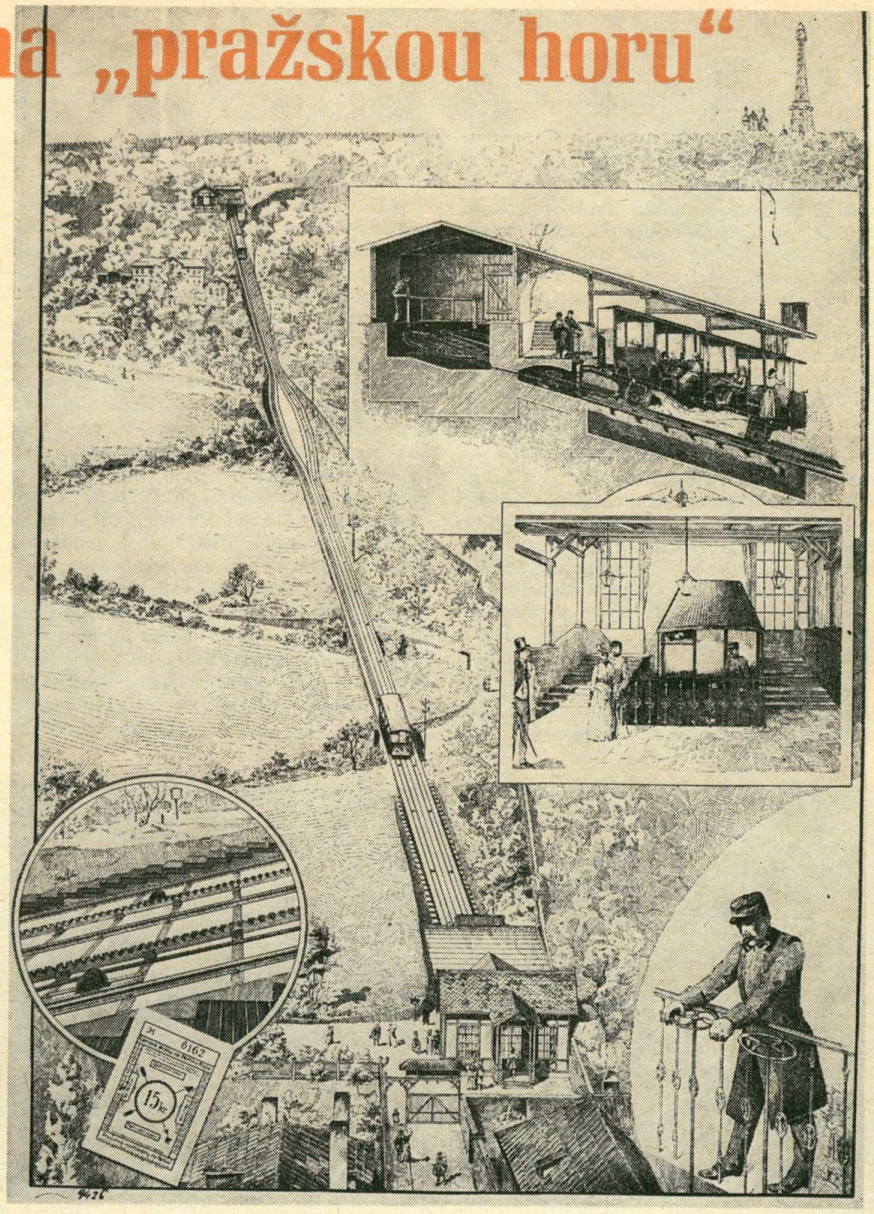
Lanovkou na „pražskou horu“

„Jenom nenaříkejte: Je to chůze po tom světě! Ta píseň je už z mody... Chcete-li na rozhlednu petřínskou, stačí, když dojdete na konec uličky pod Nebozízkem. Tam na úpatí očekává Vás lanová dráha, jejíž bílá trať ze staničního perronu vycházející, sbíhá se v perspektivě vysoko u Hladové zdi...“

Tak pozdravil spuštění nové pražské atrakce svého času časopis Světozor. Proti množství inkoustu, který jeho redaktor na svou nadšenou ódu vyplýtval, vypadají zprávy denního tisku nazítří, po otevření lanovky, značně chudě. Národní listy z 26. července roku 1891 například ve své kratičké zprávičce konstatují v podstatě jen, že byla po jednání kolaudační komise včera „veřejnému užívání odevzdána“, že je dlouhá 400 metrů a že jízda trvá 6 minut a stojí 12 kr., jízda dolů pak jen 6 krejcarů, děti platí polovic. Pohled na noviny prozradí i příčinu, proč se nová atrakce představila jako chudá příbuzná: Všechna novinářská esa, kterými Praha oplývala, se tísnila u vchodu na Jubilejní výstavu (v dnešním Parku kultury a oddechu Julia Fučíka) v očekávání miliónténo návštěvníka. Fakt, že ho turnikety odpočítaly až po desáté hodině ranní příštího dne, nemohl už změnit nic na tom, že se pod Petřín dostavili prakticky jen lokálkáři z denních zpráv.



