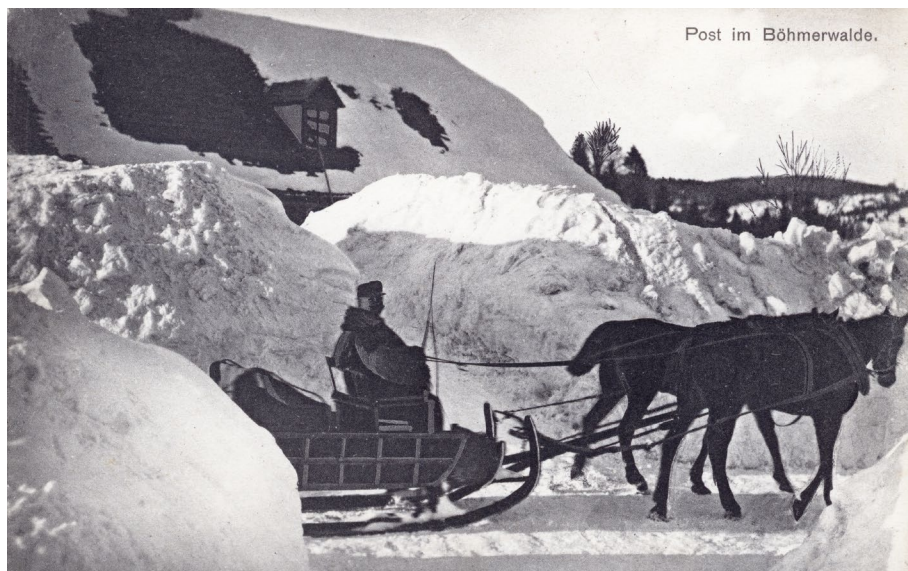
ŠUMAVA NA STARÝCH FOTOGRAFIÍCH



Hojsova Stráž, v pozadí Mústek



Partie u Prachatic



Šumavská pošta



Pohled na Ostrý

1. KRÁL ŠUMAVY SE JMENOVAL NOWOTNY

Film Král Šumavy, který podle románu Rudolfa Kalčíka natočil v roce 1959 Karel Kachyňa, se stal ve své době velkým hitem. Téměř westernový příběh pohraničnicků, kteří v mlhavých a zrádných slatích čekají na převaděče Kiliána, měl svoji reálnou předlohu.

Filmový Kilián se ve skutečnosti jmenoval Franz Nowotny a narodil se ve Starých Hutích (Kaltenbachu) u Chalupské slatě. V jeho rodině mělo pašerácké řemeslo dlouhou tradici, se svým otcem prý malý Franz začal přes hranici chodit už v devíti letech. Byl úspěšný – skvěle znal šumavské cesty, měl vynikající fyzickou kondici a dokázal se mistrně vyhýbat číhajícím členům finanční stráže. Po odsunu německých obyvatel z českého území po druhé světové válce se i Franz Nowotny odstěhoval do Bavorska. Usadil se v městečku Röhrnbach zhruba 25 kilometrů od hranice a začal obchodovat se dřevem.

Měl však v sobě stále ještě příliš dobrodružné krve na poklidnou kariéru obchodníka. A tak po roce 1948 kývl na nabídku Američanů, aby začal přes hranici na území tehdejšího Československa převádět agenty a opačným směrem na Západ pomáhat těm, kteří nechtěli zůstat v komunistickém státě. Jeho trasa (dostala označení kanál 54) vedla od rozcestí U Sloupu nedaleko Vimperka podél železniční tratě Vimperk–Lipka přes osadu Nový Svět k Chalupské slati. Odtud Nowotny sestoupil k silnici do Františkova a cestou k hranici pak musel překonat Teplou Vltavu. Někdy využil k přechodu řeky dřevěný můstek, postavený ke svážení píce. To bylo kritické místo celé trasy a pohraničníci u něho často číhali.

