

Monolit na Pražském hradě.

Na třetím nádvoří Pražského hradu stojí vysoký čtyřboký jehlan ze žuly, Svými rozměry i strohostí tvarů přitahuje pozornost návštěvníků. Nejčastěji se ptají na jeho význam. Ten byl v průvodcích vydaných po roce 1948 zamlčován a o tom, že iniciátorem jeho postavení byl prezident T. G. Masaryk již nepadlo ani slovo.

Podívejme se tedy dnes trochu hlouběji do jeho historie. Začíná před sedmdesáti lety, kdy se upravoval Pražský hrad na sídlo hlavy státu. Na třetím nádvoří, před okny pracovny prezidenta měl být postaven památník těm, kteří položili životy za vznik samostatné republiky. Architekt J. Plečnik, profesor vysoké technické školy v Lublani, byl pověřen provedením úprav nejen interiérů Hradu, ale i zahrad, nádvoří a dalších prostranství. Ve většině svých návrhů dával přednost žule pro její trvanlivost, zbarvení a i pro její hodnotu spjatou se symbolikou vlastností českého národa. Českou žulou jsou vydlážděna nejen nádvoří. Ze žuly je i mohutná mísa v zahradě na jižní straně Hradu.

Historie monolitu, nebo chcete-li obelisku, stojí za povšimnutí. Je zajímavá jako všechny historie vyjíměčných věcí, zejména těch, které jsou výsledkem práce mnoha lidí.

Obelisk, starověké kultovní sloupy vytesané z jednoho kusu kamene můžeme vidět v řadě evropských velkoměst. Paříž a Londýn se honosí vysokými a štíhlými jehlany dovezenými z Egypta v 19. století kdy byly obě velmoci na vrcholu své síly. Římské obelisky jsou značně staršího data, ale měly stejně reprezentační význam pro římské impérium. Egyptské obelisky byly pokryty hieroglyfy oslavujícími život zemřelého faraona. Náš pražský jehlan pouze svým ušlechtilým tvarem a důstojným umístěním připomíná oběti českého i slovenského národa.

V roce 1919 začalo pátrání po lomu, odkud by mohl být žulový blok získán pro tento účel. Požadavky nebyly nikterak skromné. Délka obelisku měla být 20 metrů a žula musí být co nejvyšší kvality.

Získat takový orovský kus horniny, který má požadované modrobílé zbarvení, je bez trhlin, různě zbarvených vrstev a při tom se musí dát dobře leštit nebyla tehdy a není ani dnes žádná maličkost. V dobrém lomu se najde jen jednou za čas. Takový lom se našel a prezidentská kancelář mohla objednat monolit u firmy "Mrákotínské kamenolomy a stavební podniky akc. spol. Mrákotín". Akce byla financována ze soukromého konta prezidenta.

V nově odkrytém lomu na vrchu Javořice u Mrákotína na Českomoravské vrchovině začaly v roce 1922 pracovat dvě desítky zkušených kameníků na odpovědném díle - uvolnit ze skály 22metrů dlouhý blok vážící přes 100 tun. Námaha však byla marná. Žula neměla požadované zbarvení.

V lomu se dávají znovu do práce v roce 1923 a v létě je kámen uvolněn. Pomalu a namáhavě jen pomocí lan, pák a válců je dopraven ze svahu k silnici vedoucí na nádraží do Telče. Monolit má před sebou desetikilometrovou cestu na transportním podvozku, který dodala plzeňská Škodovka. Touto částí dopravy je pověřena četa ženištů z Pardubic se svými důstojníky. Jeden z pamětníků, mrákotínský rodák, pan Vladimír Rod vzpomíná: "Položili v délce asi 30 metrů pražce, na ně kolejnice; traktory potáhly podvozky s nákladem, vojáci "trať" rozebrali a přemístili ji 30 metrů dopředu. Tak tato velmi těžká a obtížná doprava pokračovala. Proto byla zvolena nejkratší cesta do Telče, po staré silnici..."

