

## Sedačková lanovka na Komáří hůrku

„Na tomto místě chtěli bychom upozornit, že rozhled z Komáří vížky patří nejen k nejkrásnějším v Krušných horách, ale může se směle tvrdit, že k nejkrásnějším v celé Evropě,“ napsal ve své době Woerlův cestovní průvodce v roce 1890. Jak se na vrchol, jehož svahy jsou provrtány řadou štol, dostanete? Severovýchodně od Teplic leží Krupka, jedno z nejstarších a nejlépe zachovaných horních měst v Krušných horách. Z městské části Bohosudov vyjedete na vrchol Komáří hůrky (806 m), někdy označované i jako Komáří vížka, sedačkovou lanovkou. Za dobré viditelnosti odtud spatříte nejen okolní vrcholy a hřbety Krušných hor a Českého středohoří, ale dohlédnete až na Děčínský Sněžník, Lužické a Jizerské hory a někdy i na Krkonoše.

Snaha postavit lanovou dráhu na vrchol Krušných hor v okolí Teplic se datuje už do třicátých let. Až krátce po druhé světové válce se daří prosadit a realizovat stavbu 2348 m dlouhé lanovky. Jedná se o nejdelší lanovou dráhu bez mezistanice u nás. V době vzniku byla dokonce nejdelší lanovou dráhou bez zastávky ve střední Evropě. Provoz zahájila 25. května 1952, od 1. července 1953 převzaly provoz Československé dráhy. Bez jakýchkoliv změn přežila lanovka až do roku 1996, kdy ji na základě privatizačního projektu získala soukromá společnost Dragon Trade.

• **Provozní doba:** pondělí až neděle: 8.30 – 18.30, v zimním období do 16.30 hod. Odjezd je každou hodinu vždy v půl.

**Jízdné:** dospělí: 50 Kč tam, 50 Kč zpět. Děti 5 – 10 let: 40 Kč, tam i zpět 50 Kč.  
www.mukrupka.cz

## Pozemní lanovka na Petřín

Petřín vždy býval tradičním výletním místem Pražanů. V závěru 19. století si vybral kopec Klub českých turistů k postavení rozhledny. Práce trvaly pouhých pět měsíců a šest dnů a v srpnu 1891 byla slavnostně otevřena. Atrakce ovšem vyžadovala, aby se k ní návštěvníci mohli snadno dostat. Souběžně s rozhlednou se proto stavěla také lanovka, která se poprvé rozjela 25. července 1891. V průběhu více než sta let se provoz na ní zahajoval celkem třikrát.

První lanovka měla částečně jiný průběh než ta dnešní. Byla přímá a o něco kratší. Dolní stanice stála o něco výš než nynější, téměř proti dnešní uličce U Lanové dráhy. Horní stanice se nacházela u restaurace Nebozízek. Lanovka překonávala výškový rozdíl 102,2 m a šikmá délka (tedy skutečná) byla 396,5 m. Ve své době šlo o nejdelší lanovou dráhu v Rakousku-Uhersku. Trať pro roz-



FOTO: WWW.LANOVYUNAS.CZ



FOTO: PRAŽSKÉ TRAMVAJE.CZ

chod jeden metr byla tříkolejnicová – po střední kolejnici tedy jezdily oba vozy – s krátkým čtyřkolejnicovým (tedy dvojkolejnicovým) úsekem pro vyhýbání vozů. Zajímavý byl pohon lanovky. Vozy měly ve své spodní části nádrž na vodu. V horní stanici se jí nádrž naplnila vodou a takto zatížený vůz vytáhl ten druhý nahoru. V dolní stanici se voda vypouštěla. Oba vozy vyrobila smíchovská Ringhofferova továrna. Měly čtyři oddíly a mohlo se v nich svést až 50 cestujících. Jízda po trati trvala šest minut.

Takto se Pražané a návštěvníci města vozili až do první světové války, kdy musela být doprava zastavena. Po válce přišlo několik marných pokusů o obnovení provozu, naposledy v roce 1921. O deset let později se lanovka převádí do majetku Elektrických podniků hlavního města Prahy a okamžitě se přistupuje k zásadní rekonstrukci podle projektu ČKD. V dolní části se trať lanovky částečně překládá a ústí do barokního domu č. p. 412-III, který je upraven na stanici. Horní úsek se prodlužuje průlomem v Hladové zdi a poblíž rozhledny se staví nová, moderní staniční budova se strojovnou. Na Nebozízkou stanice zůstala, ale stavělo se v ní jen při jízdě nahoru. Lanovka dosáhla délky 511 m a překonávala nyní výškový rozdíl 130,45 m. Trať byla jednokolejná s výhybnou ve střední

**Lanovky na své denní pouti: na Komáří hůrku (první nahoře), Petřín a Dianu (vpravo dole). Strojovna petřínské lanovky se od roku 1932 prakticky nezměnila (vpravo).**



části. Vozy vyrobili opět u Ringhoffera. Byly velmi elegantní, 12 m dlouhé a 2,4 m široké. Prepravit mohly až 75 stojících a 25 sedících cestujících. Lanovka zahájila provoz 5. června 1932 a byla dlouhá léta vyhledávanou atrakcí. Bez úhony přežila i druhou světovou válku.

V červenci 1965 se ovšem po dlouhotrvajících deštích trať silně podmočila, a provoz musel být okamžitě zastaven. Dobrovolníci zakonzervovali strojní a elektrotechnické zařízení i podvozky vozů a ty v bezvadném technickém stavu tiše čekaly na svůj další osud. Teprve v roce 1981 se po rozsáhlých sanacích petřínské svahu a několika odborných expertizách rozhodlo o zahájení rekonstrukce. Směrově se na trati vlastně nic nezměnilo. Strojní a pohonné zařízení lanovky bylo ve skvělém stavu, nové vozy vyrobila Vagónka



FOTO: WWW.LANOVYUNAS.CZ