Jako v květnu 1950, kdy kariéra Krále Šumavy skončila. Nowotny se svým spolupracovníkem Grabmüllerem vedl do Čech dva agenty, pracující pro americkou CIC – Rudolfa Veselého a Bohuslava Beneše. Nedaleko dřevěného mostu se jim podařilo řeku zdárně přebrodit, ale pak jim štěstí došlo – ze tmy se ozvala prudká



Franz Nowotny



Kaltenbach (Nové Hutě) na staré pohlednici

střelba. Zkušený Nowotny byl zasažen a začal schválně hlasitě naříkat. Pohraničníci ho nechali být a pustili se za jeho společníky, kteří se rozprchlí po okolí. Pašerák se zvedl a přes svá zranění se vlekl k pramenům Vltavy, kde se mu podařilo přejít hranici. Nalezla ho americká hlídka a rychle ho dopravila do nemocnice. Byl zachráněn.

Hůře dopadli jeho komplicové. Příslušníci Státní bezpečnosti je po velké štvanci postupně pochytili. Grabmüller dostal dvacet let vězení, Veselý doživotí a Beneš byl popraven.

To byla poslední cesta legendárního převaděče. Franz Nowotny dokázal podle legend dostat přes hranici v jedné skupině až několik desítek lidí. A za své nebezpečné cesty si nebral peníze. Jen v batohu na zádech nosil pašované zboží, jehož prodejem si po úspěšných výpravách přivydělával. Jako před válkou.

2. ŠUMAVA NA TURISTICKÝCH MAPÁCH A V PRŮVODCÍCH

Koncem 19. století mířilo na atraktivní Šumavu stále více turistů. Šanci na dobré obchody vycítili vydavatelé map a průvodců a začali své zboží nabízet. V roce 1878, rok po dokončení železniční trati do Železné Rudy, vyšel první česky psaný průvodce Šumavou. Byl dílem plzeňského profesora T. Cimrhanzla a ilustroval ho A. Levý. Jedna z nejstarších turistických map (v měřítku 1 : 288 000) byla součástí slavného Řivnáčova průvodce z roku 1882.



Na konci 19. století se začaly na Šumavě zásluhou plzeňského odboru Klubu českých turistů objevovat značené turistické stezky. Jedna z prvních vedla z Hojsovy Stráže na Hamry a Ostrý.

Česká mapa Šumavy vyšla v měřítku 1 : 100 000 na deseti listech v Bursíkově nakladatelství v roce 1903. Do roku 1918 vycházely německé mapy Šumavy ve Vídni, Pasově, Berlíně a Českých Budějovicích. Po vzniku republiky začal šumavské mapy vydávat hlavně Klub českých turistů. Velmi kvalitní pomůckou pro turisty v období první republiky byla „Šumava – generální mapa značených cest českých a bavorských“, kterou vydal Klub českých turistů v Praze v roce 1925. Podle ní mohli po žluté značce turisté vyrazit ze Železné Rudy na Debrník, pokračovat po červené do Bavorské Rudy a dále po červené a po zelené na Velký Javor. Oblíbená červená trasa vedla z Prášil přes Poledník, Javoří Pilu a Rokytu na Roklan nebo Luzný.

Ve třicátých letech 20. století vydalo kvalitní třídílnou mapu Šumavy například Fastrovo nakladatelství. Velmi dobrý dvoudílný průvodce Šumavou vyšel v knižnici Klubu českých turistů v roce 1938 a jeho autorem byl Jaroslav Dostál.

3. ŠPIČÁCKÝ TUNEL BUDOVAL STAVITEL TRATI ORIENT-EXPRESU

Tunel pod Špičákem měří 1 747 metrů a byl donedávna nejdelším železničním tunelem v Čechách (v roce 2007 byl zprovozněn o 11 metrů delší tunel u Chomutova a v roce 2018 Ejpovický tunel u Plzně, který měří 4 150 m). Dvojkolejný tunel pod Špičákem prorazil cestu z přírodou pevně uzavřeného bráclnického údolí k Železné Rudě a umožnil tak spojení s Bavorskem. Unikátní technickou památku projektoval inženýr Johan Schebek, známý svými velkolepými železničními stavbami. Trať budovala ve druhé polovině 19. století společnost Plzeňsko-březenská dráhy. Stavbu řídil vrchní inženýr Stáně. Návratnost velké investice měla majitelům přinést čilá doprava uhlí ze severních Čech přes Plzeň do Německa.

