

## Lanová dráha na Petřín oslavuje 110 let

Petřín vždy býval oblíbeným výletním místem Pražanů. Pravda, v dnešní době chalupaření a chataření už na něm není tak nabitá jako kdysi, ale přesto má i dnes své příznivce – a to nejen na 1. máje. Petřín – to jsou krásné procházky zdejšími rozsáhlými zahradami. Už v dávných dobách tu chodila procesí ke kostelu sv. Vavřince, doloženému v románské podobě v roce 1135 a barokně přestavěnému v letech 1735 – 1770. Kopeček se původně nazýval podobně – vrchem sv. Vavřince (německy Laurenziberg). Kromě kostela tu existují i další zajímavé stavby. Moderní dobu nám připomíná Štefánikova hvězdárna z roku 1930. Návštěvníci Petřína (a především děti) rádi navštěvují známé zrcadlové bludiště umístěné v bývalém pavilónu Klubu českých turistů, který původně stával v roce 1891 během Zemské jubilejní výstavy na pražském Výstavišti. Pavilón je zmenšenou napodobeninou středověké brány zvané Špička, která byla součástí opevnění Vyšehradu. Není to na Petříně, ale jediná připomínka pražské vojenské architektury. Od Újezda se na Petřín táhne „zubatá“ Hladová zeď,

kterou nechal postavit císař a král Karel IV. jako součást středověkého opevnění Prahy. Dodnes se tu dochovaly také mohutné zdi barokní fortifikace Prahy – bastiony sv. Karla, sv. Vavřince a sv. Vojtěcha. Pražští milenci si ale jistě raději všimají slavné sochy básníka Karla Hynek Máchy od J. V. Myslbeka.

Z Petřína vždy býval nádherný výhled na Prahu, a proto není divu, že právě tento vrch si vybral Klub českých turistů jako ideální místo k postavení rozhledny, inspirované slavnou pařížskou Eiffelovou věží.

Stavba rozhledny byla zahájena zemními pracemi v březnu 1891 a už 12. května se započalo s montáží 175 tun těžké a 60 metrů vysoké ocelové konstrukce podle projektu inženýrů Františka Prášila a Julia Součka. Práce prováděla mostárna Českomoravské strojírny a trvaly pouhé čtyři týdny! První návštěvníci shlíželi na Prahu už 28. července 1891 a teprve dodatečně, 20. srpna 1891, proběhlo slavnostní zahájení jejího provozu. K prosklené vyhlídkové galerii, umístěné 53 m nad zemí, vede 299 schodů. V dřívějších dobách se návštěvníci

mohli svést i výtahem poháněným plynovým, později elektrickým motorem.

Vlastníkem rozhledny bylo Družstvo rozhledny na Petříně. Aby novou dominantu hlavního města mohlo navštívit co nejvíce lidí, bylo zapotřebí cestu na vrchol co nejvíce zpříjemnit a zatraktivnit. A tak se současně s rozhlednou zrodila ještě jedna stavba, neméně známá – **petřínská lanová dráha**.

Petřínská lanovka se narodila vlastně třikrát.

Poprvé v roce 1891 současně s rozhlednou. Sloužila Pražanům do první světové války. Po jejím skončení sice Družstvo rozhledny na Petříně chtělo provoz obnovit, ale nakonec s pokusy ustalo.

Podruhé se lanovka rozjela po velké přestavbě v roce 1932 při příležitosti IX. sokolského sletu. Tuto kapitolu její historie ukončily v letech 1965 a 1967 rozsáhlé sesuvy petřínské stráně.

I když to s lanovkou v dalších letech vypadalo všelijak, nakonec se Pražané opět dočkali její obnovy. Třetí (a vlastně ta současná) kapitola její historie se píše od roku 1985.



Lanová dráha na Nebozíček, jak se jí původně říkalo, na své patrně nejnámější fotografii z roku 1891.  
Foto: Archiv DP



...a dnes.

Foto: L. Krédil

## Lanovkou na Petřín poprvé

Projekt nejstarší lanové dráhy na Petřín vypracovala pro Družstvo rozhledny na Petříně Technická kancelář Reiter a Štěpán, která stála u zrodu mnoha dalších dopravních staveb na území Prahy. O koncesi pro lanovku se ucházelo samo hlavní město Praha zastupované městskou radou. Koncesi udělilo c. k. ministerstvo obchodu v prosinci 1890 na dobu 90 let. Praha Družstvu rozhledny na Petříně zapůjčila příslušné pozemky a celý projekt finančně podpořila.

