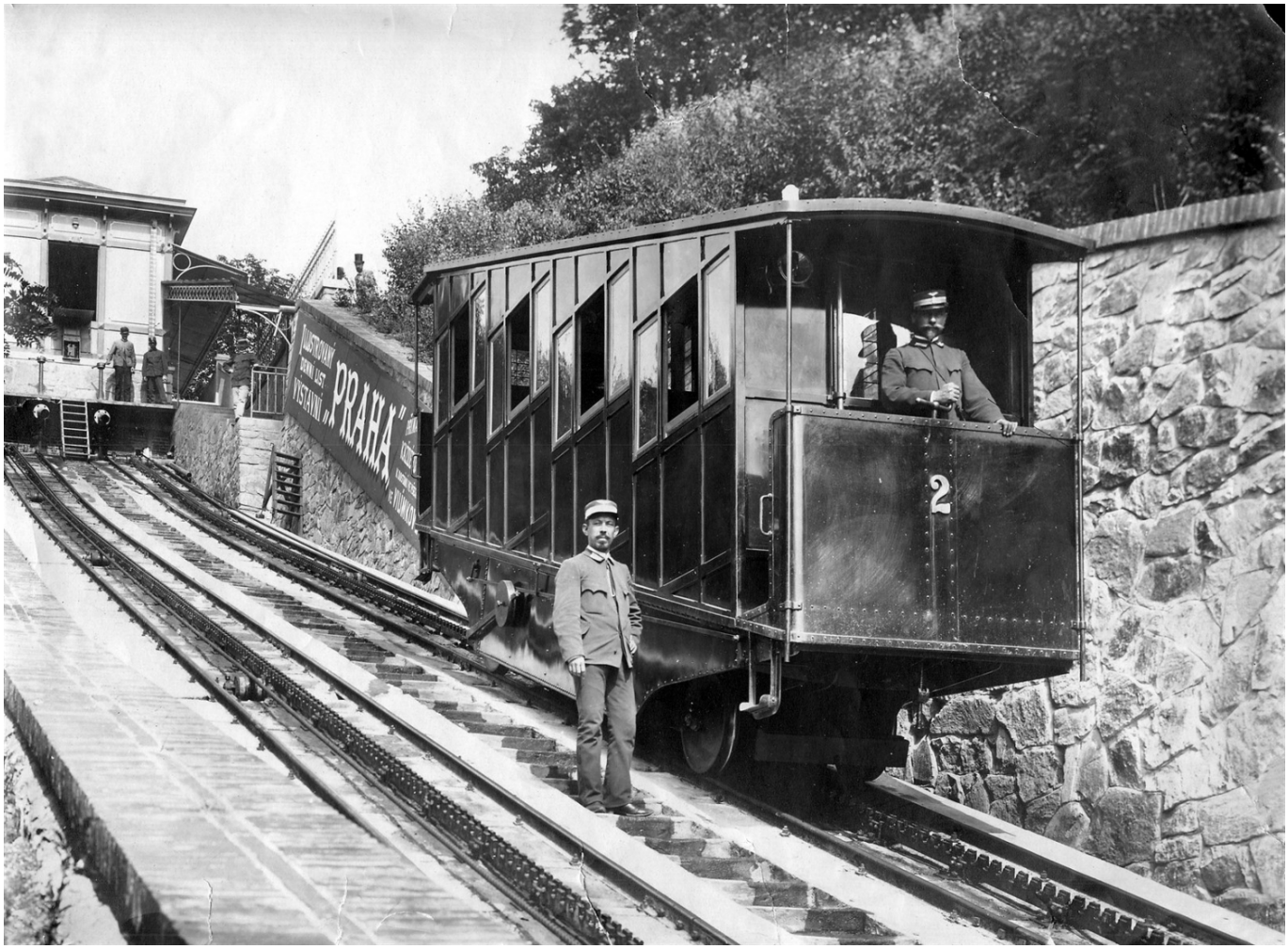


Lanovkou přes Vltavu do pražské ZOO už v roce 1950

16.07 2022 09:43, Libor Hinčica, Ostatní

Nedávno jsme na našem webu informovali o výběru pěti finalistů architektonické soutěže na navrhovanou kabinkovou lanovou dráhu mezi pražskými Bohnicemi, Trojou a Podbabou. Tento záměr, kterému město dalo zelenou v roce 2020 a v současné době pro něj už probíhá příprava projektové dokumentace, není, jak jsme ostatně v úvodu textu zmínili, prvním návrhem na překonání vltavského koryta pomocí lanové dráhy. Dosud se v literatuře uvádí, že lanovka mezi oběma břehy Vltavy byla navrhována poprvé už v roce 1964 v rámci širšího plánu na vybudování hned trojice lanovek pro obsluhu pražské zoologické zahrady. Nejstarší známý námět je ale ještě o pár let starší, jak si přiblížíme v dnešním článku.

V úvodu připomeňme, když už jsme se rozhodli ponořovat do historie pražských lanových drah, že za autora návrhu prvních pražských lanových drah je považován Adolf rytíř ze Schaecků (jenž působil jako rakousko-uherský konzul ve Švýcarsku), který pro Prahu navrhl v roce 1886 hned čtyři lanové dráhy, všechny pozemní. Projekty ale ztroskotaly o dva roky později na nedostatku finančních prostředků. Prvenství mezi pražskými lanovými drahami tak drží až 108,97 m dlouhá dráha na Letnou, která byla do provozu uvedena dne 31. 5. 1891 a udržela se v něm do listopadu 1916. Provoz na ní nebyl (v rozporu s nařízením ministerstva železnic) na jaře 1917 obnoven pro nedostatek provozního personálu vyvolaného válkou a vozidla i zařízení dráhy zchátrala v nadcházejícím období natolik, že se k obnově nepřistoupilo ani po konci prvního světového válečného konfliktu.

