

Jednou z vyhledávaných atrakcí hlavního města Prahy je lanová dráha na Petřín. Její historie sahá až do konce osmdesátých let 19. století, kdy se zrodila v Klubu českých turistů myšlenka na postavení rozhledny, inspirované pařížskou Eiffelovou věží. V roce 1891 se Pražané poprvé svojí lanovkou svezli. Osudy některých staveb jsou však pestré, a tak petřínská lanovka slavnostní zahájení provozu prožívala ještě dvakrát - v roce 1932 a 1985.

Lanová dráha na Petřín



DOPRAVNÍ PODNIK HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, a. s.

Petřínská rozhledna

Petřín vždy býval tradičním poutním místem Pražanů. Český kronikář Kosmas ve 12. století píše, že jméno prý pochází ze slova „petra“, což znamená „skála“. Ale v dávných dobách se tomuto místu také říkalo vrch sv. Vavřince, což přetrvalo v německém pojmenování Laurenziberg.



I dnes Petřín láká k procházkám Pražany i návštěvníky hlavního města. A není se co divit. Vždyť téměř v centru Prahy představuje toto území krásnou klidnou oázu zeleně. Plynule tu do sebe přecházejí rozsáhlé komplexy několika zahrad a sadů a výhled z Petřína na Prahu vždy patřil mezi nejúchvatnější. A tak nepřekvapí, že už v závěru 19. století si vybral toto místo Klub českých turistů k postavení rozhledny. Inspiraci členové klubu našli v roce 1889 v Paříži, kde byli uchvázeni Eiffelovou věží. Zemská jubilejní výstava, která se měla v Praze konat

Petřínská rozhledna tvoří od roku 1891 jednu z charakteristických dominant Prahy.

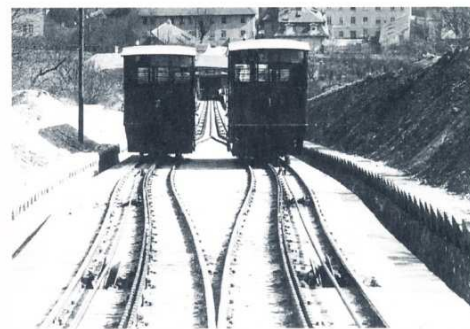


v roce 1891, realizaci přání klubu urychlila. Bylo ustaveno Družstvo rozhledny na Petříně, společnost s ručním omezením. Autory projektu byli Ing. František Prášil a Ing. Julius Souček z Českomoravské strojírny. Výstavba Petřínské rozhledny trvala pouhých pět měsíců a šest dnů. Na výrobu konstrukce se spotřebovalo 175 tun železa. Šedesátimetrová rozhledna byla neoficiálně zpřístupněna od 28. července 1891 a slavnostní otevření se uskutečnilo 20. srpna téhož roku. Od té doby je jednou z neodmyslitelných dominant Prahy. Návštěvníci mohli na její vyhlídkovou terasu vystoupat po 300 schodech nebo použít výtah poháněný plynovým, později elektrickým motorem.

Atrakce ovšem vyžadovala, aby se k ní návštěvníci mohli snadno dostat. Od samého počátku tedy Družstvo rozhledny na Petříně uvažovalo o výstavbě lanové dráhy. Tato krátká dopravní stavba má bohatou historii. V průběhu více než sta let se tu provoz na lanovce zahajoval celkem třikrát!

První lanová dráha na Petřín

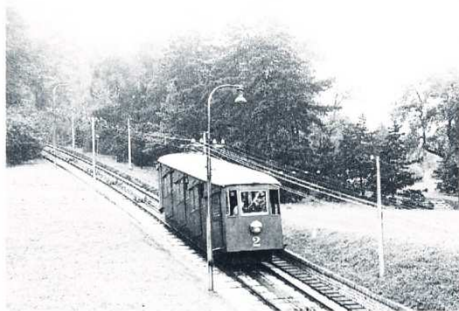
První petřínská lanovka, která byla stavěna současně s rozhlednou, měla částečně jiný průběh. Byla přímá a o něco kratší. Dolní stanice stála



Trati první petřínské lanovky z roku 1891 byla tříkolejnicová s výhybnou uprostřed. Střední kolejnice byla společná pro oba směry.

o něco výš než nynější, téměř proti dnešní uličce U lanové dráhy. Horní stanice byla poblíž restaurace Nebozíček. Lanovka překonávala výškový rozdíl 102,2 m, vodorovná délka trati byla 383 m a šikmá délka (tedy skutečná délka) 396,5 m. Stoupání mělo průměrný sklon 267‰ (maximální stoupání dosahovalo 295‰). Trati pro rozchod 1 metr byla vybudována jako tříkolejnicová - po střední kolejnici tedy jezdily oba vozy - s krátkým čtyřkolejnicovým (tedy dvojkolejnicovým) úsekem pro vyhýbání vozů. Jedním z bezpečnostních prvků byla tzv.

