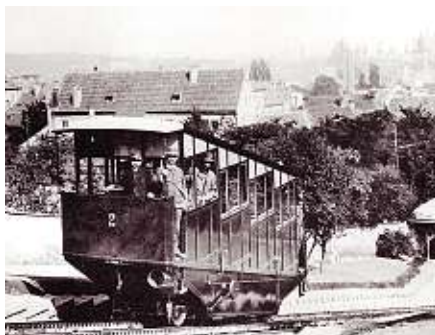


Historie lanových drah u nás

STRUČNÝ EXKURZ KE KOŘENŮM ANEB OD LETENSKÉ LANOVKY K DNEŠKU



Petřinská lanovka z roku 1891

Pozemní

Ve světě i v našich zemích se nejdřív stavěly pozemní lanové dráhy, u nás nejdřív v Praze. V roce 1891 se rozjely hned dvě: 30. května na Letnou a 25. července na Petřín. Obě projektovala kancelář inženýrů Reiter a Štěpán, měly podobnou konstrukci i pohon pomocí vodní převahy. Zdánlivě levný způsob provozu se ale komplikoval při nedostatku vody, a tak se letenská lanovka už v roce 1903 poměrně ojedinělým způsobem rekonstruovala na elektrický pohon. Kvůli nezájmu ovšem přestala lanovka v roce 1916 jezdit a o šest let později byla zlikvidována. Petřínskou dráhu stihl lepší osud (viz úvodní text).

Karlovy Vary měly začátkem 20. století dokonce pozemní lanové dráhy tři. Všechny postavila švýcarská firma Von Roll. V roce 1913 začala vznikat čtvrtá na Tři kříže. Její stavbu ale zmařila válka. Ze 60. let existuje švýcarská studie na výstavbu ozubnicové dráhy systému Locher v nedostavěné trase lanovky, z dnešního pohledu už nereálný plán. Zatímco lanovka k Imperialu od Slovenské ulice se v roce 1959 zastavila, ostatní dvě získaly v 60. letech nové vozy. Obě lanovky pak v druhé polovině 80. let rekonstruovala polská firma Mostostal.

Visuté – kabinové

Poslední říjnový den roku 1928 začíná turistům sloužit první visutá osobní lanová dráha v Československu, a to z Janských Lázní na Černou horu. Šlo tehdy o jediný myslitelný systém visuté lanovky pro přepravu osob – o kyvadlovou velkokabinovou lanovku (tehdy 30 osob). Šikmou délkou 3174 m patřila k nejdelším jednoúsekovým osobním lanovkám vůbec.

Technologické zařízení lanovky dodala firma František Wiesner, strojírna Chrudim, která už měla zkušenosti se stavbou několika nákladních lanovek podle systému Curt Rudolph z Lipska. Také tuto svou první osobní lanovku postavila v licenci lipské firmy.

Myšlenka na stavbu naší druhé osobní visuté lanové dráhy, tentokrát na Ještěd, se objevila v roce 1924. Práce ovšem začaly až v roce 1932 a nebyla u toho lipská firma Bleichert, tehdy největší světový výrobce lanovek, ale zmíněná chrudimská společnost František Wiesner, která ji postavila už bez cizích licencí. Ještědská lanovka vyrazila na svou trasu v roce 1933 (více v úvodním článku tématu).

Ještě dalšími dvěma kabinovými lanovkami se můžete v Česku svést: kyvadlovou turistickou lanovkou v Moravském krasu k propasti Macocha a pulzační kabinkovou lanovkou Koliba – Krakonoš v Mariánských Lázních.

Sedačkové

Česká republika, resp. tehdejší Československo drží primát první sedačkové lanovky v Evropě (a druhé na světě!). Byla jí jednosedáčková lanovka z Ráztoky na Pustevny, kterou postavila v už okupovaném ČSR rovněž firma František Wiesner. Byla to tak trochu z nouze ctnost, Beskydy byly prakticky poslední vyšší pohoří, které nepatřilo Sudetám. Na nákladnou kabinovou lanovku ale nebyly peníze, a tak vznikla v roce 1940 „lehká“ a podstatně jednodušší sedačková. V 50. letech se dočkala rekonstrukce a až v roce 1986 ji nahradila dvojsedačková lanovka v jiné trase.

Po válce u nás vznikala řada dalších sedačkových lanovek, zpočátku v licenci Von Roll. Jednalo se tehdy o velmi moderní systém provozně odpojitelných dvojsedačkových lanovek, kde cestující seděli kolmo

k ose trati a nasedali na nepohybující se sedačky a vysedali z nich. Firma Fr. Wiesner (po znárodnění Transporta) jich po Československu postavila osm. Kromě čtyř lanovek na Chopoku a jedné ve Vrátné, které už nefungují, to byly dva poháněcí úseky lanovky na Sněžku v roce 1949 a jeden poháněcí úsek naší nejdelší lanové dráhy z Krupky na Komáři vížku. Protože komunisté po únoru 1948 odmítali společnosti Von Roll zaplatit licenční poplatky, výroba těchto lanovek v Československu skončila. Až do urovnání sporu pak byly i problémy s náhradními díly.



Původní lanovka na Pustevny

Firma Transporta stavěla další sedačkové lanovky už jen s provozně neodpojitelnými závěsy vlastní konstrukce. K nim patří např. jednosedáčková lanovka Oldřichovice – Javorový vrch u Trnce, s nepatřnými modernizacemi stále v provozu, nebo už neexistující původní špindlerovská lanovka na Pláň. Dalšími příklady lanovek této generace, které dosud slouží, jsou dvě šumavské lanovky ze Špičáku přes Hofmanovy boudy na Pancíř, lanovka v pražské zoo nebo druhý úsek lanovky na Šerák. Transporta se v 70. letech pokusila o vývoj vlastního odpojitelného systému. Kdo si ale pamatuje původní dvojsedačku ze Špindlerova mlýna na Medvědin, ví, že to byl pokus ojedinělý a neslavný.

Oživení výroby lanových dopravních zařízení v Československu vnesla až licenční výroba lanovek a především lyžařských vleků značky Tatrapoma od začátku 80. let ve slovenském Kežmaroku, především ale vstup zahraničních firem po listopadu 1989.

ROMAN GRIC



Lanovka na Černou horu v 50. letech