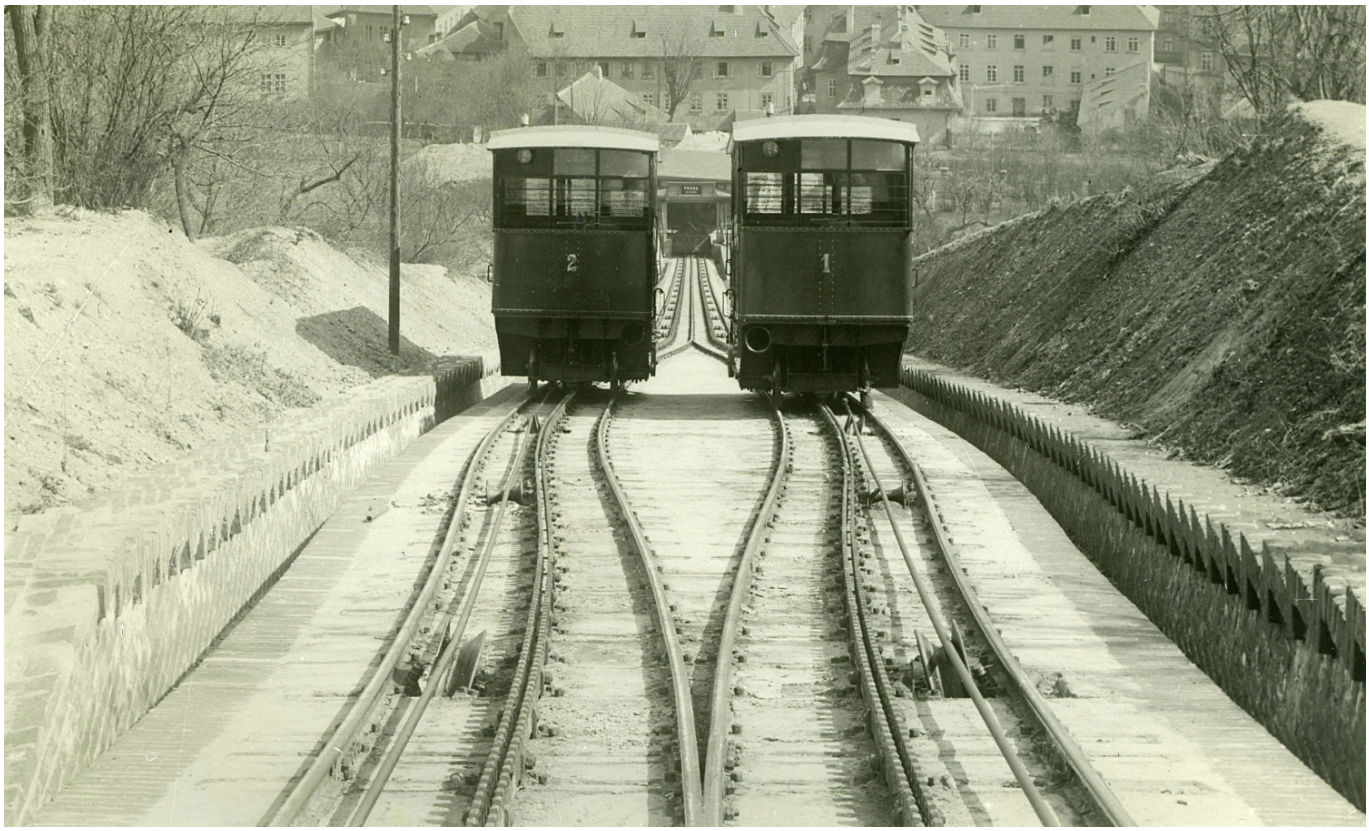


Jediná známá kvalitní fotografie letenské lanové dráhy, jež se v květnu 1891 stala první pražskou lanovkou. V roce 1903 byla dráha elektrifikována, provoz byl zastaven patrně v roce 1916. (zdroj: archiv DPP)

Výrazně šťastnější osud měla lanová dráha na Petřín, byť i ona se musela ve své historii vypořádat s nejistotou okolo své další existence. Připomeňme, že provoz na ní byl zahájen jen o pár týdnů později než na letenské dráze, konkrétně odpoledne dne 25. 7. 1891. Poprvé byl provoz na ní zastaven podle některých údajů už v roce 1914, a to nejspíše v souvislosti s vyhlášenou mobilizací. Jestli tomu tak skutečně bylo, není dosud věrohodně potvrzeno a některé archivní materiály naznačují, že dráha mohla být v provozu i v dalších letech, přičemž posledním provozním rokem by byl až rok 1920. Zde tedy zůstává aréna pro badatelskou činnost nadále otevřená. Faktem každopádně je, že se petřínská lanovka později dočkala obnovení provozu (fakticky ovšem došlo k její novostavbě), k čemuž došlo v roce 1932, načež sloužila do roku 1965, kdy musel být provoz zastaven v důsledku poškození trati (porušení drážního tělesa způsobeného s největší pravděpodobností dlouhotrvajícími dešti). Nákladná rekonstrukce byla provedena až v první polovině 80. let, přičemž znovu se mohli cestující svézt lanovkou až od 15. 6. 1985.

I v době druhého vynuceného přerušení provozu petřínské lanovky, tedy v letech 1965–85, bylo možné se lanovou dráhou v Praze svézt. V roce 1977 totiž byla do provozu uvedena sedačková lanová dráha v areálu pražské zoologické zahrady. Její návrh se zrodil, jak jsme prozradili v úvodu, již v roce 1964, kdy vznikla idea na vybudování dokonce trojice lanových drah. Jako tzv. dětská lanová dráha byla označena sedačková lanovka navržená uvnitř areálu pro spojení mezi dětským koutkem a Černohouskou (bývalý objekt někdejší vinice, dnes adaptovaný na restauraci s kavárnou). Další lanová dráha, rovněž sedačková, měla mít okružní charakter kolem areálu ZOO, třetí poté měla

