



Cesta k třetí generaci vozů petřínské lanovky - II. díl

06.10 2024 20:22, Libor Hinčica, Ostatní

Přestože idea rekonstrukce lanové dráhy získala po dalších geologických posudcích a sesuvech z roku 1967 vážné trhliny, část tratě byla snesena a objednávka nových skříní lanovek z produkce Českých loděnic (potažmo jejich závodu NAVIKA) musela být stornována, Praha se své (v té době jediné) lanovky nehodlala vzdát. Už 6. 5. 1969 žádalo Generální ředitelství výstavby hl. m. Prahy provedení revize lanové dráhy vzhledem k investičnímu záměru na znovuvybudování lanové dráhy na Petřín.

Lanovka ze zahraničí

V letech 1969–75 probíhaly další průzkumy a studie stran pohybů svrchních vrstev petřínského svahu, přičemž přetřásána byla i otázka vozového parku. V jedné ze zpráv datované dne 4. 6. 1973 se uvádí obecné konstatování, že navzdory nepříznivým geologickým poměrům je novostavba dráhy technicky realizovatelná a že pro zajištění provozu bude nutno použít nových vozů, resp. nových skříní, které budou namontovány na původní podvozky, které by prošly jen nezbytnými adaptacemi. Samotné skříně měly mít moderní vzhled a být bohatě prosklené, což mělo zaručit výhledy na Prahu. Jako příklad takových vozidel byly uvedeny vozy lanové dráhy Starý Smokovec – Hrebienok ve Vysokých Tatrách, která prošla rekonstrukcí v souvislosti s pořádáním mistrovství světa v klasickém lyžování, takže se v roce 1970 dočkala i nových vozidel. Ta ale byla pořízena za devizové prostředky ze zahraničí (konkrétně se výroby zhostila italská společnost Carozzeria Varesina).



Poškozené těleso lanové dráhy na Petřín. Příroda rychle přebrala otěže a celá trať rychle zarostla. Sanace probíhala v letech 1968 až 1970. Po jejím skončení střední část lanové dráhy de facto zmizela. (zdroj: sbírka archiv DPP)

Možnost nákupu nových lanovek a technologie z kapitalistické ciziny nebyla vylučována ani v případě petřínské lanovky, o čemž svědčí tzv. objemová studie zpracována DP - Metroprojektem v průběhu roku 1975. Tato studie měla komplexně zhodnotit problematiku obnovy lanové dráhy a vyčíslit náklady na její rekonstrukci. Podnětem pro ni byl příkaz Národního výboru hl. m. Prahy z podzimu 1974, který při zachování stávajícího typu lanové dráhy nařídil pražskému DP, aby dokončil její rekonstrukci do 30. 6. 1978. DP reagoval tím, že takový termín je nereálný, a to právě s odkazem na absenci příslušné studie.

Ta se nerodila v DP - Metroprojektu snadno, neboť zkušenosti zdejšího týmu se týkaly především budování metra, což přišlo vhod v oblasti zakládání stavby v geologicky nepříznivých podmínkách, avšak zcela absentovala znalost technologie pozemních lanovek. V případě vozového parku se DP - Metroprojekt obracel dopisem ze dne 18. 8. 1975 na vedení pražského DP s žádostí o doplnění údajů o ceně vozidel, neboť sám nebyl schopen k dané věci zajistit vůbec žádné podklady. Ve studii se nakonec měly objevit dvě varianty modernizace technologického vybavení lanové dráhy včetně vozového parku, a sice zajištěním lokálními zdroji (Alternativa A), anebo nákupem ze zahraničí (Alternativa B). Dopravní podnik pak v dopise z 29. 1. 1976, který se závěrům studie věnoval, uvedl, že: „V současné době se nejeví možnost zajištění technologického zařízení a zvláště vozového parku dle Alternativy A.“ Navrhován byl proto scénář „B“, který ale narážel na „značné nároky na devizové prostředky“. Závěry mělo být možné přinést po „prozkoumání nabídek zahraničních firem a po

prozkoumání devizových možností“.

V průběhu roku 1976 bylo doporučeno sledovat v rámci směrového vedení lanové dráhy variantu číslo 1 maximálně zachovávající podobu objektů i tělesa dráhy s tím, že budou použita nová vozidla, jejichž dodavatel stále nebyl znám. Ještě 15. 9. 1976 se uvádí, že mají být v rámci projektové přípravy nadále sledovány obě alternativy dodávky technologické části a vozů, tj. pokrytím domácími či zahraničními dodavateli.



Jako příklad moderní panoramatické lanovky byla uváděna lanovka Starý Smokovec - Hrebienok ve Vysokých Tatrách. Tu dodali Italové. (zdroj: Wikipedia.org; foto: Felix O)

S tím, jak se projekt znovuvybudování lanové dráhy posouval kupředu, začala se otevírat otázka nutnosti finančního zabezpečení celé akce. Už v polovině září 1976 bylo upozorňováno na to, že rekonstrukce lanovky není obsažena nejen v investičním plánu šesté pětiletky (1976-1980), ale ani v následující sedmé pětiletce pro léta 1981-85. Když pak DP hl. m. Prahy koncem roku 1976 požádal o zařazení investiční akce do plánu ještě pro období do konce roku 1980, dočkal se v lednu 1977 nejprve zamítavého stanoviska ze strany odboru dopravního plánování Národního výboru hl. m. Prahy a v březnu téhož roku i od odboru dopravy. Přesto se v jednáních a přípravách na obnovení provozu lanové dráhy pokračovalo. Z 24. 3. 1977 je například doloženo definitivní rozhodnutí o provedení rekonstrukce dráhy na stávajícím pozemku, o rok později se přetřásaly detaily rekonstrukce ve vztahu k památkové ochraně a péči o vrch Petřín (například bylo stanoveno, že bude nutné zajistit vybudování příjezdových tras pro menší vozidla typu Škoda 1203 pro možnost zajištění údržby trati) atp.

