

# Cesta k třetí generaci vozů petřínské lanovky – I. díl

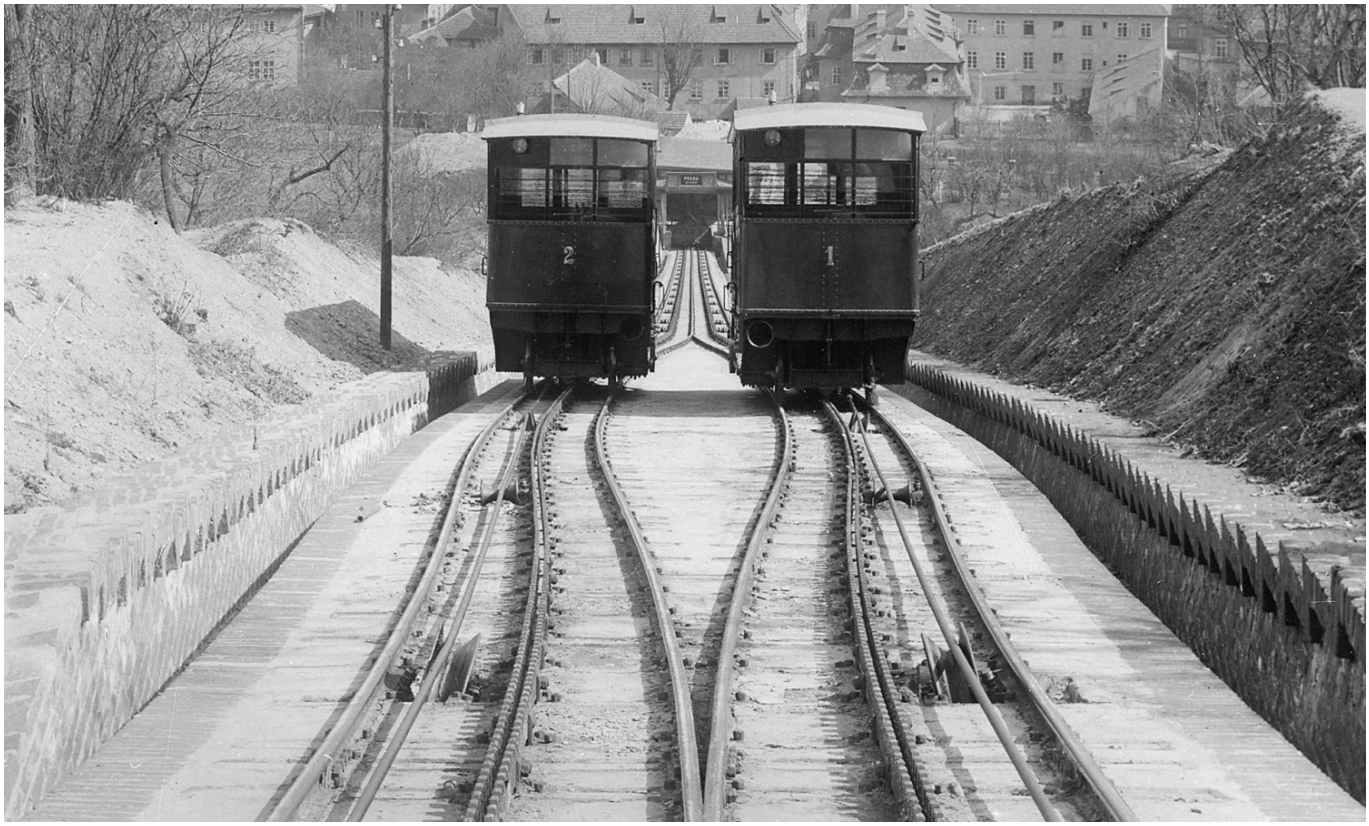
05.10 2024 19:07, Libor Hinčica, Ostatní

Dne 25. 9. 2024 pražský DP oficiálně oznámil, že současná generace lanové dráhy na Petřín již po dlouhotrvajících deštích ze září nevyjede. V historii je to již potřetí, co se vodní živel postaral o dlouhodobé přerušení provozu, byť poprvé tomu tak bylo nepřímo.

