

1936: Návrh na zřízení lanové dráhy na pražský Prosek

22.10 2022 19:57, Libor Hinčica, Ostatní

Praha se svým kopcovitým charakterem vybízela a stále vybízí k nejrůznějším úvahám o zřízení lanových drah. V současné době rezonuje metropolí zejména záměr na vybudování kabinové lanovky mezi Dejvicemi a Bohnicemi, o němž jsme informovali také na našich webových stránkách (například zde, zde a pro milovníky historie také zde). V rámci historického bádání se dnes zaměříme na úvahu o lanové dráze na pražský Prosek. Nutno říci, že dohledané údaje jsou velmi torzovité, přispívají však ke kompletaci mozaiky poznání dějin pražské městské hromadné dopravy.

Prosek se stal součástí Prahy od 1. 1. 1922, kdy došlo na základě zákona č. 114/1920 Sb. n. a z. a prováděcích nařízení vlády k utvoření tzv. Velké Prahy, jež pohltila 37 dříve samostatných obcí a osad, z nichž mnoho mělo ještě dlouhá léta ryze vesnický charakter. Prosek rozkládající se na plošině nad průmyslovými Vysočany v tomto směru nebyl výjimkou, přesto dlouhodobě usiloval o napojení s centrem Prahy elektrickou dráhou (první záznamy pocházejí ještě z období před první světovou válkou). Prosby obyvatel o zajištění dopravního spojení byly vyslyšeny v roce 1931 zavedením autobusové linky s písemným označením O, která propojila Libeň a Prosek (s vedením po Prosecké ulici). Spojení bylo nejprve zavedeno jen zkušebně bez uvedeného označení linky, teprve po dvou měsících byl provoz označen za trvalý. Linka ovšem byla provozována pouze ve špičkách (cca od 6 do 8 hodin ráno a od 16 do 20 hodin večer), navíc některé časové polohy spojů byly pro občany nevyhovující (například ranním spojem po půl osmé nemohli studenti gymnázia v Libni stíhat začátek školního vyučování). Vedení Proseku se proto nadále snažilo usilovat o zavedení tramvají, které považovalo za záruku dalšího rozvoje obce, jejíž počet obyvatel výrazně narostl po zřízení dělnické kolonie (Nový Prosek) ve 20. letech.

Elektrické podniky ovšem pocity proseckých občanů nesdílely. Argumentovaly mj. tím, že autobusová linka O, přestože je obsluhována jen ve špičkových časech, patří mezi nejpasivnější ze všech jejich

autobusových tras, takže pro ně nemělo smysl uvažovat ani o posílení autobusového provozu, natož o zavádění tramvají. Z přelomu let 1936 a 1937, kdy otázka zavedení elektrické dráhy zase na čas rezonovala coby veřejné téma, je doložena úvaha člena zastupitelstva Prahy Ing. Cvrka, který měl svým dopisem ze dne 12. 12. 1936 navrhnout jako alternativu zřízení lanové dráhy.



Hostinec U Brabců byl za socialismu přejmenován na Hostinec Na náměstí. Dnes nese opět jméno rodiny Brabců a je hezky opraven. Právě zde se 25. června 1937 konala veřejná schůze k projednání otázky zřízení elektrické dráhy.

Ten měl soudě dle dochovaného fragmentu dopisu hypoteticky navrhnout tři varianty vedení lanovky (aniž bychom dnes věděli o které směry se mělo jednat), načež ale sám autor určil, že z těchto směrů se jeví jako reálný jediný, a to v trase tehdejší pěšiny od vlakového nádraží ve Vysočanech. K otázce financování takového projektu se vyjádřil následovně: *„Je pravdou, že dnešní finanční prostředky oddalují takové řešení, avšak možno poukázati na to, že již před 50 lety byla odvaha vystavěti v Praze o 250.000 obyvatel dvě lanové dráhy v odlehlých částech města, kde nebylo stálé frekvence, a kde šlo pouze o pohodlí návštěvníků sadů na Nebozízku a na Letné. I když bude jednou zbudováno nutné spojení elektrickou tramwají mezi Prahou a Proseckým Plateau, neubylo by na významu spojení vedení přímým překonáním proseckého svahu.“*

Dopis putoval od Elektrických podniků hl. m. Prahy na Ústřední radu magistrátu, která ve své odpovědi z 12. 2. 1937 uvedla, že o zřízení lanové dráhy na Prosek nemělo být nikdy dříve uvažováno. Ne, že by prudké stoupání proseckého svahu nebylo pro budování lanovky vhodné, i přes nárůst počtu obyvatel v posledních letech se však jevilo, že by frekvence na takové dráze byla nízká. *„Jisto jest, že lanovka jest velmi nákladná a možno ji užíti jen tehdy, když každá jiný dopravní prostředek jest nepoužitelný. I provoz jest drahý a pasivní, i když jde o tak výhodně situovanou lanovku, jako jest petřínská. A i ta se stavěla více z důvodů representačních obce pražské než s ohledem potřeby a rentability,“* uváděla odpověď. Tím se otázka zřízení lanové dráhy na Prosek uzavřela. Šlo tedy o pouhou úvahu jednotlivce – byť politicky exponovaného –, která velmi rychle zapadla, přesto pro dokreslení nejrůznějších námětů na obsluhu nově připojených okrajových pražských obcí nám přišlo zajímavé věnovat této myšlence alespoň tento vzpomínkový článek.

Závěrem doplňme, že Elektrické podniky veškeré snahy Proseku o zavedení tramvají zamítly a tato periferie Prahy zůstala nadále odkázána jen na městské autobusy linky O, jejichž provoz byl navíc ve válečných letech omezován, než byl na podzim 1943 pro nedostatek pohonných hmot úplně zastaven. Obnovení se dočkal až v červnu 1945. Od srpna roku 1952 pak autobusy nahradila trolejbusová doprava.

Url: 1936: Návrh na zřízení lanové dráhy na pražský Prosek