spojovat zahradu s Parkem kultury a oddechu J. Fučíka (Stromovkou; potažmo areálem holešovického výstaviště). Jednání o výstavbě všech tří lanových drah byla vedena s Transportou Chrudim od roku 1965, přičemž tuzemský výrobce lanovek doporučoval k realizaci především kabinovou visutou dráhu přes Vltavu, jejíž stavba měla vyjít na 12 mil. Kčs a umožňovala použití stavebních prvků z existujícího výrobního portfolia. Oproti tomu negativně se podnik stavěl k vybudování okružní lanovky, která tak v březnu 1966 z úvah zcela vypadla (Transport Chrudim neměla s takovým typem lanových drah zkušenosti, a navíc neměla kapacitní možnosti se vývojem atypických konstrukcí zabývat).



Původní provedení lanové dráhy na Petřín bylo tříkolejnicové. Zatímco letenská lanovka byla v roce 1903 elektrifikována, ta petřínská využívala až do zastavení provozu (patrně v roce 1914 nebo 1920) systém vodní převahy (archiv: DPP)

Přestože prozatím nebyly dohledány podrobnosti k opuštění návrhu holešovicko-trojské kabinové lanovky, faktem zůstává, že ještě v roce 1966 se pozornost přesunula už jen k investičně nejméně náročné a nejkratší „dětské“ lanové dráze. Ačkoli se její projekt rodil nesnadno (už prakticky dokončené stavbě bylo dokonce načas odňato stavební povolení), podařilo se alespoň tuto lanovku uvést v srpnu 1977 do provozu. Na rozdíl od petřínské lanovky byla vlastníkem sedačkové lanovky zoologická zahrada, pro níž provoz původně zajišťoval Středočeský park kultury a oddechu, od nějž provoz (po intermezzu let 1979 a 1980, kdy dráha nemohla být provozována pro šlendriánství při řízení provozu) převzal od roku 1981 pražský DP, který se stal od roku 1983 i vlastníkem celé dráhy.

I když se právě rok 1964 považuje za rok zrození myšlenky na vybudování lanové dráhy mezi areálem ZOO a levým vltavským břehem, archivní materiály, byť torzovité, prozrazují, že myšlenka je starší a první úvahu jsme dnes schopni zasadit už do roku 1950.

Ze dne 17. 7. 1950 pochází dopis zoologické zahrady adresovaný pražskému DP, v němž mělo ředitelství zahrady zaslat projekt *„na zřízení visuté lanové dráhy do Zoologické zahrady“*

vypracovaný Krajskou inženýrskou kanceláří (Ing. Nevrlým). Samotný projekt s vyznačením tras se ale v archivu DP hl. m. Prahy do dnešních dnů bohužel nedochoval. V dopise ředitelství ZOO uvádí, že by uvítalo podobnou stavbu, která by přispěla ke zvýšeni návštěvnosti zahrady. Vypracovány měly být celkem tři trasy. První měla vést od Císařského ostrova na Černohousku (tedy přibližně do míst, kde dnes končí sedačková lanovka), přičemž z dopisu lze usoudit, že navrhováno bylo i prodloužení dále směrem na Podhoří (tj. do oblasti pod Bohnicemi, která je dnes obsluhována sezónně přívozem linky P2), které ale mělo být už v červenci 1950 zamítnuto s tím, že by zde visutá dráha kazila ráz krajiny. Po dohodě s plánovacím referátem hl. m. Prahy měly být dokresleny ještě další dvě trasy, které měly být výhodnější, o jaké ale mělo jít, se už bohužel z jediného dochovaného dopisu nedovídáme, byť trasování jedné z nich si lze domyslet z dalších poznámek, jak si povíme dále. Dopis ze 17. července 1950 končí větou: *„Těšíme se, že přihlédnete k předloženému projektu a že budete uvažovat o podobném zařízení i pro hl. m. Prahu.“*