V roce 1921 to totiž nebyl déšť, který by další provoz znemožnil, ale vodárna, která vypověděla smlouvu tehdejšímu vlastníkovi dráhy, jímž bylo Družstvo rozhledny na Petříně, na dodávku vody. Ta se využívala k pohonu vozidel (aplikován byl gravitační systém tzv. vodní převahy, kdy těžší vodou naplněný vůz vytahoval nahoru druhý lehčí vůz ze spodní stanice). Dodnes však není jednoznačně potvrzeno, zda v období po první světové válce byl provoz na trati vůbec obnoven, anebo byl akt vypovězení smlouvy pouhou formalitou. Podruhé se podařilo výrazně modernizovanou (a také na obou koncích prodlouženou) lanovku uvést do provozu v roce 1932. Pomineme-li krátké přerušení na samotném sklonku druhé světové války, byl provoz zajišťován až do roku 1965, kdy byl nečekaně zastaven v důsledku poškození tělesa dráhy, které se dalo do pohybu po dlouhotrvajících deštích v předchozích měsících. Původně dočasné zastavení se protáhlo na 20 let.

Potřetí byl provoz zastaven dne 13. 9. 2024 od 18. hodiny, a to preventivně v rámci zavádění protipovodňových opatření. Z prevence se ale stalo uzavření trvalé, neboť obhlídka tělesa po skončení lijáků prokázala, že se trať stala nesjízdnou. Tisková zpráva vydaná k zastavení provozu pražským DP se následně objevila ve většině dopravních i nedopravních médiích, a tak jsme se rozhodli od jejího pouhého přetiskování ustoupit a pokusit se namísto toho zpracovat téma právě

končící éry pražské lanové dráhy poněkud odlišnou formou. Cílem tohoto článku je přiblížit si blíže otázku vzniku třetí generace vozidel, která tvořila kolorit petřínského svahu takřka 40 let, přičemž jako základ textu jsme využili výhradně archivní materiály. Záměrně se v článcích vyhneme detailním popisům a technickým údajům, které byly již dříve v odborné literatuře nesčetněkrát publikovány, a prostor dáme těm informacím a detailům, které dosud, alespoň podle našich znalostí, uveřejněny nebyly, případně byly zmíněny jen okrajově.