Stavba lanovky, stejně jako petřínské rozhledny, probíhala velmi rychle. Stavět se začalo na počátku února 1891 a už 6. a 10. července téhož roku byly nakolejeny vozy vyrobené firmou Ringhoffer, takže 13. července se mohla uskutečnit první zkušební jízda.

Slavnostní zahájení provozu se uskutečnilo 25. července odpoledne, poté, co úřední orgány vykonaly tzv. technicko-policejní zkoušku.

Traf lanovky byla, na rozdíl od dnešního stavu, přímá a měřila 396,5 m. Byla úzkorozchodná a tříkolejnicová, pouze ve střední části byla vyhybna pro míjení vozů.

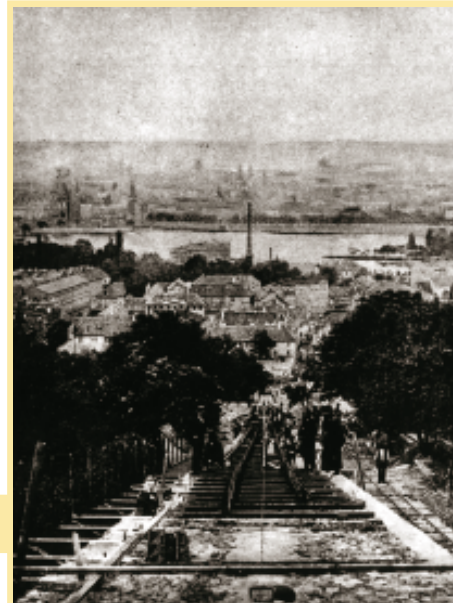
Provoz byl zajišťován, stejně jako na druhé pražské lanovce na Letné, systémem vodní převahy. V horní stanici se do nádrže pod skříní vozu napustila voda a její vahou se při jízdě dolů výtáhl druhý vůz z dolní stanice nahoru. V dolní stanici se voda vypustila a cyklus se opakoval.

Zatím není spolehlivě zjištěno, kdy vlastně první petřínská lanovka přestala jezdit.

Obvykle se uvádí, že na počátku první světové války a po jejím skončení byly učiněny neúspěšné pokusy o její obnovu. Některé materiály z poslední doby naznačují, že lanovka byla v normálním provozu v obvyklé letní sezóně od konce března do konce září 1919 a snad byl na ní zahájen provoz i v následujícím roce.

Také důvody zastavení provozu nejsou zcela jasné – uvádí se nedostatek vody, přetržené lano, ale i celkový chatrný stav dráhy. Ať už byly příčiny jakékoliv, v roce 1922 už lanovka nejezdila. V roce 1923 Elektrické podniky nabídly Družstvu rozhledny na Petříně výhodně veškeré elektrické zařízení ze zrušené letenské lanovky, ale to nabídky nevyužilo.

Na počátku května 1891 se na lanovce už stávaly koleje.  
Foto: Archiv DP

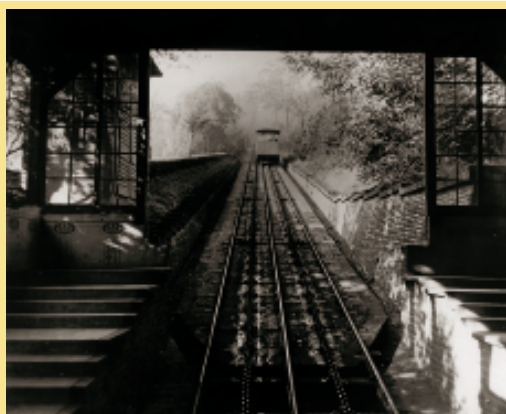




Také tato fotografie pochází ze zmíněného filmu. Je na ní zachycena dolní stanice lanovky.  
Foto: Archiv DP



Vozy mjejíce se ve střední výhybně. Petřínská lanovka byla v plném provozu zachycena pravděpodobně i na filmu. Svědčí o tom originál této fotografie. Na jejím rubu je razítko s textem: „Zvětšeno z filmu Favoritfilm Vlas & spol., továrna filmů.“ Z dokumentárního filmu patrně zůstal zachován jen tento snímek. Bohužel.  
Foto: Archiv DP



