

Vezměte housle a přijďte si zahrát

5plus2
DOBŘÁ ZPRÁVA

PRAHA | Sobotní odpoledne na Střeleckém ostrově bude patřit hudbě. Bude to však poněkud jiný koncert, než obvykle. Přijít totiž může každý, kdo hraje na nějaký nástroj nebo rád zpívá a má chuť se zapojit. Podmínka je jediná – zvládnout předem určený repertoár. Ten, včetně partů pro jednotlivé nástroje, najdete na webu Nadačního fondu Harmonie, který je pořadatelem akce. „Nadační fond vás zve nejen jako diváky, ale hlavně jako muzikanty, vezměte své hudební nástroje a přijďte si s námi zahrát,“ vyzývá patronka fondu herečka Simona Stašová a doplňuje, že jde o skvělou příležitost zahrát si s profesionálními i neprofesionálními muzikanty z celé republiky. Během odpoledne vystoupí i další patron fondu, klavírista Ivo Kahánek.



Sobotní odpoledne je součástí projektu, který se snaží dopřát zdarma hudební vzdělání všem dětem bez ohledu na rodinné či sociální zázemí, školní výsledky či kulturní kořeny. Fond dětem umožňuje studovat hru na nástroj a pod vedením profesionálních hudebníků vytvořit orchestr.

Projekt nesoucí jméno El Sistema vznikl v roce 1975 ve Venezuele a od té doby se úspěšně rozvíjí v USA, Kanadě a 24 zemích Evropy. Je určen hlavně dětem ze sociálně vyloučených lokalit, které mají díky němu lepší školní docházku i úspěchy ve výuce, lépe se soustředí a mají vyšší sebevědomí.

Do České republiky se myšlenka sociálně preventivního hudebního vzdělávání dostala v roce 2009. V Praze se ji snaží rozvíjet právě Nadační fond Harmonie, jež zakládá dětské orchestry a umožňuje zdarma dětem začít hrát na hudební nástroj ve skupině pod profesionálním vedením. Stejně jako ona se touto myšlenkou inspirovala Základní škola Trmice u Ústí nad Labem, jež si klade za cíl integrovat romskou a neromskou část žactva. (bb)

Tunel na „knížecí“ dráze funguje 145 let

S velkou slávou roku 1871 projel první vlak **vinohradským tunelem**. Šlo o technicky jednu z nejsložitějších staveb v celé monarchii.