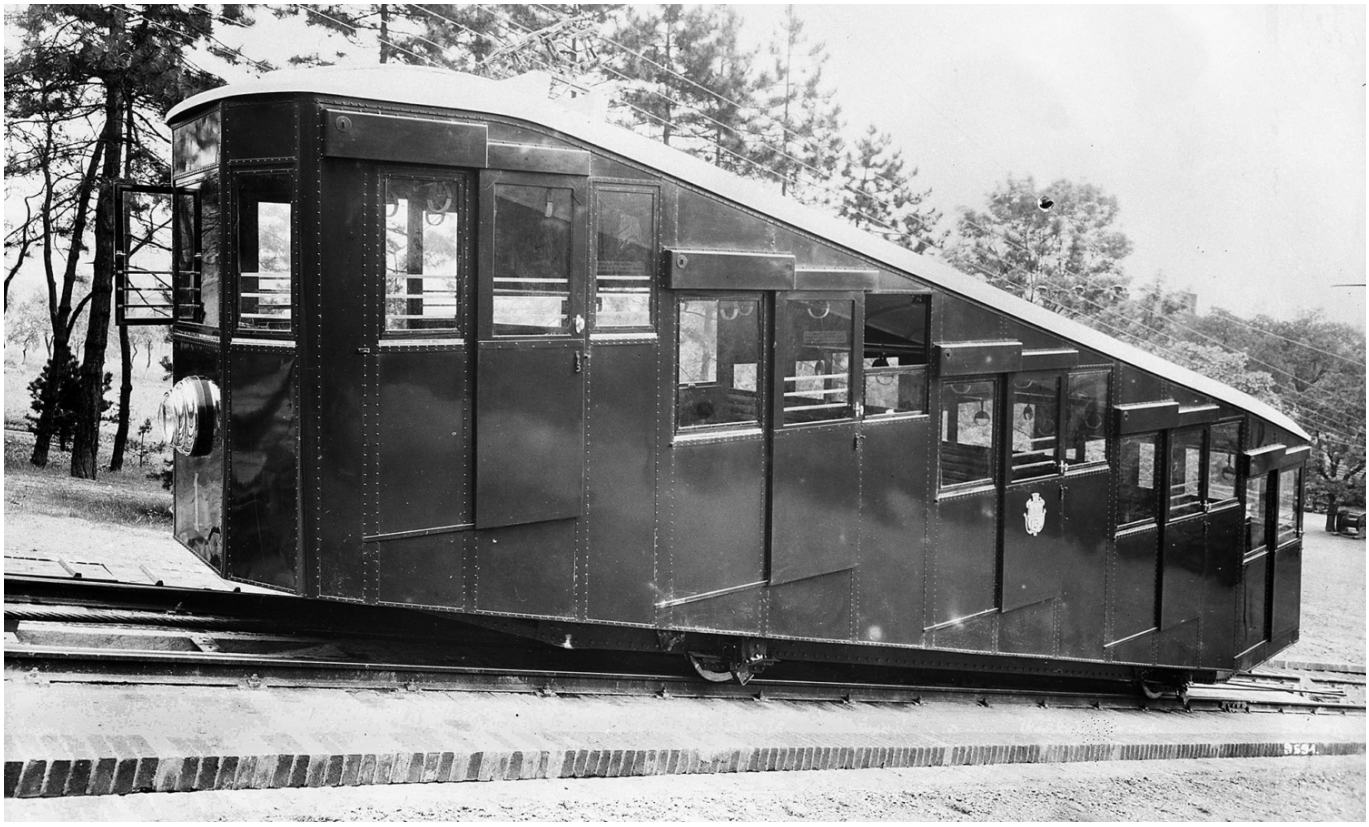

První generace lanové dráhy na Petřín fungovala na systému tzv. vodní převahy. Dodnes není jasné, zda po první světové válce vozy lanovky skutečně vyjely. Některé archivní dokumenty mají naznačovat, že jezdila v sezóně roku 1919 a poté opět v roce 1920. (zdroj: archiv DPP)

**Lanovka z loděnice**

Druhá provozní éra lanové dráhy načatá v roce 1932 trvala přes 30 let, a ačkoli bylo zastavení provozu dne 7. 6. 1965 neplánované, zhoršující se technický stav celé tratě nebyl v té době žádným tajemstvím. Větších oprav se v poválečné éře trať dočkala v souvislosti se spartakiádami, což znamená v letech 1954–55 a 1959–60, kdy se očekával velký nápor cestujících, na celkově zchátralém stavu ale nemohly tyto veskrze provizorní úpravy a zajištění mnoho změnit. Už od konce 50. let se tak přetřásala budoucnost provozu, dopis datovaný 2. červnem 1959 prozrazuje, že bylo diskutováno o několika variantách budoucí podoby dráhy.

První z nich byla generální oprava současné tratě, přičemž patřičné dodávky technologií měly zajistit Závody Vladimíra Iljiče Lenina (ZVIL) v Plzni, tedy Škodovka, které měla být výroba a údržba pozemních lanových drah přiřčena nadřízeným orgánem. Druhou variantou byla kabinová lanovka s velkou kabinou či kabinami, jež byla ale považována za nákladnou a s omezenou kapacitou. Nejlevnější formou by byla lanovka sedačková, který měla nabízet i nejlepší výhledy do okolí. I u tohoto druhu ovšem byla kritizována nedostatečná přepravní kapacita a také skutečnost, že by cestující byli vystavení vlivům počasí, což by dělalo z provozu lanovky převážně sezónní záležitost. Poslední alternativou bylo použití oběžné kabinové dráhy, tedy s větším množstvím kabinek, z nichž

by každá zvládla pojmout 4–6 pasažérů a poskytnout hodinový přepravní výkon 600 až 1 000 osob. Inspirací pro takový typ lanové dráhy měla být výstava EXPO v Bruselu konaná o rok dříve, kde se oběžná kabinová dráha prezentovala a vstoupila do širšího povědomí. Náklady na takovou dráhu byly odhadovány na 3,5 až 4 mil. Kčs.