Provoz na části trati z Plzně do Nýrska byl zahájen 20. září 1876. Špičácký tunel ale v té době ještě nebyl hotový, a tak se na zprovoznění celé trati muselo čekat přesně



Výjezd z tunelu před špičáckým nádražím



Kaplička barabů

rok. Tunel, tehdy nejdelší v Rakousku, byl dokončen 20. září 1877, současně bylo otevřeno společné česko-bavorské nádraží Železná Ruda – Eisenstein. 15. října stejného roku byla trať Plzeň – Železná Ruda napojena na Bavorskou východní dráhu a vlaky mohly začít pendlovat mezi oběma státy.

Špičáckým tunelem projede vlak za čtyři minuty (je zprovozněna jen jedna kolej) a jeho jižní portál (špičácký) je v nadmořské výšce 830 metrů (plzeňské nádraží je ve výšce 320 metrů, klatovské 395 metrů, nýrské 465 metrů a zelenohotské 627 metrů).

Stavba špičáckého tunelu byla zahájena v roce 1874. Pro stavitele to byl tvrdý oříšek – projekt předpokládal umístění dvou kolejí, tunel měl vést až 180 metrů pod vrcholem hory. Ze zemského povrchu byly vyhloubeny dvě pomocné šachty, hluboké 114 a 130 metrů. Náklady byly vyčísleny na tehdy astronomickou sumu 1,8 milionu zlatých. Stavbu prováděla firma Lanna, Šebek a Gröbe. Razilo se moderním způsobem pomocí dynamitu, kterého se spotřebovalo devadesát tun. Více než půl milionu náložů roztrhalo celkem 100 000 krychlových metrů tvrdého svoru. Celková délka vrtů pro nálože byla 264 000 metrů. Metoda to byla sice moderní, ale poměrně nebezpečná. Při stavbě, která trvala tři roky, zahynulo šest desítek dělníků.

Ani používání dynamitu neodstranilo vysilující dřinu námezdních dělníků. Ti na Šumavu přitáhli z jižních krajů – většinou z Itálie a Dalmácie. Na stavbu nebyli najmuti proto, že by byli vyhlášení stavitelé tunelů, ale hlavně proto, že z domácích nechtěl velmi tvrdou a nebezpečnou práci nikdo přijmout. Jižanům se říkalo barabové nebo také otrhanci či tuláci. Dobrou pověst neměli. Italské slovo baraba prý vzniklo

z křestního jména Barabáš, jehož nositel se do historie slavně nezapsal – byl to zločinec, který byl na žádost lidu propuštěn z vězení, místo aby byl omilostněn Ježíš Kristus.

Tunel budovalo tisíc barabů, kteří bydleli v nevábnych dřevěných chatrčích. Dodnes se dochovalo původní pojmenování nevzhledných obydlí – barabizna.

Místní lidé je mezi sebe nikdy nepřijali – jen jim při nedělních bohoslužbách milostivě umožnili stát v kostele vzadu u zdi. Z obav před různými výtržnostmi či epidemiemi železnorudský magistrát nedovolil sloužit pohřební obřady v hlavním kostele ani pohřbívat oběti nehod na hřbitov do vysvěcené půdy. Vyčlenili barabům pro pohřebiště místo pod zatačkou železniční trati za Železnou Rudou a pod nádražím postavili kapli svaté Barbory (patronka barabů), určenou právě pro poslední rozloučení s baraby. Po více než 120 letech byl na pohřebišti zásluhou Železnorudského klubu postaven pomník a velký kříž na památku těch, kteří se už ze Šumavy na jih Evropy nikdy nevrátili.