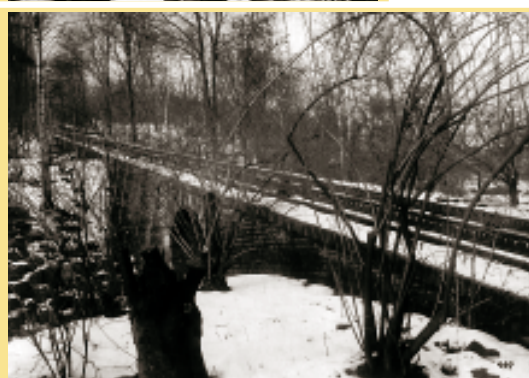
Když cestující vstoupil do dolní stanice, naskytl se mu tento pohled na tříkolejnicovou trať s Abtovou ozubnicí.  
Foto: Archiv DP



Horní stanice se jmenovala už tehdy Petřín, jak dokládá tato fotografie. V dobové dokumentaci se ovšem častěji hovoří o lanovce na Nebozízek.  
Foto: Archiv DP



Horní stanice, stejně jako celá trať, existovala ještě v roce 1931. Je vidět, že původní lanovka končila ještě před Hladovou zdí.  
Foto: Archiv DP



Opuštěné těleso s kolejemi a ozubnicí v roce 1931.  
Foto: Archiv DP



Ještě v době, kdy v roce 1931 lanovku přebíraly Elektrické podniky, existovaly i původní vozy. Pro novou lanovku se však nehodily, a tak byly rozebrány. Vůz č. 2 byl zlikvidován v horní stanici.  
Foto: sbírka Mgr. P. Fojtíka



Jedna náprava, s částí kolejnic a ozubnicí se dostala do sbírek Národního technického muzea.  
Foto: sbírka Mgr. P. Fojtíka

## Základní data z historie lanové dráhy na Petřín

- 1890 28. března** – Ustaveno „Družstvo rozhledny na Petříně, zapsané společenstvo s ručením obmezeným“.
- 3. a 24. prosince** – Ministerstvo obchodu udělilo královskému hlavnímu městu Praze koncesi k provozování lanové dráhy na Nebozízek.
- 1891 únor** – Zahájena stavba lanové dráhy na Nebozízek.
- 6. a 10. července** – Na trať byly dopraveny oba vozy.
- 13. července** – Uskutečnila se první zkušební jízda.

- 25. července** – Technicko–policejní zkouška lanové dráhy. Odpoledne, v 15.00 hodin, byl zahájen pravidelný provoz.
- 28. července** – Veřejnosti předána do užívání rozhledna na Petříně. (Slavnostní zahájení provozu rozhledny se uskutečnilo až 20.srpna 1891)
- 1914** Na lanovce byl zastaven provoz.
- 1921** Pokusy o obnovení provozu.
- 1923** Elektrické podniky hl. m. Prahy nabízejí Družstvu rozhledny na Petříně elektrické zařízení ze zrušené letenské lanovky. Družstvo nabídku nevyužilo.

# Lanovkou podruhé

Ve dvacátých letech 20. století se k cestám na Petřín zvažovala různá řešení. Kromě klasické pozemní lanovky byla ve hře i lanovka visutá, pohyblivé schodiště (jako na Letné), ale objevovaly se i názory, že takové stavby jsou zbytečné, protože po petřínském svahu povede moderní komunikace s klasickou tramvají! Nakonec zvítězil zdravý rozum a Petřín zůstal i nadále oázou klidu v centru moderního uspěchaného velkoměsta.

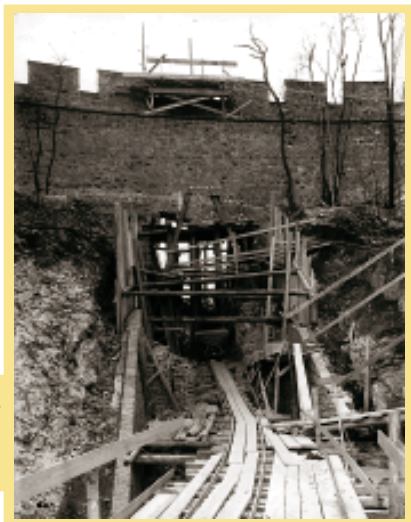
O obnově petřínské lanovky rozhodla definitivně pražská městská rada 2. března 1931, kdy dráhu převedla na Elektrické podniky. Podnětem k rozsáhlé rekonstrukci byl blížící se sokolský slet. Od staré lanovky se nová zcela lišila. Předně byla zbudována na elektrický pohon. Její trať byla nahore prodloužena průlomem v Hladové zdi, čímž dosáhla vrcholu Petřína a usnadnila tak přístup k rozhledně i ke stadionu a ostatním petřínským zajímavostem. V dolní části byla trať odkloněna do nové stanice. Nová délka tratě byla 511 m, rozchod byl nyní normální, tj. 1435 mm. Uprostřed byla trať vybavena tzv. Abtovými výhybkami, které umožňovaly spolehlivé vedení lan i přechod vozů na příslušnou, trvale určenou kolej výhybny. Poprvé na světě byl použit nový systém bezpečnostních lan. Elektrický pohon vozů byl řízen automaticky pomocí relé. Napájecí dynamo Ward-Leonardova soustrojí motoru lanovky pro pohon o napětí 500 V poháněl třífázový motor zapojený na napětí 3000 V.