Elektrické podniky hl. m. Prahy byly provozovatelem až druhé generace lanovky, která se od té původní zásadně odlišovala. Vozidla dodala smíchovská vagónka Ringhoffer. (zdroj: archiv DPP)

Autor pojednání navrhl, aby se pozornost soustředila na poslední uvedený typ lanovky s tím, že mělo dojít i k zásadní změně trasování. Počáteční stanice by se posunula o zhruba 170 m jižněji k vyústění Vítězné ulice (tj. naproti mostu Legií; začínala by tedy přímo u křižovatky tramvajových tratí). Odtud by pak dráha vedla kolmě vzhůru, takže i pozice horní stanice by byla od té dosavadní o cca 120 metrů posunuta a namísto ukončení v blízkosti Růžového sadu by trať končila u Štefánikovy hvězdárny. Její délka by byla cca 450 m. Navrženo bylo i možné prodloužení až do prostoru obou strahovských stadiónů (čímž by délka narostla na více než dvojnásobek). Tato úvaha patrně nebyla dále rozpracovávána, neboť v dochovaných archivních dokumentech po roce 1959 můžeme vidět, že se pozornost soustředí výhradně na generální opravu stávající trati.

Během let 1959–1963 byly vypracovány jednak interní zprávy k rekonstrukci a stavu lanové dráhy a jednak zprávy externí, konkrétně posudek Vysoké školy dopravní v Žilině. V květnu 1963 se pražský DP obrátil na celkem 12 stavebních podniků s žádostí o provedení rekonstrukce lanové dráhy, všechny odpovědi ale byly negativní. Přesto se v přípravách pokračovalo, a to i v oblasti konzultací ve věci dodání nové technologie, kde došlo k přesunutí zodpovědnosti za provoz pozemních lanových drah od plzeňské Škodovky (ZVIL) k Transportě Chrudim.