Na stavbě pracoval jako inženýr také stříbrský rodák Karl Pascher. Vystudoval strojařinu na pražské technice a v roce 1869 dostal první významnou zakázku – trasoval železniční trať Plzeň–Březno–Chomutov. Rok poté se nechal najmout do tureckých služeb – pracoval na trati přes Bulharsko do Turecka pro slavný Orient-Expres. V roce 1873 se ujal trati Plzeň – Železná Ruda a měl velké zásluhy na úspěšném dokončení špičáckého tunelu. Od ryze technických a organizačních starostí, které stavba přinášela, si utíkal odpočinout na šumavské kopce. Nejráději měl krajinu mezi Javorem a Ostrým. Při svých toulkách objevil na Ostrém zříceninu hradu, o kterém soudil, že střežil jednu ze solných stezek mezi Bavorskem a Čechami. Tuto krásnou a divokou krajinu si tak zamiloval, že sepsal vlastního průvodce Führer durch den Böhmerwald, který vyšel v Plzni v roce 1878.

„Uvedením železniční tratě Plzeň – Železná Ruda do provozu byla Šumava, ten co do přírodních krás jistě jeden z nejbohatších koutů Čech se svými hrdými horskými velikány, se svými romantickými jezery ukrytými v šeru lesů, se svými věčně zelenými údolními, ten stále ještě velkolepý pozůstatek starého Hercynského hvozdu natolik přiblížen obyvatelům měst, znavených už uhelným prachem a žádostivým volného putování, že cesta sem už nezabere o nic více času, než pouhá nedělní vycházka z pražských ulic města do jeho sluncem zalitého okolí,“ psal okouzlený Karl Pascher ve svém díle. V roce 1908 jej císař František Josef I. povýšil do dědičného šlechtického stavu a nový rytíř si zvolil přídomek „von Osserburg – z hradu na Ostrém“. Karl rytíř Pascher von Osserburg zemřel v roce 1910 a je pochován v rodném Stříbře.

4. Z KANTÝNY VYHLÁŠENÝ HOTEL



Dělníci, kteří dřeli na stavbě špičáckého tunelu, moc peněz nedostávali. A část z toho mála, co vydělali, ještě prolili hrdlem, aby na chvíli zapomněli na svůj těžký úděl. Vždy připraven jim nalít a obsloužit něčím k snědku byl pan Prokop, původně kupec z Volyně u Strakonice. Po dobu výstavby tunelu vedl na Špičáckém sedle kantýnu a skromnou ubytovnu. Po dokončení stavby se mu ze Šumavy moc nechtělo, a tak na Špičáku zůstal. Velmi dobře odhadl, že nová železniční trať přivede do nádherné a nedotčené přírody turisty z Plzně a Prahy. Bývalou kantýnu v roce 1880 odkoupil.

Vyměnil klientelu – otrhané baraby vystřídali bohatší návštěvníci Šumavy, ochotní pustit za občerstvení a ubytování nějaký ten chlup. Jedním z prvních hostů byl v létě 1881 Jan Neruda. Patrně právě zde vznikla jeho Romance o Černém jezeře. Bodrého hoteliéra s mohutným plnovousem si velmi oblíbil a zval ho „otcem Prokopem“. Na Špičák zavítal i Jaroslav Vrchlický a Eliška Krásnohorská a další kulturní osobnosti tehdejší doby. Traduje se historka, že zpráva o požáru Národního divadla zastihla Jana Nerudu právě v penzionu pana Prokopa. V roce 1882 se z bývalé kantýny a ubytovny dělníků stal oficiálně Hotel Prokop.

