První dokončená lanovka

Mezi lokality, které svou vyvýšenou polohou a zároveň oblibou mezi Pražany přímo vybízely k vybudování lanové dráhy, patřila pražská Letná. Není proto divu, že se plán na propojení návrší s vltavským břehem opakovaně objevoval mezi nejstaršími návrhy pražských lanovek.

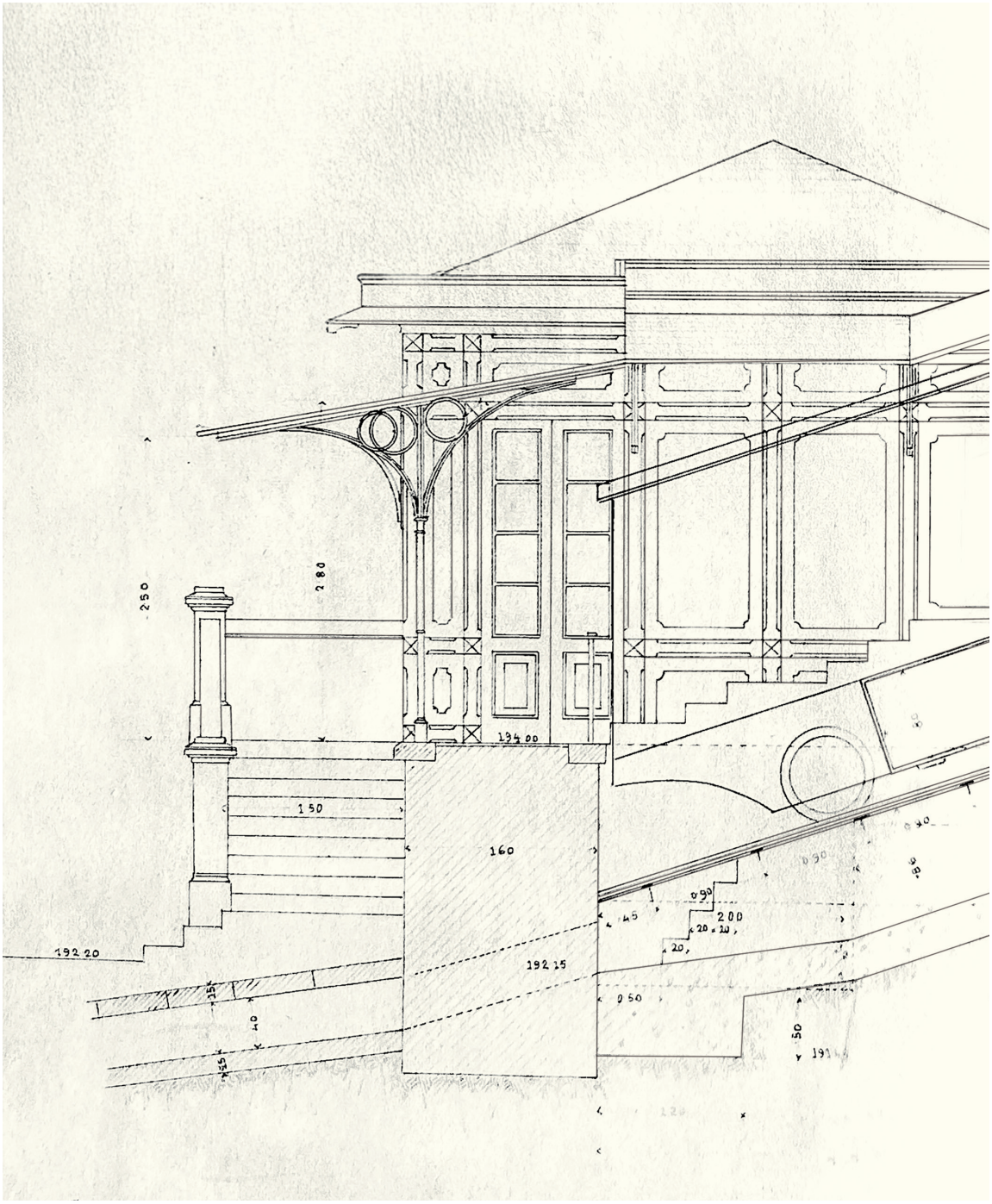
Koncem roku 1889 doporučil vybudování lanovky u mostu císaře Františka Josefa I. i pražský stavební úřad, a to na základě podnětu městské rady, která uvažovala o tom, že na příhodném místě pod letenským svahem postaví výtah.