Poslední námi dohledaná zmínka ve vztahu k vozidlům pocházejí ze sedmé dekády minulého století nese datum 21. 9. 1978. Stejně jako dříve hovoří o nutnosti pořízení dvou nových, moderních a bohatě prosklených vozů, z nichž bude výhled na panorama Prahy. Encyklopedie pražské MHD uvádí ve druhém díle věnujícímu se vozovému parku, že měl být před samotným zahájením rekonstrukce vznesen požadavek památkářů na pořízení replik původních vozidel z roku 1932. V dokumentech, které jsme měli k dispozici k nastudování, se nám nepodařilo takové přání památkářů vypátrat, vždy se hovořilo o potřebě nových vozů s důrazem na ono bohaté zasklení, což ale neznamená, že takový dokument neexistuje, je ale otázkou, jaká mu byla reálně v rozhodování o budoucnosti lanovky přikládána váha.



Původní vozy petřínské lanovky z roky 1932 začaly být po roce 1965 postupně rozebírány, protože se

počítalo s tím, že na původní spodky bude usazena nová skříň. Podvozky byly až do roku 1984 uchovány ve spodní stanici lanové dráhy. (zdroj: archiv DPP)

Lanovka z Karosy či ČKD

Schválení záměru znovuobnovení lanové dráhy na Petřín se podařilo docílit až v roce 1981, kdy byl projekt zařazen do 7. pětiletého plánu, ačkoli to ještě neznamenalo zahájení samotné stavby. Dne 17. 9. 1981 bylo uloženo technickému řediteli pražského DP, aby obnovil jednání s oborovým podnikem ČKD Praha a Vítkovickými železárnami (pod něž spadala Transporta Chrudim) o dodávce a výběru vhodného typu vozidla. Se zástupci smíchovského závodu ČKD Tatra proběhlo dne 8. 10. 1981 jednání, jehož závěr ale nevyzněl pro plány DP příliš pozitivně. Dokument končil následující větou: *„Z hlediska vládního usnesení č. 205 na dodávku tramvají pro vývoz a tuzemské odběratele není ČKD Tatra schopna v 7. PLP zkonstruovat ani vyrobit předmětné vozy lanové dráhy.“* Přesto se na mateřskou ČKD Praha obrací pražský DP formálně ještě jednou, a to jen o čtyři dny později. 12. 10. 1981 rozesílá dopis stejného znění na celkem šest československých podniků s dotazem na možnost zajištění výroby buďto samotných vozidel, anebo komplexní dodávku technologického vybavení, tj. včetně lan, lanových kladek, napínacích závaží atp.

Osloveni konkrétně byli tito výrobci: ČKD Praha, ČKD Slaný, Karosa Vysoké Mýto, Vítkovické železárny - Transporta Chrudim, Vagónka Poprad a Generální ředitelství Československých vagónek. Pod poslední jmenovaný subjekt spadaly v té době vagónky ve Studénce, České Lípě, ale i v Popradu, ke které se tedy dotaz dostal dvakrát. Navíc pod Československé vagónky patřil i Výzkumný ústav kolejových vozidel - VÚKV.



Rozestavěné těleso lanové dráhy na Petřín. Jako první bylo předáno staveniště ve spodní části lanové

dráhy, a to již v lednu 1983. Naopak horní stanice lanové dráhy byla protokolárně předána až v roce 1984. (zdroj: archiv DPP)

ČKD Slaný vyráběla šikmé výtahy pro průmyslové použití, které sice pokusně zkoušela upravit i pro přepravu osob (prototyp takového výtahu byl použit v karlovarském hotelu Thermal), ale sama uvedla, že od toho po neblahých zkušenostech raději ustoupila. Transporta Chrudim sice zajišťovala výrobu výtahů i lanovek, s výrobou pozemních (kolejových) lanovek ale neměla žádné zkušenosti, a tak participaci na projektu odmítla. Negativní byla rovněž i odpověď Karosy Vysoké Mýto. Jediný, kdo odpověděl kladně, byl Výzkumný ústav kolejových vozidel, který sice napřímo osloven nebyl, ale z Generálního ředitelství Československých vagónek k němu poptávka propadla. Jak záměr obnovení provozu lanovky postupně krystalizoval, začalo i počáteční oťukávání mezi VÚKV a pražským DP nabírat viditelnějších kontur.

Úvodní jednání o technickém řešení vozidel se mělo konat v kanceláři VÚKV dne 5. 5. 1982. V té době se měla ještě zvažovat dvojice řešení – využití původních podvozků (či jejich částí), anebo stavba zcela nových vozů. Rozhodnutí o možném využití původních podvozků mělo být přijato do června 1982, úvodní dokumentace pak měla být předána do října téhož roku. Objednávka na výrobu ale nebyla dosud učiněna, stejně tak neprobíhaly stavební práce na obnově dráhy, protože stále nebyly k dispozici finanční prostředky. Teprve v lednu 1983 tehdejší „*Správa pro dopravu*“ v rámci ministerstva vnitra definitivně zařadila projekt do realizačního plánu a uvolnila jeho financování. Stavba měla být dokončena do června 1985 tak, aby mohla petřínská lanovka sloužit veřejnosti v rámci další spartakiády.

Konec druhého dílu

[Odkaz na první díl](#)

Url: [Cesta k třetí generaci vozů petřínské lanovky – II. díl](#)