Slavný Řivnáčův průvodce Šumavou z roku 1882 už vřele doporučuje návštěvníkům Šumavy právě „hostinec Prokopův“. Je však nutné přiznat, že jinou volbu ani neměl. Podobné zařízení zde nestálo. V té době měl podnik 20 pokojů s 45 lůžky. Körberův průvodce Šumavou z dvacátých let 20. století popisuje Prokopův penzion slovy: „Stanici českých turistů a sportsmenů je Prokopův pension (od nádraží půl hodiny), všeobecně známý jako výhodné východisko četných výletů do okolí. Pensionát bývá

v létě často přeplněn a doporučuje se proto být předem objednat. Nejkratší cesta od nádraží k Prokopovi jde kol telegrafních tyčí cestou vzhůru, zde parkem hotelu Rixi po silnici, po které za 3 minuty jsme u pensionátu.“

Hotel sloužil návštěvníkům Šumavy až do devadesátých let 20. století, kdy byl přestavěn na apartmánové byty.

Až v roce 1890 postavil pražský architekt Ing. Hans Rixi nedaleko Prokopa hotel Rixi, orientovaný spíše na německou klientelu. V době první světové války, v roce 1915, ohlásil Ing. Rixi úpadek a odstěhoval se do Ruska. Kdyby asi tušil, že přijde velká říjnová revoluce, zůstal by raději v krachujícím šumavském hotelu. Majitelem hotelu se ve třicátých letech stala jedna německá banka. V Rixi si zřídily základnu tehdejší lyžařské spolky. Své sídlo zde našel druhý nejstarší plzeňský lyžařský klub – Zimní odbor SK Plzeň a později i Lyžařský odbor SK Olympie Plzeň. Po válce sloužil hotel jako rekreační zařízení československé armády.

5. KUDY NA ČERNÉ JEZERO

V. a Z. Nekvasilové, potomci majitele Gerlova, vydali v roce 1943 publikaci Šumavské halali, půvabné čtení „pro myslivce“. V knize mimo jiné popisují možnosti návštěvy Černého jezera v sedmdesátých letech 19. století a o třicet let později, kdy už vedla cesta ze Špičáckého sedla k jezeru. Jejich vyprávění je velmi zajímavé i dnes...

„Bylo to v roce 1871, kdy náš děd zakoupil statek Gerlov. Šumava byla v té době odlehlou a těžce přístupnou končinou. Jezdilo se vlakem pouze do Plzně a odtud se muselo koňmi a kočáry. Právě v těch letech se stavěla železniční trať z Klatov do Železné Rudy a budoval se tunel pod horou Špičák, jeden z nejdelších v bývalém Rakousku.

Na úpatí Špičáku, nad nově proráženým tunelem, usadil se Jan Prokop a vystavěl si při kraji lesa malou kantýnu, kde se stravovali četní dělníci, na stavbě pracující. Ta malá kantýna byla základem pozdějšímu velkému komplexu hotelovému a celému známému špičáckému letovisku, kde se sjížděli přečetní obyvatelé Prahy, Plzně a Klatov, vesměs nadšení milovníci a obdivovatelé Šumavy.

I náš děd, jeden z předních českých stavitelů, sem zajížděl a se zájmem sledoval postup prací. Brzy po koupi statku vyjel si sem kočárem se svou chotí, naší babičkou, a její sestrou, aby shlédli po prvé toto technické dílo na svou dobu význačné.

Za krásného slunného dne, při přátelské besedě s Janem Prokopem před jeho kantýnou, mluvil se i o nedalekém Černém jezeře, zapadlém v hlubokých, nepřístupných lesích, o němž vlastně v té době nikdo mnoho nevěděl.



Náš děd projevil přání jezero spatřiti a otec Prokop s ochotou slíbil obstarati jemu i jeho dámám průvodce, který znal cestu a který by je k jezeru dovedl.

Zavolal kteréhosi dřevaře, ohromného chlapa s černým plnovousem a zeleným kloboukem. Při odchodu z kantýny překvapený děd i uděšené dámy zpozorovali, jak si dřevař do pravé holinky zastrkává dlouhý, těžký nůž...

Otec Prokop i dřevař zpozorovali patrně údiv ve tvářích našich předků a uklidnili je. Musí to tak býti. K jezeru totiž vede sotva znatelná stezka, vinoucí se houštinami, a průvodce ji nožem musí proklešťovati. Tak se choďovalo k Černému jezeru...