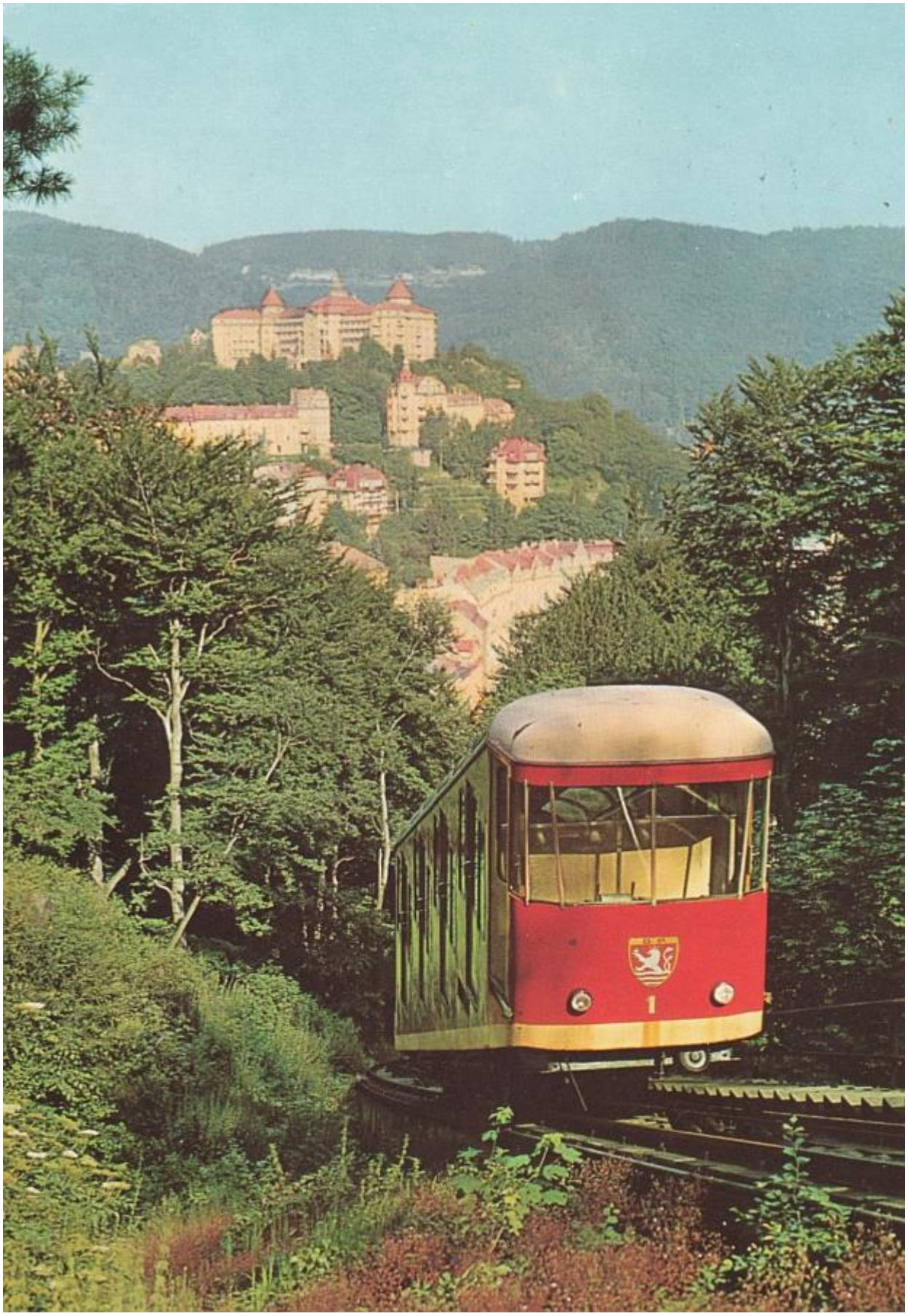


V roce 1959 bylo navrhováno, aby byla jako náhrada za petřínskou kolejovou lanovku vybudována nová lanovka s oběžnými kabinkami pro 4 až 6 osob. Inspirací byla dráha provozovaná na výstavě EXPO o rok dříve v Bruselu. (zdroj: Wikipedia.org)

Když se 7. června 1965 nebezpečně zhoupnul vůz ev. č. 2 při přejezdu Abtovy výhybky a narychlo povolaná komise shledala, že se jedna z kolejí v ní posunula až o 20 cm (!), byl provoz petřínské lanovky okamžitě zastaven. Vzhledem k přípravám generální opravy však nebylo vynucené přerušení vnímáno až tak překvapivě, protože posuny pražců, opěrných zdí i podloží byly dlouhodobě sledovány. Sesuvy půdy na Petříně byly ostatně známy od nepaměti, vezměme v úvahu, že celý svah k Vltavě byl už od dob Karla IV. uvnitř městských hradeb, a přesto nebyl nikdy zastavěn, což svědčí o povědomí o „klouzavosti“ svrchních vrstev půdy na petřínském návrší, které tak historicky sloužilo hlavně jako zdroj stavebního kamene a pitné vody. Ještě v srpnu 1965 se dal svah opět do pohybu, což doslova zvedlo koleje ve výhybně. Nejhorší situace ale nastala až o dva roky později, kdy už nevydržely opěrné zdi a základová deska, jež se během května a června 1967 ve středové části trati rozbořily. Nezbytné asanační práce, které začaly v srpnu 1968, pak vedly k likvidaci velké části trati, u níž bylo zřejmé, že bude muset být postavena nanovo a s odlišným založením do spodních (skalnatých) vrstev svahu.