Druhá petřínská lanovka zahájila provoz 5. června 1932.

Lanová dráha jezdila až do 7. června 1965, kdy došlo na Petříně k výraznému zemnímu otřesu, který narušil těleso lanovky a provoz musel být okamžitě zastaven. I když se na konci roku rozebíraly Ringhofferovy vozy z roku 1932, nikdo nepočítal s tím, že by provoz lanovky neměl být obnoven a připravoval se nákup nových vozových skříní. Rozsáhlý sesuv půdy v roce 1967 zničil definitivně velkou část tělesa lanovky a zdálo se, že je její osud zpečetěn.

*Průlom Hladovou zdi byl s ohledem na historický význam středověké památky velmi náročným úkolem při prodlužování lanovky.*

Foto: Archiv DP



*Stavbu lanovky si Elektrické podniky pečlivě nechaly zadokumentovat filmem. Na tomto snímku je vidět stavbu horní stanice, v pozadí vedle rozhledny vykukují věže kostela sv. Václava.*

Foto: sbírka Mgr. P. Fojtíka



*Stavba Abtových výhybek uprostřed tratě. Dobře je patrné rozdělení kolejí pro průchod lan. Podvozky vozů proto vyžadovaly speciální konstrukci kol, odlišnou na každé straně vozu.*

Foto: sbírka Mgr. P. Fojtíka



*Přeprava nového vozu lanovky č. 2 se usku-tečnila v noci na 3. května 1932 na jalovém podvozku po tramvajových kolejích na Újezd. K trati lanovky byla položena provizorní kolej, zčásti z povrchových a zčásti z vignolových kolejnic. Při pře-sunu vozů úzkou uličkou U Lanové dráhy rozhodovaly doslova milimetry a musel být dokonce odbourán malý kousek rohu zdejšího domu.*

Foto: sbírka Mgr. P. Fojtíka



*Už na provizorní koleji byla lanovka hodna svého jména. Pohon v této chvíli ještě neobstarávala elektrina, ale lidská síla pomocí vrátku.*

Foto: sbírka Mgr. P. Fojtíka



*Vůz druhé petřínské lanovky na trati.*

Foto: Archiv DP



*Tato fotografie byla pořízena 4. června 1932, den před zahájením pravidelného provozu.*

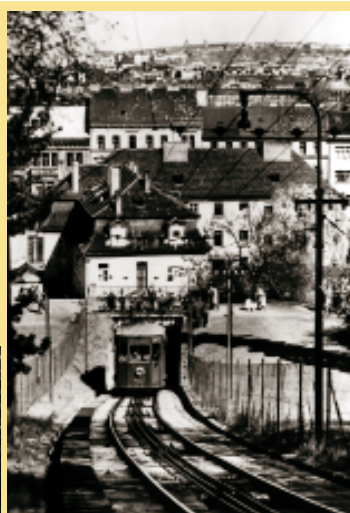
Foto: Národní technické muzeum

## Základní data z historie lanové dráhy na Petřín

- 1926 Projekt rekonstrukce lanovky od Švýcara H. H. Petera opět nebyl realizován.
- 1929 Nové úvahy o obnově lanovky.
- 1931 **2. března** – Městská rada rozhodla o převedení lanové dráhy do majetku Elektrických podniků.
- 30. října** – Schválen projekt rekonstrukce lanové dráhy od firmy ČKD.
- 1932 **3. května a 10. května** – Na koleje dopraveny nové vozy.
- 3. června** – Technicko-policejní zkouška rekonstruované lanové dráhy.
- 5. června** – Rekonstruovaná lanová dráha na Petřín zahájila provoz.

- 9. července** – Do provozu uvedena mezistanice Nebozítek.
- 1936 Provedena výměna tažného lana.
- 1948 Provedena další výměna tažného lana.
- 1960 Uskutečnila se prohlídka stavu lanové dráhy, která doporučila rekonstrukci tělesa.
- 1965 **7. června** – Následkem narušení drážního tělesa dlouhotrvajícími dešti byl zastaven provoz lanovky. Koncem roku byly skříně vozů sešrotovány.
- 1967 Sesuv půdy na Petřínské stráni zničil velkou část tělesa dráhy.

