NEŽ SE LANOVKA ROZJEDE

„Lanová dráha na Petřín byla včera v sobotu veřejnému užívání odevzdána. Dopoledne konána byla kolaudační komise ... Všechno zařízení dráhy uznáno bylo za dokonalé, načež bez odkladu ex commissione uděleno bylo povolení k zahájení jízdy. Odpoledne již užívalo obecenstvo velmi pilně dovolení toho. Trať jest 400 m dlouhá, stoupá o 27 procent od 202 m na 360 m nadm. výšky, jízda trvá 6 minut a stojí 12 kr. jízda dolů 6 kr. lístek zpáteční 15 kr. děti platí polovic." Tak přivítaly zrození petřínské lanovky, nejdelší lanové dráhy tehdejšího Rakouska-Uherska, Národní listy 26. července roku 1891.

Myšlenka pořídit nějaký dopravní prostředek, který by zdolával stráně „pražské hory", vznikla už několik let předtím: V roce 1887 podal Spolek pro povznesení návštěvy cizinců v Praze i okolí žádost k městské radě o povolení a postavení nosítkové stanice na Nebozízku s odvoláním na to, že i jinde v cizině jsou nosítkové stanice běžné a návštěvníci, kteří nechtějí vystupovat na hory pěšky, dají se vynášet v nosítkách. Proto spolek žádá o povolení ke zřízení takové stanice na Nebozízku, odkud by posluhové cizince vynášeli na jednu z nejkrásnějších vyhlídek v Rakousku-Uhersku. Péče o cizí turisty, znavené výstupem k populární restauraci, však vyšla tehdy naprázdno — městská rada souhlas nedala.

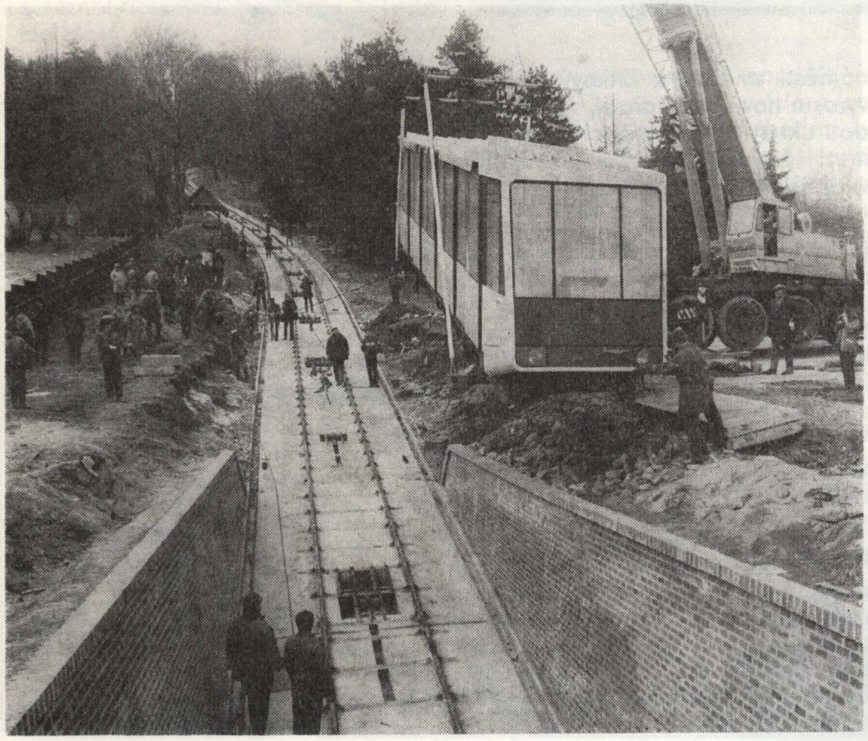
V únoru roku 1890, když už bylo rozhodnuto o stavbě Petřínské rozhledny, vyzývá časopis turistů „slavnou radu královského hlavního města Prahy", aby zřízením lanové dráhy usnadnila návštěvníkům přístup k rozhledně na vrcholu Petřína.