Lanová dráha na Petřín, Světozor 1892: „Dle skutečnosti a stavebních plánů kreslil inž. Emanuel Kopáček“

Oznámení o spuštění provozu petřínské lanovky bylo však až poslední událostí první etapy její historie. Myšlenka postavit na svahu Nebozízku lanovou dráhu vznikla patrně současně s návrhem stavby rozhledny na vršku Petřína. V časopise turistů zdůvodňoval Komitét pro zbudování rozhledny na Petříně její prospěšnost už v únoru roku 1890: „Aby rozhledna na Petříně ... stala se snadno přístupnou a hojně navštěvovanou, jest nezbytno spojiti ji s lanovou drahou, která by navštěvovatele od Újezda zavezla až k rozhledně na vrchol Petřína... V letní saisonu (od 1. dubna do 1. října) spadá asi 27 nedělí a 9 svátků kromě týdnu velikonočního a některých významnějších dnů, v nichž lze také počítati na hojnou návštěvu... Kromě těchto výletníků, kteří by podnikli návštěvu hlavně pro rozhlednu a pro svoji zábavu, bude drahně oněch, kteří užijí dráhy za tím účelem, aby si přikrátili svoji cestu a času i námahy ušetřili. To stane se jmenovitě tehdy, bude-li přímé spojení od Petřína ke Strahovské bráně a odtud po rovině tramvají do Hvězdy, na Hradčany a na Letnou...“

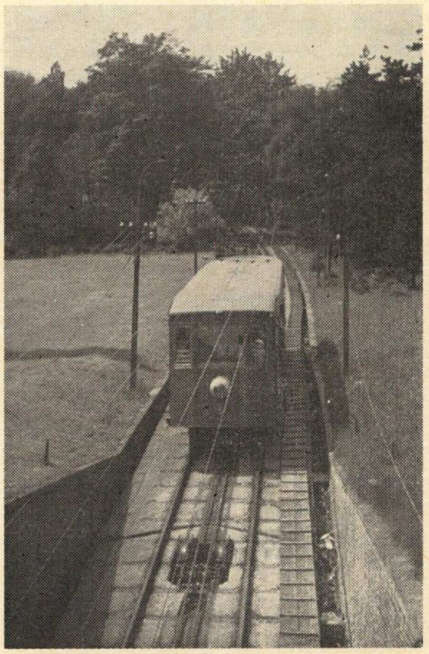
Už 18. července roku 1890 předložili inženýři Reiter a Štěpán městské radě, v zastoupení „Družstva pro rozhlednu na Petříně“, generální návrh a technickou zprávu, v níž popisují jednoduchý a levný pohon budoucí dráhy: Po kolejích na Petřín budou jezdit dva vozy o kapacitě padesáti cestujících. Budou spojeny lanem, vedeným přes vodorovné kolo v horní stanici. Vůz, který bude nahoře, natankuje do nádrže v podvozku vodu a svou vahou vytáhne nahoru vůz druhý. „Na dolejší stanici vypouští se voda nárazem ventilu o nakloněnou plochu mezi kolejnicemi. Na vyzdvižení lana, vážícího 16 q, jest zapotřebí, aby hořejší vůz měl 1750—2000 kg vody, jsou-li oba vozy buď prázdny nebo osobami stejně obsazeny, na vytažení každé osoby počítá se v průměru 75 kg vody, což činí při úplném obsazení dolejšího a úplné prázdnotě hořejšího vozu 3600 kg, z toho jde, že v nejnepříznivějším případě nutno přibrati až 5,5 m^3 vody, aby se dosáhlo dostatečného přebytku hnací síly.“

Dvacátého čtvrtého ledna, hned po schválení projektu, byla vytyčena trasa dráhy a odstraněny stromy a ke-

ře na svahu Nebozízku. Druhého února už začaly zemní práce v zářezu výhybky dráhy a pod její horní stanicí, třetího března bylo započato s pracemi zednickými. Začal boj s časem: boj o to, aby se nová dráha mohla rozejet ještě během Jubilejní výstavy, k níž byla stavěna také petřínská rozhledna. Ale tuhé mrazy té zimy práce zdržovaly. A tak ještě na fotografiích z prvního května vidíme zedníky po pás ve výkopu. Sedmého července však už byla trať schopná přijmout první vůz, který byl vytažen k dolní stanici dráhy a kladkostrojem postaven na koleje. O dva dny později sem přibyl vůz druhý. Desátého pak byl první vůz vytažen na hořejší stanici a oba spojeny lanem. V pondělí třináctého července se lanovka rozjela na zkoušku. V sobotu pětadvacátého na ostro. Jen za odpoledne dopravila nahoru na Petřín dvě stě dvacet cestujících, a to ještě nebyla dostavěna rozhledna. Během následujících tří týdnů se dvěma vozy lanovky svezlo už téměř třiatřicet tisíc lidí.