Dolní stanice lanovky byla přeložena do barokního domu čp. 413/III.  
Foto: Archiv DP

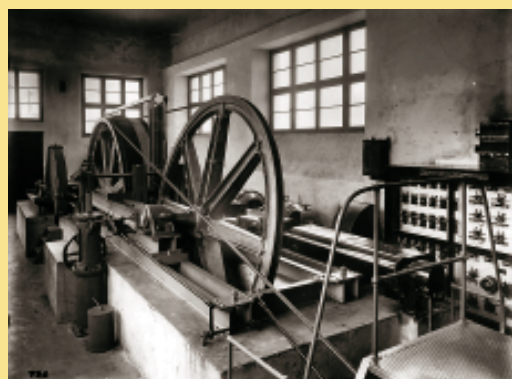


Fotografie, která vzrušila Prahu. Proslulá petřínská lanovka se stala obětí sesuvu půdy.  
Foto: D. Molnárová

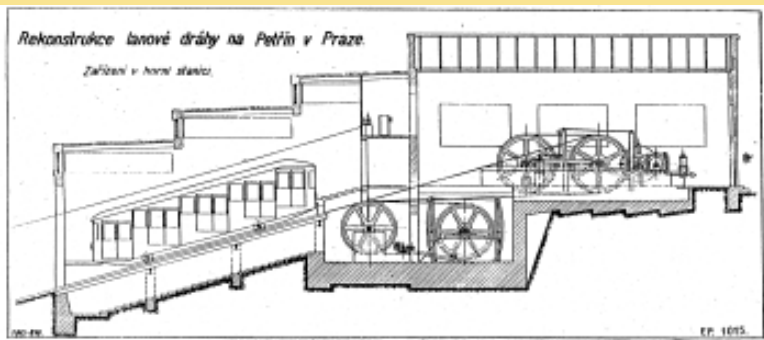


Zbytky tělesa lanovky v dalších letech zarůstaly, ale kromě kolejí na trati dlouho ležely i zbytky lan.

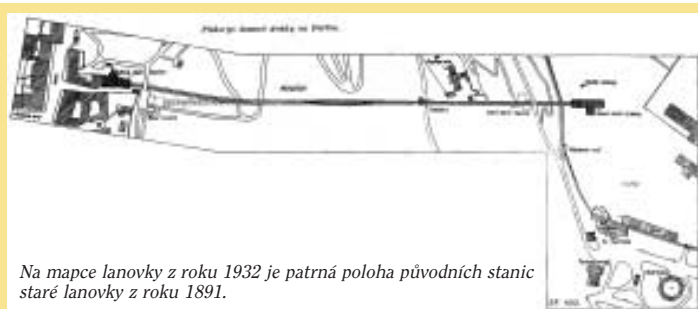
Foto: Archiv DP



Pohled do strojovny v horní stanici lanovky v červnu 1932. Na vlastním stroji se do dnešních dob moc nezměnilo.  
Foto: Archiv DP



Schematický výkres zachycuje uspořádání horní stanice lanovky v roce 1932.



Na mapce lanovky z roku 1932 je patrná poloha původních stanic staré lanovky z roku 1891.

## Lanovkou potřetí

I přes zničení velké části tratě v roce 1967 se s obnovou lanovky počítalo. Generální ředitelství Výstavby hlavního města Prahy vydalo 15. února 1969 v tomto duchu příslušný pokyn. Počítalo se s celkovou rekonstrukcí tratě a její modernizací, při využití strojního vybavení horní stanice a stávajících podvozků. Nic ale nešlo tak rychle, jak se zpočátku zdálo. V roce 1973 dokonce Dopravní podniky konstatovaly, že „zamyšlená stavba je vložena rekreačního charakteru, sice velmi významná pro město, avšak naprosto neefektivní pro VHH–DP,“ a žádaly generální ředitelství VHMP o vydání rozhodnutí, zda stavbu skutečně realizovat. Jednání se protahovala řadu let. Odbor dopravy Národního výboru hl. m. Prahy v březnu 1977 konstatoval, že investiční záměr sice odpovídá veřejnému zájmu, ale protože akce není zahrnuta do plánu velkých oprav v šesté pětiletce, nelze v daném období souhlasit s další přípravou. Zároveň ale odbor dopravy připustil možnost dalších příprav s tím, že stavbu bude možné zahájit až po roce 1981 v rámci další pětiletky.