V posledním měsíci roku 1890 byla vydána Družstvu rozhledny na Petříně koncese. Pátého a šestého prosince už dr. Alfred Slavík zjišťuje geologické složení a jakost půdy na Petříně. Dvaadvacátého prosince jsou u firmy Ringhoffer objednány dva vozy lanovky. Čtyřiadvacátého ledna roku 1891, roku pražské Jubilejní výstavy, byla na Petříně vytyčena trasa lanovky a odstraněny z ní stromy a keře. Druhého února začaly zemní práce v zářezu výhybky pod horní stanicí ... V noci z pátého na šestého července byl Nádražní ulicí dopraven k trati lanovky první vůz, „načež nastalo vytahování kladkostrojem a lidskou silou". Sedmého července byl před půlnocí vysazen na trať, devátého jej následoval druhý. Ještě během Jubilejní výstavy, 25. července, byla zahájena jízda s cestujícími. V tu sobotu vyjelo, podle vydaných jízdenek, nahoru lanovkou dvě stě dvacet osob, sto sedmdesát pak dolů. Do 14. srpna svezla lanovka 32 725 lidí, což zcela překonalo veškeré propočty Družstva.

Vozy lanovky jezdily na „vodní pohon". V horní stanici se do nádrže pod cestujícími napouštěla voda a v dolní stanici se vypouštěla. Na vyzdvižení lana vážícího 16 q bylo zapotřebí, aby hořejší vůz měl 1750 až 2000 kg vody, na vytažení každé osoby v průměru 75 kg vody. Když byl dolní vůz plně obsazen a horní prázdný, muselo se do horního napustit pět a půl kubického metru vody.

Tak pendlovaly vozy lanovky po petřínské stráni až do první světové války. Ale už dávno předtím, než se ve válečných létech zastavily, žádalo Družstvo o posouzení možnosti pohonu elektrického. Šestého května roku 1910 píše: „Stále rostoucí spotřeba vody užitkové působí již nyní značné nesnáze, také již obec Pražská důrazně naléhá, aby bylo postaráno co nejdříve o záměnu pohonu. Stalo se ostatně již v posledních letech nejednou, a to právě v nejvyšší sezóně, že doprava musela býti pro nedostatek vody zastavena." Zároveň žádá Družstvo o možnost prodloužení dráhy. K ničemu z toho však nedošlo. Po zastavení provozu lanovky sice byl podniknut v roce 1921 další pokus o jeho obnovení, ale v roce 1923 už opět nejezdila. Jednalo se i o jejím zrušení a o tři roky později se objevily názory, že bude lépe ji nahradit pojízdnými schody. Diskuse trvala až do roku 1931.

Třicátého října téhož roku byl schválen nový projekt lanovky: Její trať byla prodloužena posunutím spodní stanice o čtyřiačtyřicet metrů k Újezdu a horní o šestašedesát metrů až za Hladovou zeď. Nové vozy, do nichž se už vešla stovka cestujících, tedy dvojnásobek původního počtu, měly jezdit rychlostí čtyři metry za vteřinu a jedna jízda, včetně nástupu cestujících, tak měla trvat pouhých 270 vteřin. Čtvrtého listopadu začaly práce na nové trati a trvaly necelých sedm měsíců. Pátého června 1932 zahájila nová lanovka provoz a hned první den svezla na deset tisíc cestujících.



Po třiatřicet let pak vozy lanovky měřily petřínskou stráň až do osudného sedmého června roku 1965. „Už asi čtrnáct dní předtím pozorovali průvodčí lanovky, že se spáry mezi kolejnicemi na trati rozšiřují," vzpomíná dnešní vedoucí strojník petřínské lanovky Miroslav Fürst. „V to pondělí se však už rozšířily natolik, že můj otec, který byl tehdy vedoucím lanové dráhy, zastavil pro jistotu nástup cestujících. To ještě netušil na jak dlouho. Pak nechal dráhu projet prázdnými vozy. A právě při téhle zkušební jízdě mu volal průvodčí jednoho z nich, že u aptovy výhybky ve středu trati kola zapadla do spáry tak široké, že nemůže dál. Otec tehdy ihned volal do střešovické vozovny a pak nechal pomalu vytáhnout vozy do stanic." Skupina specialistů z pražských Dopravních podniků, která na místo okamžitě přijela, provoz zastavila na neurčito. Definitivně jej zakrátko ukončil sesuv asi patnácti tisíc krychlových metrů svahu, který dráhu zničil: „V prostoru aptovy výhybky to vypadalo, jako když vezmete koleje a uděláte na nich uzel, byl to hrozný pohled," dodává Miroslav Fürst.

O dva roky později došlo na petřínské stráni k dalšímu, i když mnohem menšímu sesuvu. To už však byly vozy lanové dráhy rozebrány a celé pohonné soustrojí v horní stanici nakonzervováno několika sudy vazelíny. Lanovka čekala, až se „pražská hora" uklidní. Podle průzkumu geologů se celý sesuv připravoval už několik let: petřínské prameny podmáčely celou stráň. Situaci navíc zkomplikoval nález archivní zprávy o tom, že se snad právě v místech kolem sesuvu těžilo v polovině minulého století uhlí. Petřín byl tedy provrtán i důlními štolami ...