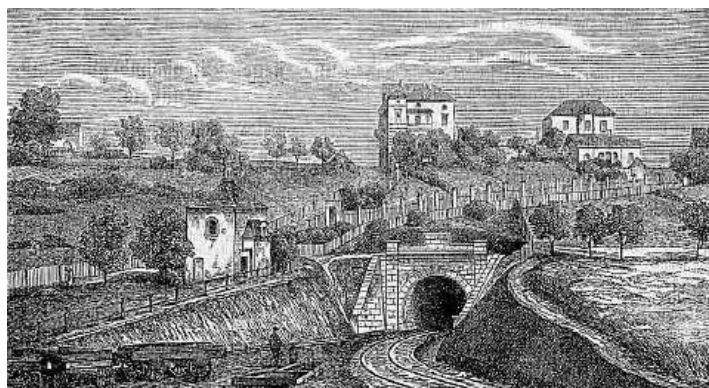
ZÁBLESK HISTORIE

JAN BOHATA

PRAHA | Prosakující spodní voda, sypké písky a nepříznivé geologické podmínky. S tím se musely poprat tunelářské čety, které se na konci 60. let 19. století zakously do masivu pod Vinohrady při stavbě železničního tunelu. Přesto první vlak s knížetem Janem Adolfem ze Schwarzenbergu tudy projel na Nádraží Františka Josefa I. (dnes Hlavní nádraží) již po dvou letech, 19. září 1871. „Knížecí dráha“, tak se přezdívalo projektu Společnosti dráhy císaře Františka Josefa (KFJB), která chtěla spojit Prahu s hlavním městem monarchie Vídní tratí přes jižní Čechy. Mezi koncesionáře totiž patřil kníže Jan Adolf ze Schwarzenbergu, hrabě Jan Jindřich Buquoy a další významní aristokraté a podnikatelé, například Vojtěch Lanna, Matyáš Schönerer či Moritz Gröbe. Kníže Schwarzenberg nepatřil v oboru železničních staveb k nováčkům, zkušenosti s podobnými stavbami měl již ze severoitalské Lombardie. Finančně za „knížecím“ železničním konsorciem stál Privilegovaný rakouský úvěrní ústav neboli Creditanstalt, banka založená Rothschildy.

České královské hlavní město v té době mělo již dvě desetiletí spojení s Vídní přes Olomouc do stanice Praha Státní nádraží (dnes Masarykovo). KFJB však chtěla napojit na železnou dráhu také jih Čech. O tomto spojení se diskutovalo již od počátku 40. let 19. století. Na stavbu nové tratě, jejíž součástí se měl stát též Vinohradský tunel, požádala společnost KFJB ministerstvo železnic o nezbytnou státní koncesi i garance. „Koncesi pro tuto stavbu získala KFJB v roce 1866,“ uvádí historik Pavel Schreier.

S budováním 1145 metrů dlouhého tunelu se začalo na podzim 1869 pod taktovkou inženýra Františka Krouského.



Pod Vinohrady první vlak projel v září 1871, šlo tehdy o jednu z nejnáročnějších staveb svého druhu. Dole současný stav.

FOTO | MUZEUM HL. MĚSTA PRAHY, ARCHIV MAFRA

Dělníci se činili od obou portálů, vinohradského i nuselského. „V říjnu 1869 prorazilo stavební podnikatelství 15 m dlouhou část směrově stoly tunelu. Vše bez stavebního povolení a řádného vlastního řízení,“ píše historik Miloš Kunt. A to byl problém, který muselo řešit dokonce c. a k. pražské policejní ředitelství. Současně s tunelem dělníci prorazili dvě odvětrávací šachty o délce 30 a 35 metrů.

„Zaměstnané bylo při vrtání tisíc i více dělníků. Práce byla krušná. Útvar vysočiny skládá se hlavně z břidlice, která, prostoupena místy žilami křemene, byla tak pevná, že obyčejné nářadí havířské jen pomalu bylo by ji přemáhalo, pročez musila býtí trhána. Na jeden krychlový sáh potřebováno je 5-10 liber dynamitu,“ popisuje stavbu tehdejší tisk. Několik tisíc povozů s vytěženou zeminou mířilo k někdejšímu vinařským usedlostem Horní a Dolní Landhauska, nyníější „Grébovka“ neboli Havlíčkovy sady.

Podmínky na stavbě dráhy nepředsta-

vovaly z pohledu stovek dělníků zřejmě ideál. Při prorážení tunelu proběhly dvě stávky, na venkově u stavenišť patrolovaly posílené četnické hlídky.

Za jižním portálem tunelu stavaři položili i koleje odbočky Pražské spojovací dráhy, mířící přes Vltavu na Smíchov. Dílo dokončili v létě 1872, takřka rok poté, co vinohradským tunelem projel první vlak. Na jižní straně vznikla roku 1887 i dnes; pozapomenutá zastávka Královské Vinohrady.

Deformace a průsaků vedly k tomu, že se od počátku 20. století začala řešit otázka opravy tunelu. Ten se dočkal i významných rozšíření. Za Protektorátu byl roku 1943 prorazen tunel II., dlouhý 1126 metrů. A začalo se i se stavbou třetího. Ten se ale dokončení dočkal až více než sto let po té, co pod Vinohrady projel první vlak. Dostavěn byl za stovky milionů korun v září 1989 po šesti letech stavby. Třetí tunel začíná jako jednokolejný, po několika desítkách metrů se rozděluje na dvojkolejný.