Teprve v roce 1981, po rozsáhlých sanačních pracích na Petříně a několika odborných expertizách, bylo definitivně rozhodnuto o rekonstrukci lanovky. Náročné práce trvaly do roku 1985. Provoz byl obnoven prakticky 20 let po jeho nedobrovolném přerušení, dne 15. června 1985.



První polovina 80. let byla na Petříně opět ve znamení stavebních prací. Nad dolní stanicí, kde kdysi býval dřevěný most pro pěší, se objevil nový most železobetonový.  
Foto: Archiv DP

## Základní data z historie lanové dráhy na Petřín

**1981** Rozhodnuto o obnově lanové dráhy.

**1983 leden** – Zahájena stavba (generální oprava) třetí lanové dráhy.

**1985 8. února** – Na koleje lanovky byly usazeny nové vozy.

**17. dubna** – Zahájeny komplexní zkoušky.

**9. května** – Zahájen zkušební provoz bez cestujících.

**15. června** – Obnovená lanová dráha na Petřín zahájila pravidelný provoz. (V zastávce Nebozízek se nezastavuje.)

**19. července** – Zahájen provoz v zastávce Nebozízek (jen pro jízdy nahoru).

**1986 30. října** – V zastávce Nebozízek vozy zastavují v obou směrech.

**1992** Předložen první návrh na možné vyčlenění petřínské lanovky ze systému MHD.

**1996 1. dubna – 4. srpna** – Přerušen provoz lanovky. Během výluky se uskutečnila rekonstrukce narušeného mostu na Nebozítku.



Obnova traťového tělesa v dolní části tratě.  
Foto: Archiv DP



Dne 8. února 1985 se na koleje petřínské lanovky opět ukládaly nové vozy. Tentokrát se nekladla provizorní kolej, ale pomáhaly výkonné jeřáby. Vozy vyrobila Vagónka Studénka.

Foto:  
Ing. Ivo Mahel



A to už je 15. červen 1985. Vůz lanové dráhy přiváží do stanice Petřín potřeť v historii první cestující.  
Foto: Archiv DP



Na první pohled by se zdálo, že se díváte na řidiče, ale nenechme se mýlit. Je to sice obsluha lanovky, ale provoz je plně automatický, řízený počítačem z horní stanice.

Foto: ČTK



To je srdce petřínské lanovky.  
Foto:  
Ladislav Krédl



Střední část tratě, kterou postihly v 60. letech největší sesuvy půdy, dnes lanovka překonává po mostě.

Foto:  
Dana Molnárová



Alespoň trochu se tento snímek z května 1987 podobá tomu známému historickému z roku 1891.  
Foto:  
Ing. Ivo Mahel



A tak i dnes, po 110 letech (a díky obětavosti všech minulých i dnešních pracovníků lanovky) mohou Pražané i další návštěvníci Petřína obdivovat krásy Prahy také z lanové dráhy.

Foto:  
Ladislav Krédl

## Technická data petřínské lanovky

Rok	1891	1932	1985
Šikmá délka	396,5 (47) m	511 m	510,4 m
Výškový rozdíl stanic	102,2 m (104?)	130,45 m	130,45
Maximální sklon	295 ‰	298 ‰	295,7 ‰
Rozchod	1000 mm	1435 mm	1435 mm
Pohon	vodní převaha	elektrický	elektrický
Maximální rychlost	2 m/s	4 m/s	4 m/s
Doba jízdy <sup>*)</sup>	6 min	3,5 min	5 min
Počet stanic a zastávek	2	3	3
Průměr lana	34 mm	35 mm	35,3 mm
Poznámky	tříkolejnicová		

<sup>\*)</sup> včetně zastavení na Nebozizku

## Technické parametry vozů

Výrobce	Ringoffer	Ringhoffer	Vagónka Studénka
Výrobní čísla	41 390, 41 391	–	89 143, 89 144
Délka skříně	6000 mm	12 000 mm	12 100 mm
Šířka skříně	2000 mm	2 400 mm	2 400 mm
Výška vozů	–	3 400 mm	3 280 mm
Rozvor	–	6 000 mm	6000 mm
Počet míst k sezení	–	35	25
k stání	–	70	75
celkem	50	105	100
Hmotnost prázdného vozu	–	10 000 kg	10 000 kg

# Letenská lanovka



Fotografie letenské lanovky z dob provozu systémem vodní převahy je mezi dopravními odborníky všeobecně známá. Stále, přes opakované výzvy ve sdělovacích prostředcích, márne pátráme po fotografii této lanovky z období jejího elektrického provozu. Nechce se věřit, že by si František Křížik fotograficky nezdokumentoval dráhu se svým unikátním systémem pohonu.