Po slávě Jubilejní výstavy nastaly však dny všední. A zájem o lanovku klesal. Navíc se její pohon ukázal být jednoduchý jen zdánlivě, neboť... „Stále rostoucí spotřeba užitkové vody působí již nyní značné nesnáze," prozrazuje dopis Družstva roku 1910. „Stalo se ostatně již několikráte, a to právě v nejvyšší sezoně, že doprava musela býti pro nedostatek vody zastavena." A tak se už dvacet let po prvních článcích o lanové dráze začalo uvažovat o její elektrifikaci. K tomu však nedošlo. A tak se vozy lanovky nakonec zastavily.

O tom kdy, jak a proč, se názory rozcházejí. V publikacích a článcích o petřínské lanovce si můžete přečíst: její provoz byl definitivně zastaven roku 1914 pro nedostatek personálu, který musel narukovat do války, že se totéž stalo v roce 1921, protože zařízení bylo prodělkové, že se vozy lanovky zastavily v roce 1923 z téhož důvodu. Aby byl zmatek ještě větší, leží v archívu „Družstva" ještě dopis z 28. července roku 1916, kterým jedna mimopražská firma nabízí své služby, protože se z novinových zpráv dočetla, že se přetrhlo lano lanovky, a proto že zastavila provoz. Ze kterých novin se dotyčná firma zprávu dověděla, se neuvádí. Kolem data dopisu není v běžném tehdejším tisku, přetíženém zprávami z bojišť, ani zmínka. Ze starých novin z roku 1914? Pak by ovšem nemohl platit běžně uváděný důvod skončení provozu lanovky. Nebo se přetrhlo lano poutající už dva roky stojící vozy? Nevíme. Druhé uváděné datum se týká roku 1921, kdy „byl učiněn sice ještě pokus na lanovce obnovit provoz. Pokus ten však selhal..." Jak dlouho obnovený provoz trval, není jasné. Jisté je jen, že (podle zprávy městské rady) lanovka už v roce 1923 opět nejezdila. Tak se asi do historie petřínské dráhy dostalo datum třetí.



Lanovka se znovu rozjela teprve roku 1932, už na elektrický pohon. Trať byla dole prodloužena o čtyřicet čtyři metry, až k dnešní stanici, a nahoře o šestašedesát metrů, až pod Hladovou zeď. Lanovka tím dosáhla délky půl kilometru a její vozy pojaly dvojnásobek cestujících. Jezdila dvojnásobnou rychlostí.

Bývalá nejdelší lanová dráha Rakouska-Uherska se tedy znovu probudila k životu. A znali bychom ji patrně dodnes... nebýt osudného odpoledne 7. června roku 1965, kdy „průvodčí vozu číslo dvě zpozoroval velké kymácení vozidla při přejezdu výhybky uprostřed trati." A v telefonu vedoucího střešovické vozovny se ozval rozechvělý hlas strojníka lanovky: „Nevíme, co se děje — u lanovky se rozestupují koleje!!!" Petřín se dal do pohybu. Přesněji řečeno, část svahu pod Nebozízkem. Asi sto krát dvě stě metrů. Terasa Nebozízku se propadla o dva a půl metru a ujela po svahu pět metrů. Patnáct tisíc krychlových metrů zeminy zkroutilo železné koleje lanovky a přetrhalo je, jako by byly z vosku. Podle průzkumu geologů se sesuv připravoval už několik let a jeho příčinou bylo promáčení stráně prameny, které nebyly nikam odvedeny. Trvalo dalších několik let, než se „pražská hora" uklidnila. A i dnes je nová stavba lanovky podmíněna vyvrtáním tří štol, které by vody Petřína odváděly.

Stařičká jednadevadesátiletá lanovka na Petřín se má dočkat svého, už třetího, „zmrtvýchvstání". A vlastně se ho má dočkat celý vrch: Petřínská rozhledna bude, po dostavění nové televizní věže na Žižkově, kompletně regenerována, nový život do petřínských sadů přinese i znovu oživený Nebozízek.

Obnovená lanovka by se však neměla stát jen pražskou atrakcí, ale — stejně jako při zdůvodňování její stavby v roce 1890 — skutečnou a trvalou součástí městské dopravy. Nejen však pro dopravu na Hradčany, jako v době svého zrodu — mezitím totiž na „pražské hoře" vyrostl nejen komplex stadiónů, ale i areál studentských kolejí. A tak kapacita dvou kopií vozů z roku 1932 — 1400 osob přepravovaných každou hodinu — bude vítaným „přilepšením" tohoto směru pražské dopravy.

Svah Nebozízku však staví před dnešní projektanty nové lanovky daleko složitější úkoly než kdykoli předtím. Celá trať přes „sesuvné území" musí být překlenuta patnácticentimetrovou betonovou deskou o ploše 1860 čtverečních metrů, zakotvenou mikropiloty až do patnáctimetrové hloubky. Podle sdělení investora celé akce, Dopravních podniků, začnou stavební práce na sesunutém svahu Petřína už v příštím roce a skončí v květnu roku 1985. Za tři roky tedy bude pro výstup na „pražskou horu" opět platit óda, kterou přinesl před více než devadesáti léty pražský Světozor: „Jenom nenaříkejte: Je to chůze po tom světě!"

Dušan Pokorný