Výstavba spodní stanice sedačkové lanové dráhy v areálu ZOO Praha na snímku z roku 1974. (zdroj: ZOO Praha, foto: Vladimír Motyčka)

Další informace už se dovídáme jen z tužkou psaných přípisů. Ze dne 17. 8. 1950 pochází poznámka určená dopravnímu odboru, že by měl být projekt posouzen s ohledem na celkový dopravní plán, přičemž se uvádí, že výkon projektované visuté dráhy je v porovnání s lanovou dráhou na Petřín slabý. Z později datované poznámky (z 9. 9. 1950) zjistíme, že navrhovaný výkon dráhy byl max. 900 osob za hodinu, což bylo vnímáno jako nedostatečné pro náhradu existujícího autobusového spojení do ZOO, u nějž měla být max. vytíženost autobusů (naměřená v červnu 1948 v důsledku hromadných návštěv škol) 3 200 osob za hodinu (v obou směrech mělo být za jeden den přepraveno 30 000 cestujících).

Dále se lze dočíst, že z navržených tras měly být z dopravního hlediska nejvýhodnější trasa vedená z oblasti dejvických garáží, protože by zde byl zajištěn přestup na tramvaj a v navrženém směru

vedení lanovky by nebyl veden jiný dopravní prostředek. Vzhledem k tomu, že dejvické garáže (připomeňme, že autobusům sloužily v letech 1932 až 2004) se nacházely v blízkosti tramvajové smyčky na Podbabě, lze z poznámky usuzovat, že již tehdy se jevil jako nejvhodnější pro lanovou dráhu směr překročení Vltavy, o kterém se hovoří i dnes, byť tehdy se počítalo s ukončením u ZOO, nikoli s vedením až do Bohnic. Záměr vybudování lanové dráhy byl vnímán sice jako zajímavý z pohledu zvýšení atraktivity, ale zároveň nepanovaly žádné iluze o jeho rentabilitě, a to už jen s ohledem na to, že se předpokládal provoz jen během sezóny a během zimních měsíců měla být dráha mimo provoz.



Provoz sedačkové lanové dráhy v pražské ZOO byl zahájen v roce 1977, už v srpnu o rok později byl ale zastaven a znovu se podařilo dráhu zprovoznit až v roce 1981. (zdroj: ZOO Praha, foto: Vladimír Motyčka)

Přesto měl na Plánovací referát Ústředního národního výboru v Praze odejít dne 12. 9. 1950 dopis, v němž Dopravní podnik uváděl, že se seznámil se záměrem na zřízení visuté lanové dráhy, proti níž neměl mít zásadních námitek. Zajímavá je poznámka, že by projekt *„zásadně zkrátil cesty za prací i místnímu obyvatelstvu“*. Z toho vyplývá, že DP se na celou věc nedíval jen z perspektivy atrakce, ale přisuzoval lanovce i možnou roli plnohodnotného dopravního prostředku, který by bylo možné využívat pro zkrácení běžných cest mezi oběma břehy Vltavy. Koncept dopisu končí prosbou o sdělení stanoviska k navrženému projektu se zřetelem na plánování pražské dopravní sítě, aby mohla být stavba visuté dráhy eventuelně zařazena do plánu v roce 1952.

Poslední datace na objeveném archivním materiálu pochází z 22. 9. 1950 a má podobu pouhého otisku razítka s připojeným podpisem. Dál se stopa bohužel vytrácí. Přestože ucelený obraz historie návrhu z roku 1950 se prozatím dohromady dát nepodařilo, můžeme díky dohledanému dokumentu s jistotou zařadit plán na zřízení lanovky nad vlnami Vltavy na časové ose alespoň o pár let hlouběji do historie.

Url: Lanovkou přes Vltavu do pražské ZOO už v roce 1950