Dříve než se svezli petřínskou lanovkou na Nebozízek první cestující, byla v provozu už řada týdnů jiná pozemní lanová dráha – na Letnou. Zahájila provoz 31. května 1891 a vedla od mostu císaře Františka Josefa, který stál původně na místě dnešního Štefáníkova mostu, k restauraci v letenských sadech. Proti petřínské lanovce byla podstatně kratší, měřila jenom 108,97 m a překonávala výškový rozdíl 38,3 m. Její maximální sklon dosahoval hodnoty 370 ‰ a byl tedy výrazněji větší než později na Petříně.

Dráha byla dvoukolejná a pohon zajišťoval systém vodní převahy. Tento způsob pohonu se brzy ukázal jako drahý a způsoboval navíc nesnáze s dodávkami vody ve vznikající letenské obytné zástavbě. V období největších mrazů (obvykle přibližně od listopadu do počátku března) lanovka nejezdila. Proto byla v zimě 1902 – 1903 rekonstruována Františkem Křížikem na elektrický pohon. Na rozdíl od systému, který známe od 30. let z petřínské lanovky, nebyla v horní stanici zřízena zvláštní strojovna, ale pohon zajišťovaly elektromotory umístěné přímo ve vozecích.

Elektrifikovaná letenská lanovka zahájila provoz 18. dubna 1903. Sloužila pak bez větších problémů až do první světové války. Nejdříve byl její provoz zastaven 28. července 1914 po mobilizační a znovu se začalo jezdit až 9. května 1915. Od 25. října 1915 byl provoz opět zastaven (s výjimkou 13. a 14. listopadu, kdy se na letně konalo předvádění válečných a sanitních psů). Naposledy byla letenská lanovka v provozu od 14. května do 10. listopadu 1916, následující den se nejezdilo pro poruchu jednoho z vozů a doprava už nebyla obnovena. V té době zřejmě nikdo netušil, že je to navždy.

V letech 1926 – 1935 byl na tělese lanovky postaven

tzv. pohyblivý chodník, ve skutečnosti eskalátor.

Tělese letenské lanovky bylo definitivně zlikvidováno po roce 1947 v rámci velkých úprav letenské stráně. Přesto dodnes můžeme v blízkosti Letenské restaurace, tzv. Zámečku, najít na svahu výrazné zbytky opěrných zdí někdejší horní stanice.

## Neuskutečněné projekty pražských lanovek

Kromě neznámější lanové dráhy na Petřín dnes v hlavním městě jezdí také atypická jednokolejnicová lanovka u hotelu Mövenpick na Smíchovské a visutá sedačková lanovka v pražské ZOO. Dnes už většina zjižících Pražanů nepamatuje druhou klasickou pozemní lanovku, která vedla na Letnou. Kromě těchto uskutečněných lanovek se v Praze vyskytlo několik dalších projektů a zřejmě moc nescházelo, aby byla historie pražských lanových drah mnohem bohatší.

### Nejstarší náměty na lanové dráhy v Praze

Značné kopcovitý terén některých částí Prahy vedl naprosto logicky k různým úvahám o tom, jak by bylo možné Pražanům usnadnit v takových místech cestování.

V roce 1873 získalo bližší neurčené družstvo souhlas ke zřízení hned několika lanových nebo ozubnicových drah, které měly zajistit dopravu na Letnou, na Hradčany a do Hvězdy. Bližší informace nejsou k dispozici.

Stejně skromné údaje jsou k dispozici v návrzích pražských lanovek předložených v roce 1886 podnikateli Märkym, Broumovským a Schultzem, kteří uvažovali o lanovce u Rudolfiny (míněna zřejmě Občanská plovárna) na Letnou, či Ing. Herglotzem, který (zřejmě jako první) zamýšlel stavbu lanovky z Újezda na Nebozízek. Technická komise hlavního města Prahy Herglotzovu žádost doporučila, ale tím veškeré stopy po projektu končí.