Práce na „zmrtvýchvstání" lanovky začaly v roce 1982. Především bylo nutné prorazit závalem novou trať. Nad místem sesuvu začali stavbaři Metrostavu budovat betonový most, který v místech pilířů zakotvilo sto dvacet osm mikropilot až na skalní podloží. Zároveň byl svah provrtán celým systémem odvodňovacích rour, svedených do štoly, která má jednou provždy vyřešit problémy se spodní vodou z petřínských pramenů.

Koncem loňského roku přibyly na petřínský svah nové koleje a letos, v noci ze sedmého na osmého února, dorazily pod Petřín nové vozy lanovky. Přijely z vagónky ve Studénce, kde byly vyrobeny jejich moderní karosérie, upoutávající už na první pohled zvětšením zasklené plochy, jež umožňuje lepší výhled než okénka vozů starých. „Nechtěli jsme dělat jen kopie historických vozů," říká vedoucí projektu ing. Vladimír Šírl z Výzkumného ústavu kolejových vozidel, „ale ani jsme jim nechtěli dávat nějaký módní design, který by za pár let zase zastaral. Proto jsme volili spíše střízlivé tvary."

Ačkoli vozy vypadají nově, nejdůležitější jejich části — podvozek s nápravami a kola a zabezpečovací brzdné zařízení — pocházejí z původních vozů, vyrobených v roce 1932. Petřínská lanovka totiž brzdila, a zase brzdit bude, způsobem dnes už ve světě téměř nevídaným — nikoli na koleje, ale na speciální brzdná lana. Ta procházejí kleštinami podvozku, napojenými na odstředivý regulátor: jakmile by vozy překročily rychlost čtyř metrů za vteřinu, třeba při přetržení tažného lana, kleštiny se okamžitě sepnou a „zakousnou" do lana brzdného. Obdobně je může sevřít průvodce lanovky ze své kabiny prostým zmáčknutím tlačítka „Stop" v případě nějaké nanadálé překážky na trati.

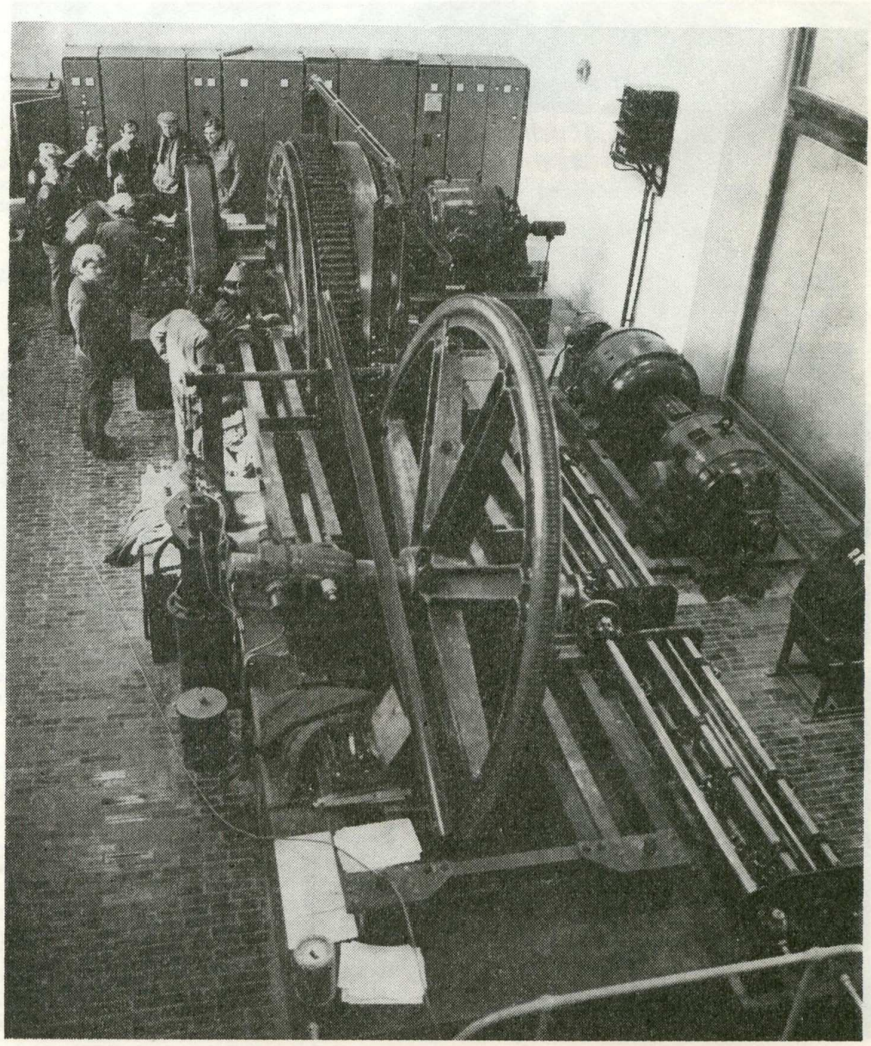
Osmého února v jedenáct hodin dopoledne začal k můstku přes dráhu lanovky nad spodní stanicí couvat trajler s prvním vozem na korbě... a krátce před druhou hodinou odpolední už visel vůz na laně jeřábu nad svou budoucí dráhou, na kterou dosedl přesně ve dvě. O den později ho následoval druhý.