Zkratka však měla prudké stoupání a hned za Mrákotínem v kopci, se v zatáčce přetrhlo tažné lano a přepravník s monolitem, který ruční brzdy nedokázaly zastavit se prudce řítil s kopce. Narazil na vagon s poloopracovanou žulovou mísou pro Hrad, která využívala stejnou dopravu, uvolnil se z podvozku, spadl a zlomil se. Samozřejmě hned došlo k vzájemnému obviňování a vyčítkám mezi vojáky a civilisty. Přišla vniveč čtyřdenní práce desítek lamačů, kteří dostali žulový kolos k silnici za ohromného vypětí všech sil.

Ještě do roku 1926 byly zbytky monolitu na nádraží v Telči.

Zakrátko po nehodě přišla nová objednávka, tentokrát z ministerstva

veřejných prací. Odpovídající kus žuly byl v lomu nalezen teprve po odtranění značného množství kamene. Vylomený kus, v pořadí již třetí, byl dlouhý přes 19 metrů, ale při vylamování se odlomila nepředvídaně část v délce asi tří metrů. Jakost však byla prvotřídní, barva rovněž. Hranol vážil 112 tun, což bylo asi o 20 tun více než měl monolit zlomený při přepravě. Pro snížení rizika byl zvolen větší průřez bloku.

Aby se neopakoval nešťastný případ, zvolili odborníci jinou metodu při dopravě. Objednali ve Škodovce v Plzni ocelovou příhradovou konstrukci, jakousi "klec", která monolit obklopovala, aby zachycovala případná namáhání. Celá konstrukce spočívala na otočných saních. Zkonstruování a výrobu zařízení dokázala Škodovka za tři týdny. Jen tyto dopravní pomůcky vážily přes dvacet tun. Saně se pomocí dvou kolových a dvou pásových vojenských traktorů posouvaly na válciích, po pečlivě urovnané vozovce na silných deskách, vždy po 40 metrech. Dopravu řídili odborníci z ministerstva a především pracovníci z lomu. Dne 7. listopadu 1925 po 42 denní cestě na vzdálenost přibližně deseti kilometrů byl monolit na nádraží. Bylo to poprvé, kdy byl v Československu dopravován po silnici tak těžký a rozměrný náklad. Dva týdny nato byl polotovár obelisku pomocí hydraulických zvedáků za pouhé dvě hodiny naložen na speciální škodovský vagon. Další den trvalo upevnění nákladu a několik dalších dnů prováděla komise železničních odborníků kontrolu, zda je vše v pořádku před zahájením cesty. Dne 3. prosince 1925 se speciální vlak o osmi vagoních s dopravními pomůckami, vojenskou ostrahou a odborníky pro dopravu vydal na cestu do Prahy. Monolit i lokomotiva byly ověřeny a nesly vlastenecké příměry ožule a společné síle národa. Cesta uběhla bez potíží, za zájmu a zdravení obyvatelstvem po projížděné trase. V cílové stanici Praze - Dejvicích zůstal až do jara 1926, zvědavě okukován Pražany. Odtud byl dopraven na Pražský hrad. Zde byl pak opracováván na konečné rozměry a leštěn. V září 1928, když se blížily oslavy prvního desetiletí Československé republiky,

byl na třetím nádvoří ,mezitím vydlážděném deskami rovněž z mrá-
kotínské žuly,připraven důkladný základ a metr vysoký blok z vy-
leštěné růžové liberecké žuly.

Projektů na postavení monolitu bylo několik. Nakonec bylo vysta-
věno složité,pečlivě propočtené lešení a zdvihací ocelová kon-
strukce.Tyto práce a samotné zdvihání bylo pro změnu,ale pravdě-
podobně pro dobré styky na ministerstvu veřejných prací,byly zadá-
ny montérům z Vítkovických železáren.Vztyčování monolitu trvalo
od 29.října do 1.listopadu 1928 a stalo se významnou částí oslav
jubilea republiky sledovanou českou veřejností.

Od té doby stojí v blízkosti katedrály sv. Víta a bronzové sochy
sv.Jiří s celkovou výškou 15,6 m.jeho spodní základna má stranu
dlouhou 181 centimetrů a těsně pod vrcholem se zužuje na 123 centi-
metrů.Spojení české liberecké žuly s žulou z českomoravského po-
mezí je určitou symbolikou i pro dnešek,neboť pevné spojení Čech
a Moravy je jedním z hlavních předpokladů pro další úspěšnou
existenci našeho státu.