O třicet let později, v roce 1906 v létě, stoupaly od Železné Rudy ke Špičáku dva kočáry. V prvním jel zdejší lesů pán, tehdejší knížecí hohenzollernský nadlesní Ing. Komárek se svou chotí a v druhém orlovští, dvě dámy se dvěma malými dětmi – naše matky a my. Na Špičáku uvítal nás v té době již starý, bělovlasý Jan Prokop s bílým plnovousem, sedící na lavičce před kantýnou, opodál které stál již nový, malý hotel.

Koňům byl popřán oddech – ale za chvíli se jelo dále. Kam? K Černému jezeru! Krásná horizontální silnička vinula se po svazích horského hřbetu mezi Špičákem a Jezerní horou. Silnička byla jedním z význačných děl, které podnikl Ing. Komárek po svém příchodu do tohoto kraje, aby tak zpřístupnil hluboké hvozdy modernímu obhospodařování. Však je také pan nadlesní na toto své dílo hrdý. Široce rozložen sedí v kočáře, opřen o svoji sukovicí. Koně zaklusají a již oba kočáry zahýbají a mizí

ze špičácké planinky v lesích. Krásné, sluncem prozářené staré lesy, vydechující pryskyřičnou vůni, pohltí naše výletníky. Hluboké ticho není rušeno ani šuměním lesů, ani hlasem ptáka. Jízda po krásné silničce je časem přerušována. První panský kočár co chvíli zastavuje na hlasitý rozkaz nadlesního. Široká, silná postava tohoto muže v nejlepších letech pružně se vyhoupne z kočáru. Odbíhá do lesa s porostní mapou v ruce. Prohlíží, obhlíží a zle sakruje. Vrací se po chvíli a jede se dál. V určitých vzdálenostech čeká při cestě hajný či myslivec. Opět se zastavuje, nanovo do lesa, odkudž se brzy ozývá hlasité láteření a hromování.

Celý zrudlý ve tváři, pohněvaný, mávaje sukovicí, vrací se nadlesní ke kočáru a sotva nadzvedává zelený klobouk na rozloučení s ustrašenými podřízenými. Zaraženě pozorují děti v druhém kočáře rozzlobeného pána, svého strýčka. Za nějakou dobu vyjíždějí kočáry z lesa a zastavují – na jezerní hrázi. Výletníci vystupují a mlčky pozorují krásnou scenerii.

Udiveně děti zírají na temné, modrozelené jezero, které se jim zdá nesmírně veliké, hluboké, tajemné a nějak nebezpečné. Udiveně zírají na mohutný val rozsychatých skal příkré Jezerní stěny, který chvílemi temní, jak přecházejí mraky po obloze.

Kočáry se obracejí a vracejí se silničkou prázdné zpět. Naši výletníci zacházejí opět do lesa, kudy vede pěkná pěšinka. Brzy se temná lesní klenba světlí a naše společnost vychází na příkré se svažující lesní louku. Krásný, vlídný kout! A u lesa se krčí pěkná dřevěná chaloupka – Jezerní myslivna..."