Měsíc a jeden týden poté se začal pomalu pohybovat po kolejích směrem vzhůru dvanáctitunový vůz, zavěšený na dvou lanech, končících v rámu s hydraulickým heverem. V rámu, který speciálně pro jeho vytažení vyrobili ve vývojových dílnách Staveb silnic a železnic. Rychlostí metr deset za jeden a půl minuty se vůz šplhal k horní stanici za Hladovou zdí.

V oněch čtyřech dnech, kdy svou první cestu projížděl, se v horní stanici lanovky rozjelo poprvé po více než devatenácti létech i něco jiného: stroj, který vozy pohání po svahu nahoru a dolů. Oba vozy jsou totiž zavěšeny na jediném tažném laně. To prochází lanovnicemi, koly hnacího soustrojí. Ačkoli elektrický pohon a ovládací elektrická část pohonu lanovky jsou nové, hlavní hnací soustrojí je staré přes padesát let — pochází z roku 1932. Při jeho oživování pomáhal strojníkům a elektromontérům z ČKD, kde soustrojí před těmi padesáti roky vyrobili, i strojník Dopravních podniků Miroslav Fürst, který se o ně s několika dalšími nadšenci staral po celých dvacet let. Po nakonzervování v roce 1965 se k němu vždy každý měsíc či dva vraceli, aby čistili a znovu konzervovali ty části, jež by mohly podlehnout korozi. Právě díky jejich péči tahle dnes už technická památka nezdobí muzejní expozici, ale může sloužit lanovce dál, jak prokázaly před třemi roky zkoušky Výzkumného ústavu točivých strojů z Běchovic.

„Tažné lano přichází do strojovny sklepem, kde je brzdné soustrojí, jež popouští brzdná lana v případě nouzového zastavení tak, aby vozy zastavily plynule," vysvětluje Miroslav Fürst. „Tady se pak tažné lano navíjí na lanovnici, hlavní pohonné kolo lanovky a vrací se na stejně velké šikmé kolo, které je převede do druhé drážky kola hlavního. Tak je lano zabezpečeno proti prokluzu. Odtud se pak táhne ke druhému vozu lanovky. Průběh jízdy obou vozů určuje kopírovací zařízení, staré stejně jako vlastní stroj: Jeho jezdec sleduje pohyb vozů a podle jejich polohy určuje rychlost pohonu. Ze stanice se vozy rozjíždějí rychlostí tak dvaceti centimetrů za vteřinu a plynule zrychlují až na cestovní rychlost čtyř metrů za vteřinu a jedou tak až do zastávky u Nebozízku. Pak se celý cyklus opakuje a vozy opět brzdí do konečných stanic."

Samozřejmě, tak úplně jednoduché to zase není: o ovládání a kontrolu jízdy se dnes starají celé skříně plné relátek a dalších elektrických zařízení, a také vedoucí strojník ve velínu nad strojovnou sleduje jízdu na svých přístrojích a může kdykoli automatiku vypnout a ovládat jízdu ručně pákami. Průvodce každého vozu pro sto cestujících se s ním může domlouvat pomocí vysílačky.

Až letos patnáctého června uvidíte velkým oknem horní stanice kola starého stroje opět v pohybu, bude mít za sebou všechny zkoušky jak s prázdnými vozy, tak i s vozy zatíženými, ovšem ještě bez cestujících. Toho dne právě uplyne přesně dvacet let, jeden měsíc a jeden den od okamžiku, kdy sesuv petřínské stráně pod Nebozízkem, ukončil poslední jízdu lanovky na „pražskou horu".

Dušan Pokorný
Snímky: Josef Molín