Abtova ozubnice, pojmenovaná podle švýcarského konstruktéra lanových a horských drah. Ocelové lano o průměru 34 mm bylo tvořeno šestnácti prameny po sedmi drátech na konopné duši. Hlavní kladka měla průměr 2,8 m a byla po obvodu vyložena dřevem, aby lano netrpělo třením. Zajímavý byl pohon lanovky. Byl tady



Také vozy zcela rekonstruované lanovky v roce 1932 vyrobily Ringhofferovy závody na Smíchově.

a poblíž rozhledny byla postavena nová, moderní staniční budova se strojovnou. Na Nebozízku zůstala zastávka, ale stavělo se v ní jen při jízdě nahoru. Lanovka dosáhla po rekonstrukci délky 511 m a překonávala nyní výškový rozdíl 130,45 m. Maximální sklon trati byl 298‰. Rozchod kolejí byl nově 1435 mm a trať byla

uplatněn systém vodní převahy. Vozy měly ve své spodní části nádrž na vodu. Vždy v horní stanici byla nádrž naplněna vodou a takto zatížený vůz vytáhl druhý vůz nahoru. V dolní stanici se voda vypouštěla. Oba vozy vyrobila smíchovská Ringhofferova továrna. Měly čtyři oddíly a mohlo se v nich svézt až 50 cestujících. Byly dlouhé 6 metrů a široké 2 metry. Jízda po trati trvala 6 minut. Provoz lanovky byl zahájen 25. července 1891 a probíhal řadu let bez významnějších změn. Až na počátku první světové války musela být doprava zastavena. Po válce bylo podniknuto několik marných pokusů o obnovení provozu, naposledy v roce 1921. Na svoje vzkříšení si musela petřínská lanovka ještě mnoho let počkat.



Tak vypadaly vozy první petřínské lanovky z roku 1891 poháněné systémem vodní převahy. Vyrobila je firma Ringhoffer.

Druhá lanová dráha na Petřín

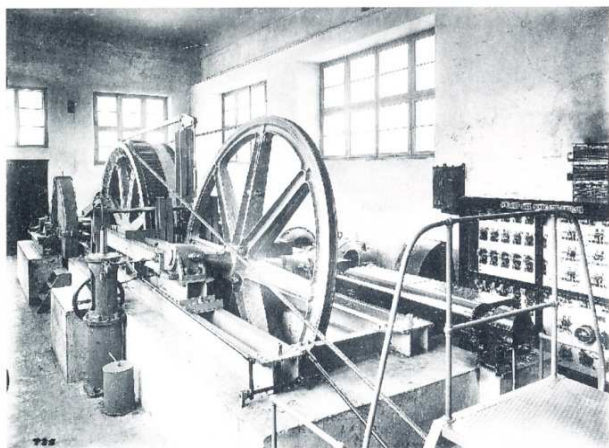
Obnovit původní lanovku? Rekonstruovat ji na elektrický provoz? Postavit lanovku visutou a nebo zřídit mohutné pohyblivé schodiště? To byly možné další osudy této dopravní stavby. Nakonec se začaly problémem lanovky zabývat Elektrické podniky hlavního města Prahy před IX. sokol-

ským sletem. V roce 1931 byla lanovka převedena do jejich majetku a okamžitě se přistoupilo k její zásadní rekonstrukci podle projektu firmy ČKD. Původní vozy byly rozřezány do šrotu a traťové těleso bylo zlikvidováno. Několik drobností, vč. ukázky ozubnice bylo předáno Technickému muzeu. V dolní části byla trať lanovky částečně přeložena a zaústěna do barokního domu čp. 412-III, který byl upraven na stanici. Horní úsek byl prodloužen průlomem v Hladové zdi

postavena jako jednokolejná s výhybnou ve střední části trati, vybavenou Abtovými výhybkami. Vnější kolejni-

Rozsáblé sesuvy půdy na Petříně v letech 1965 a 1967 zničily těleso lanovky.