Počátkem roku 1890 se pak k myšlence letenské lanovky přihlásil také Výkonný komitét pro uspořádání Jubilejní výstavy v Praze s tím, že i „kdyby nebylo Jubilejní výstavy zemské, jež mezi Prahou a Výstavištěm v Královské oboře vyžaduje rozmnožení spojovacích prostředků a usnadnění dopravy osob, sám posavadní ruch obchodní a průmyslový mezi pravým břehem Vltavy na dolním Novém Městě a Letenskou plání už nutil k zřízení snadného a rychlého spojení od mostecké celnice k hořejší restauraci na Letné“.

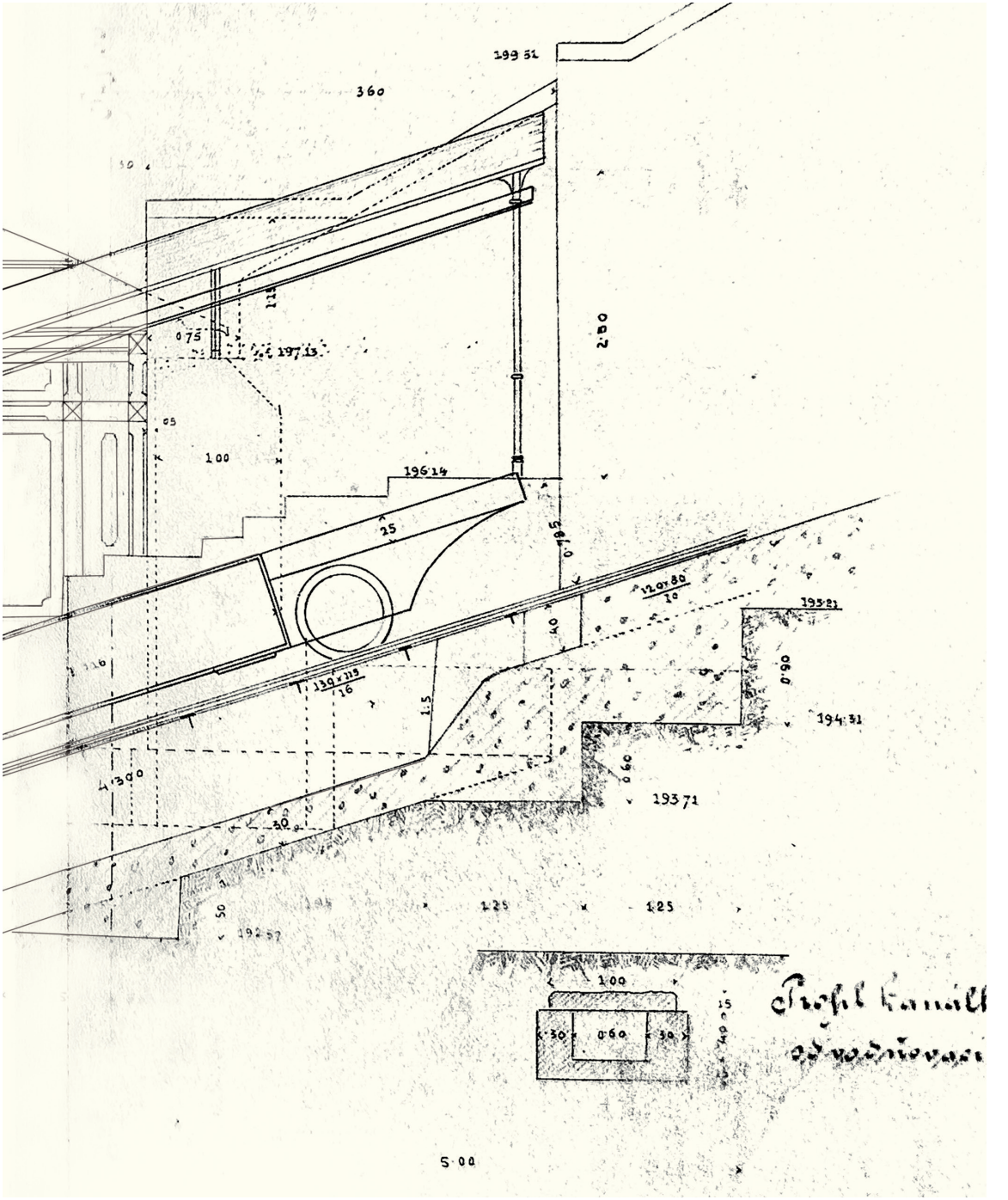
Letenské sady korunního prince Rudolfa byly navíc vyhledávaným rekreačním místem Pražanů a na Letné se chystal vybudovat konečnou stanici své první dráhy elektrické tramvaje, která spojovala Letenský zámeček s Královskou oborou (Výstavištěm), František Křižík.