### Projekty pražských lanových drah rytíře ze Schaecků

V roce 1888 se v Praze velmi vážně jednalo opět hned o několika lanových dráhách. Adolf rytíř ze Schaecků, který byl rakousko-uherským konzulem ve Švýcarsku, navrhl čtyři lanové dráhy:

- I Thunovská ulice – Hradčanské náměstí (podél Zámeckých schodů)
- II Pod Bruskou – Chotkovy sady
- III Občanská plovárna – Letná (přibližně k dnešní Kramářově vile)
- IV Most císaře Františka Josefa – Letná (k restauraci zv. Zámeček)

Sbor obecních starších schválil 21. března 1888 na návrh městské rady osnovu smlouvy, kterou mělo město s podnikatelem uzavřít. Současně se městská rada rozhodla s rytířem ze Schaecků vyjednat o stavbě další dráhy, která by vedla Ostruhovou (Nerudovou) ulicí a Úvozem na Pohořelec ke Strahovské bráně. Schaeckův advokát JUDr. Jakub Škarda 7. července 1888 oznámil městské radě, že se dosud nepodařilo zajistit potřebný kapitál, protože jim oslovené peněžní ústavy neměly důvěru k některým ujednáním navržených smlouv. Pokud by měla být zřízena lanovka ke Strahovské bráně, znamenalo by to výrazné omezení ostatní dopravy ve značném úseku předmětných ulic.

Dne 20. července 1888 se v záležitosti smlouvy sešla zvláštní komise, která změ-

nila některá ustanovení. Nakonec z celého projektu sešlo, ačkoliv byl předložen k projednání i příslušným nadřízeným drážním orgánům ve Vídni.

### Projekt lanové dráhy podél Nuselských schodů

Úspěch lanových drah na Letnou a na Petřín zřejmě inspiroval Jana Štětka, majitele strojírního závodu na Královských Vinohradech, a dalšího podnikatele Karla Zelenku k myšlence lanové dráhy, která měla usnadnit cestování do Nuslí. Zamýšleli postavit úzkorozchodnou „výťahovou dráhu“ s ozubnicí po obou stranách Nuselských schodů a 30. listopadu 1898 požádali ministerstvo železnic o udělení povolení předběžných technických prací. Ministerstvo nemělo námitek, ale J. Štětka v obvyklé půlroční lhůtě nepředložil k dalšímu jednání podrobný projekt a několikrát v následujících letech žádal o prodloužení povolení. V roce 1902 odůvodňoval svoji opakovanou žádost tím, že dosud jedná s majiteli příslušných pozemků. Naposledy o nové povolení žádal 15. června 1903, a tím veškeré stopy po osudech nerealizované lanovky u Nuselských schodů končí. Z projektu pravděpodobně sešlo proto, že v roce 1904 postavily k vinohradské železniční zastávce (čili fakticky k dolnímu konci Nuselských schodů) Elektrické podniky tramvajovou trať a tak navržená lanovka vlastně ztratila smysl.

### Lanová dráha pro tramvaj na Hradčany

Název této kapitoly možná působí zdlouhavě nerosrozumitelně, ale ve skutečnosti nejlépe vystihuje záměr poslance říšské rady Ing. Rudolfa Kařtana. Už od konce 19. století hledaly Elektrické podniky vhodné technické řešení tramvajové tratě pro obsluhu Hradčan. Nerudova ulice ale v místech tzv. hradčanské rampy dosahovala sklonu až 122 ‰ promile a stavbu klasické adhezní tratě nedovolovala. Stavba ozubnicové dráhy také nebyla možná, a proto inženýr Kařtan předložil 19. ledna 1906 ministerstvu železnic projekt zvláštní kombinované poluční dráhy, vypracovaný Ing. Josefem Krippnerem. Těsně za kostelem sv. Kajetána měla klasická tramvajová trať odbočit z Nerudovy ulice k tzv. „lanové rampě“. Šlo vlastně o nákladní lanovou dráhu, která měla přepravovat tramvajové vozy i s cestujícími na jihovýchodní okraj Hradčanského náměstí. Další úsek v délce asi 120 metrů projektant navrhoval jako dvoukolejnou tramvajovou trať v tunelu pod východní částí náměstí, v jehož středu měla 97 m dlouhou rampou trať ústít na povrch. Tímto komplikovaným řešením se vyrovnával sklon náměstí. Nákladní lanovka pro dopravu tramvajových vozů měla být dvoukolejná o rozchodu 2 m při osové vzdálenosti 3,2 m. Sklon lanovky byl navržen 333 ‰. Horní i dolní stanice lanovky měla být vybavena čekárnou. S podobnými lanovkami byly ve světě dobré zkušenosti. Důvod, proč se stavba lanovky pro tramvaje neuskutečnila, není znám. Mohlo jít o finanční náročnost, ale nelze vyloučit ani nesouhlas k částečnému zásahu do malostranské a hradčanské zástavby.

*Přílohu u příležitosti 110 let lanové dráhy na Petřín připravil Pavel Fojtík ve spolupráci s Archivem DP.*