Ve strojově umístěné v horní stanici stále spolehlivě slouží původní technické zařízení z roku 1932.



ce byly nepřerušené, zatímco vnitřní se křížily a na dvou místech byly přerušeny, aby byl umožněn průchod tažného

Při rekonstrukci v roce 1932 byla trať lanovky prodloužena skrze „Hladovou zeď“, která je pozůstatkem opevnění Prahy z doby slavného českého krále a římského císaře Karla IV.



a brzdného lana. Vozy měly na jedné straně (podle postavení ve výhybně na vnější kola s oboustrannými nákolky, zatímco na druhé straně byly pouze hladké válce, které mohly bez problému přejíždět i mezery přerušovaných kolejnic. Toto zařízení umožňovalo, aby bez přestavování výhybek jel každý vůz vždy jen po své koleji. Vozy vyrobili opět u Ringhofferu. Byly velmi elegantní, 12 m dlouhé a 2,4 m široké.

Přepravit mohly až 70 stojících a 35 sedících cestujících, tedy mnohem více, než původní lanovka.

Vozy byly uváděny do pohybu tažným lanem o průměru 35 mm, které bylo ukotveno na vozích. Hnací elektromotor o výkonu 106 kW poháněl pomocí ozubených převodů dvoudrážkový lanový kotouč a byl napájen 500 V ze soustrojí Ward-Leonard. Na lanovce byl poprvé na světě použit nový systém brzdných lan „Pohlig“, který umožňoval v případě nutnosti zachytit a zastavit vůz na své brzdné lano kdekoliv na trati. Provoz lanovky byl plně automatický. Přenos signálů z vozů do strojovny byl přenesen pomocí trolejového vedení, obsluhy ve vozích pouze stiskly spouštěcí tlačítka a vše ostatní už obstarala technika. V případě potřeby bylo možné lanovku řídit i ručně z velínu strojovny.

Lanovka zahájila provoz 5. června 1932 a byla dlouhá léta vyhledávanou turistickou atrakcí. Bez úhony přežila i druhou světovou válku. Osud lanovky naplnila příroda. Dne 7. července 1965 došlo pod vlivem dlouhotrvajících dešťů k silnému podmáčení trati a jejímu vážnému narušení. Provoz musel být okamžitě zastaven. O dva roky později došlo na Petříně k rozsáhlému sesuvu půdy, který definitivně zničil část drážního tělesa. Strojní a elektrotechnické zařízení i podvozky vozů byly dobrovolnou prací původních zaměstnanců lanovky zakonzervovány a udržované v bezvadném technickém stavu tiše čekaly na svůj další osud.

Pohled na Prahu z petřínské rozhledny patří mezi nejkrásnější.





< Místo, které bylo v 60. letech nejvíce postiženo sesuvy půdy, dnes lanovka překonává po mostní konstrukci.

telné k dalšímu provozu. Nové vozy vyrobila podle návrhu Výzkumného ústavu kolejových vozidel Vagónka Studénka, ale přece jen bylo použito něco i z původních vozidel - nápravy včetně jejich uložení a také zařízení



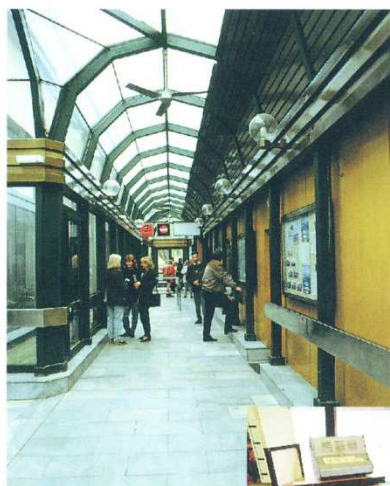
Třetí lanová dráha na Petřín

Celých 16 let se čekalo na zásadní rozhodnutí městských orgánů o případné



obnově lanovky. Teprve v roce 1981 bylo po rozsáhlých sanacích petřínského svahu a několika odborných expertizách rozhodnuto o zahájení rekonstrukce. Směrově se na trati vlastně nic nezměnilo. Sesutá střední část trati byla nahrazena monolitickou mostní konstrukcí, uloženou na podpěrách založených na mikropilotech, které dosahovaly až na úroveň nezvětralé horniny petřínského svahu. Strojní a pohonné zařízení lanovky bylo ve skvělém stavu a po pečlivé kontrole bylo i po dvacetileté přestávce použi-

bezpečnostní brzdy. Slavnostní zahájení (či vlastně obnovení) pravidelného provozu s cestujícími se uskutečnilo 15. června 1985 a lanovka se opět stala známou atrakcí poskytující neobvyklý výhled na Pražský hrad. Dnes je hnací motor lanové dráhy napájen transfor-