V mezidobí let 1965–67 se nicméně počítalo s tím, že by měla proběhnout plánovaná rekonstrukce dráhy, jejíž součástí mělo být také pořízení nových vozidel, resp. alespoň jejich skříní, které by byly usazeny na původní spodky. Archivní materiály, jež jsme měli k dispozici k nastudování, bohužel

neprozrazují, kolik subjektů bylo v dané věci osloveno. Logická by se zdála volba smíchovské Tatrovky, která v roce 1965 dokončila výrobu dvou nových skříní pro lanovou dráhu Diana v Karlových Varech a o čtyři roky dříve dodala i nové vozy pro druhou tamější lanovku (podzemní v hotelu Imperial). Fragmenty dochované korespondence ovšem s jistotou dokazují jen jednání s národním podnikem České loděnice, konkrétně s jeho pražským závodem pro oborový výzkum a vývoj NAVIKA, jenž sídlil na Smíchově. Tomu byla již dne 23. 9. 1966 odeslána objednávka na *„2 ks panoramatických sklolaminátových skříní pro lanovou dráhu Petřín“* s termínem dodání ve třetím čtvrtletí roku 1968. Tato objednávka měla být považována za základ návrhu smlouvy mezi pražským DP a závodem NAVIKA.




Pro karlovarskou lanovou dráhu Diana dodala v roce 1965 nové vozy ČKD Tatra Smíchov, jež o čtyři roky dříve vyrobila i vozy pro podzemní lanovku Imperial. Jednání o dodání nových skříní pro petřínskou lanovku však byla prokazatelně vedena s Českými loděnicemi, konkrétně závodem NAVIKA. (sbírka: Libor Hinčica)

NAVIKA odeslala čistopis (tehdejší terminologií) hospodářské smlouvy až dne 6. 3. 1967, pražský DP ji ale nepodepsal a namísto toho požádal dne 13. 3. 1967 o posun projektu o zhruba jeden měsíc. Důvodem měly být další geologické průzkumy, jež v daném čase probíhaly. Do poloviny dubna se čekalo rozřešení rébusu stran plánované rekonstrukce, o čemž DP hodlal závod Českých loděnic ihned informovat. K tomu skutečně došlo, ale v neprospěch lanové dráhy, protože výsledky geologického bádání byly mimořádně nepříznivé. Dne 19. 4. 1967 tak psal DP závodu NAVIKA znovu s tím, že požádal o zastavení všech prací, které NAVIKA případně na projektu nových skříní lanovek realizuje, a současně o pozastavení případných subdodávek pro výrobu. Návrh hospodářské smlouvy obdržený o měsíc dříve vrátil Dopravní podnik zpět bez podpisů, čímž se vize odběru třetí generace vozidel petřínské lanovky od Českých loděnic rozplynula.

Sesuvy, které nastaly v květnu a červnu 1967, pesimistické vyhlídky geologů potvrdily, přesto nelze říci, že by fatální poškození trati znamenalo rezignaci na rekonstrukci tratě. Ta se jen dál v čase posouvala, přičemž současně byly i přetřásány další varianty provedení spojení Malé Strany s vrcholkem Petřína. Ještě v roce 1967 měl Dopravoprojekt Bratislava vypracovat studii visuté lanové dráhy, k níž však bohužel nemáme bližší informace. Klíčový pro další rozvoj petřínské lanovky byl postoj Útvaru hlavního architekta (ÚHA) hl. m. Prahy, který dohlížel i na památkovou péči a který variantu visuté lanové dráhy rázně odmítl s tím, že taková dráha by neměla respekt k území nejstarší části Prahy. Pozornost tak měla být napříště věnována jen obnově kolejové lanové dráhy, byť v dalších letech ještě probíhaly diskuze o tom, zda například neopustit stávající spodní stanici lanové dráhy a nevybudovat novou.



Sesuvem poškozené těleso lanové dráhy v roce 1967. (zdroj: archiv DPP)

*Konec prvního dílu.*

Url: Cesta k třetí generaci vozů petřínské lanovky – I. díl