Restaurace na Černém jezeře

OBSAH

1. Král Šumavy se jmenoval Nowotny... 7	32. Volarské šance 50
2. Šumava na turistických mapách a v průvodcích. 8	33. Sklárna v Lenoře 51
3. Špičácký tunel budoval stavitel trati Orient-Expresu. 9	34. Píseň Na krásné Šumavě. 53
4. Z kantýny vyhlášený hotel 12	35. Havárie letadla na Štědrý večer 53
5. Kudy na Černé jezero. 13	36. Stožecká kaple 54
6. O hradu Pajrek 16	37. Poslední šumavský medvěd 55
7. Rady turistům před osmdesáti lety.. 16	38. První vlak v Prachaticích 56
8. Hauswaldská kaple 18	39. Při stavbě přehrady byla využita lanovka 57
9. První americký svatý pochází z Prachatic (osudy sv. Jana Neumanna) 20	40. Ničivá vichřice z roku 1870 57
10. Těžký život dřevařů 20	41. Prvního průvodce boubínským pralesem vydal lesní adjunkt 59
11. Zvony nad stavením svolávaly i zachraňovaly. 23	42. Watzlawickova továrna na dětská vozítka 60
12. Debrnický zámek 24	43. Knížecí Pláně – osud „dřevařské“ obce 60
13. O velké jedli. 25	44. Smrt přinesl banální úraz. 62
14. O Královácích a červených lidech ... 26	45. Vchynicko-tetovský kanál. 62
15. Tajemství umrlčích prken 28	46. Elektrárna Vydra 64
16. Zlaté město 30	47. Poprvé autobusem z Vimperka do Pasova 66
17. Kudy chodil soudní sluha Mastílek .. 32	48. Most na razítku 66
18. Nádraží rozdělené hranicí 33	49. Kolik bylo Reckerbergů?..... 67
19. Nejstarší Šumavan. 34	50. Kubova Huť – nejvýše položená železniční zastávka v Čechách..... 67
20. Kudy teklo do Čech bohatství 36	51. Slavného Řivnáčova průvodce napsal někdo jiný 68
21. Příběh šumavského obra 38	52. Je libo brisil, vašnosti? 69
22. Kde padl poslední americký voják... 39	53. Jídelníček staré Šumavy 70
23. Příběh pomníčku Stopařky 40	54. Turistické spolky na Šumavě 71
24. Schwarzenberský plavební kanál ... 41	55. Lesmistr Josef John 73
25. Příběh Steinbrenerovy tiskárny..... 43	56. Kde se dala hlava složit před 120 lety 73
26. Požár Vimperka v roce 1904 44	57. Jak Prachatice vypudily slavného houslistu 74
27. Zdeněk Štěpánek a Horní Vltavice .. 45	58. Slavné volarské stavby 75
28. Kamenná Hlava 46	
29. Lesní řemesla 46	
30. Dobře utajená památka. 48	
31. Začátky lyžování 48	

59. Kohoutí kříže 77	81. Národní jednota pošumavská 101
60. Šumavské železnice 78	82. Svatý Vojtěch na kopečku, Svatá Maří v dolině 102
61. Šumavské papírny 79	83. Jak pan farář doplatil stavbu rozhledny. 102
62. Obří hrad. 80	84. Nejstarší zobrazení Prachatic 103
63. Skláři na Šumavě 81	85. Nechtěl bych být ženou v Gsengetu. 104
64. Sklárna v Klášterském Mlýně 82	86. Fotograf zřejmě způsobil neštěstí .. 104
65. Láska Adalberta Stiftera. 84	87. Pan starosta na hodině tělocviku .. 105
66. Příběh rozhledny na Javorníku 85	88. Schwarzenberský hajný 106
67. Světáci ze Stachů 86	89. Skleněný rytíř. 107
68. Hauzírnice. 87	90. Já k vám tedy přijdu. 108
69. Zázračná kaple ve Stachách 87	91. Šumavské pateříky. 109
70. Šumavské sirkárny. 88	92. Elektrárna Čeňkova Pila 110
71. Bílý samum – Klostermannova pověst?..... 89	93. Čeněk Bubeníček – úspěšný podnikatel i štedrý mecenáš. 112
72. První fotografování na Šumavě 90	94. Stavitel šumavských elektráren.... 113
73. Zaměstnanci nemocnice byli placeni i z dražby pytláckých zbraní. 91	95. Zničené kostely na Šumavě 114
74. Lípa na Předních Paštích 92	96. Mord na Prenetu 116
75. Sněžné jámy na Křemelné. 93	97. Zánik šumavského pralesa 117
76. Kamenictví na Šumavě 95	98. Svarohu nedal jméno bůh Slunce. 119
77. Šumavské podmalby na skle. 94	99. Záhada narození slavného stavitele 120
78. Bedřich Smetana na Čeňkově Pile .. 97	100. Juránkova chata 121
79. Na začátku bylinného vína byla Budínského továrna 99	
80. Nedoceněný malíř Šumavy. 100	