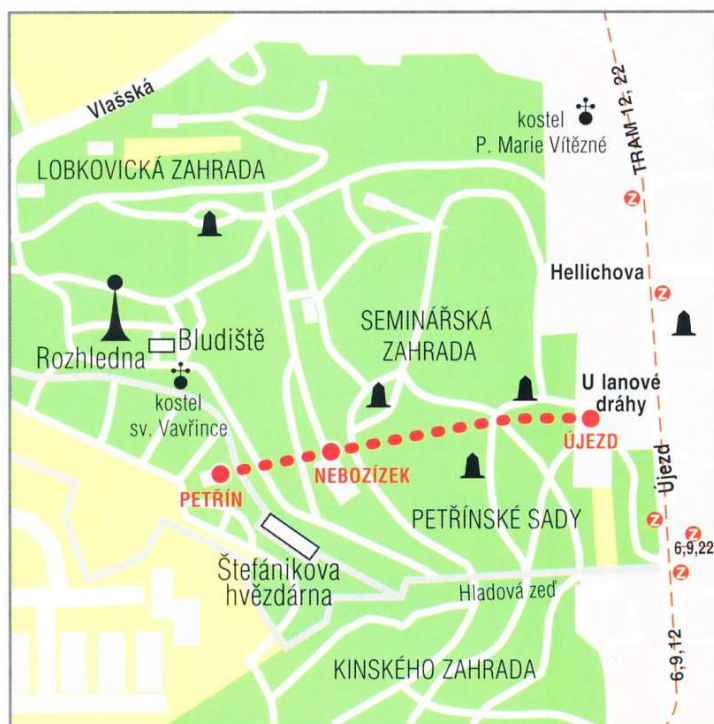
mátorem s polovodičovým měničem. Původní systém Ward-Leonard byl ovšem zachován jako náhradní

zdroj 500 V. Řízení pohonu se uskutečňuje počítačem přes řídicí automat. Spojení vozů se strojovnou zajišťuje telemetrický systém RADOM. Strojní vybavení lanovky i brzdový systém „Pohlig“ jsou původní z roku 1932.



Co spatříme na Petříně a na Nebozízku ?

- Ze stanice Nebozízek se naskytne návštěvníkům překrásný pohled na Pražský hrad i na hlavní město.
- Poblíž rozhledny je známé „Bludiště“ - zrcadlová síň v Pavilonu českých turistů, který byl původně v roce 1891 umístěn na pražském Výstavišti a o rok později přenesen na své nynější místo. Pavilon je miniaturou středověké brány „Špička“, která byla součástí vyšehradského opevnění. V budově je také umístěn panoramatický obraz „Hájení Prahy proti Švédům“.
- Lanová dráha prochází Hladovou zdí, kterou nechal postavit císař a král Karel IV. v letech 1360 – 1362. Své neobvyklé pojmenování získala na památku toho, že byla nouzovou stavbou umožňující zaměstnat pražské obyvatelstvo. Zeď tvořila součást středověkého opevnění města.



- Na Petříně je také Štefánikova hvězdárna, která zahájila činnost v roce 1930.
- Kostel sv. Vavřince, původně románský, doložený už v r. 1135 a přestavěný barokně v letech 1735 - 70, patřil v minulosti k tradičním poutním místům Pražanů.
- Jedním z mnoha pomníků na Petříně je slavná socha básníka K. H. Máchy od J. V. Myslbeka, zhotovená v letech 1910 – 1912.
- V oblasti Petřína můžeme spatřit zahrady Kinského, Lobkovickou, Nebozízek, U rozhledny, Růžový sad, Seminářskou a Strahovskou. Nejmladší je Růžový sad, založený v r. 1932.
- Na Petříně se dochovala také část barokního opevnění Prahy - bastiony č. IV (sv. Karla), V (sv. Vavřince) a VI (sv. Vojtěcha).



Rozsah provozu lanové dráhy na Petřín

Lanovka je v provozu denně
v době 9.15 - 20.45

Intervaly

9.15 - 10.00	10.00 - 18.00	18.00 - 20.45
léto 15 min	10 min	15 min
zima 15 min	15 min	15 min

V březnu a říjnu se provádí pravidelná údržba, během které je lanovka krátkodobě mimo provoz.