Stavbu letenské lanové dráhy organizovalo samo královské hlavní město Praha. Projekt vypracovala Technická kancelář Reiter a Štěpán a už 23. května 1890 mohla proběhnout politická pochůzka. Dráha byla původně navržena jako jednokolejná s výhybnou uprostřed. Vybavena měla být tzv. Abtovou ozubnicí. Proti tomuto řešení se ovšem vyslovil zástupce Generální inspekce rakouských drah, takže byl urychleně vypracován projekt nový, který počítal s dvoukolejnou tratí.

V pátek 8. srpna 1890 vydalo vídeňské ministerstvo obchodu koncesi ke stavbě a provozu lanové dráhy. Práce na novém a v Praze dosud nevídaném dopravním prostředku se mohly definitivně rozběhnout. Protože lanovka měla být poháněna systémem vodní převahy, musel



Z projektové dokumentace letenské lanovky, která zahájila pravidelný provoz poslední květnový den roku 1891.



Technický nákres / sbírka NTM

být v horní stanici vybudován malý vyrovnávací vodojem, aby odběr vody co nejméně ohrožoval dodávky do okolních domů na Letné.
Stavba lanovky byla dokončena začátkem května 1891. Ve čtvrtek 14. května proběhla technicko-policejní zkouška. Úřední komise při ní zjistila některé nedodělky a zástupce Generální inspekce rakouských drah neudělil letenské lanovce užívací povolení.
V úterý 19. května proběhl důležitý test účinnosti automatické brzdy. Od horního vozu bylo odepnuto lano, aby se simulovalo jeho přetržení — vůz řítící se volně dolů bezpečně zastavil.
Předposlední květnový den se znovu sešla úřední komise při opakované technicko-policejní zkoušce. Tentokrát proběhlo vše bez problémů a o den později, v neděli 31. května 1891 v deset hodin dopoledne, mohla letenská lanovka zahájit pravidelný provoz. V první den ji využilo 3550 osob, které úhrnem zaplatily 142 zlatých.

B 4001

LETENSKÁ
dráha lanová a elektrická
v Praze.

Lístek ten budiž až do ukončení jízdy uschován a na požádání ukázán.

Ztratí-li kdo lístek, musí znova zaplatiti.

10 kr.

Diese Karte ist bis zur Vollendung der Fahrt aufzubewahren u. auf Verlangen vorzuzeigen.

Der Verlust der Fahrkarte bedingt die nochmalige Zahlung.

BELVEDER-
Drahtseil- u. Elektrische Bahn
in Prag.

C. a k. dvorní knihtiskárna Hynka Fuchse v Praze.

Foto / archiv DPP

Kombinovaná jízdenka pro letenskou lanovku a Křižíkovu elektrickou tramvaj, která spojovala v letech 1891—1900 prostor Letenského zámečku s Výstavištěm.

Parametry letenské lanovky

Lanová dráha na Letnou byla dvoukolejná o úzkém rozchodu 1000 mm. Šikmá délka trati byla 108,97 metru a vozy překonávaly výškový rozdíl 38,3 metru. U horní stanice měla trať sklon 370 promile, v ostatním průběhu 330 promile. V ose kolejí byla umístěna dvojitá Abtova ozubnice, sloužící k nouzovému zastavení při přetržení lana a k regulaci rychlosti jízdy.
Lano o průměru 30 mm se skládalo ze 114 drátů a bylo dimenzováno na desetinásobek váhy vozů. Bylo vedeno přes hlavní kladku o průměru 3,1 metru umístěnou v horní stanici a dále přes malé kladky o průměru 160 mm, rozmístěné ve vzdálenosti 10 až 15 metrů od sebe.
Těleso dráhy bylo místy uloženo v zářezu až čtyři metry hlubokém, který chránily opěrné zdi silné v koruně jeden metr. Přes trať byly

Foto / archiv DPP

Přes terénní zářez místy až čtyři metry hluboký, v němž leželo vlastní těleso lanové dráhy, vedly tři můstky pro pěší.

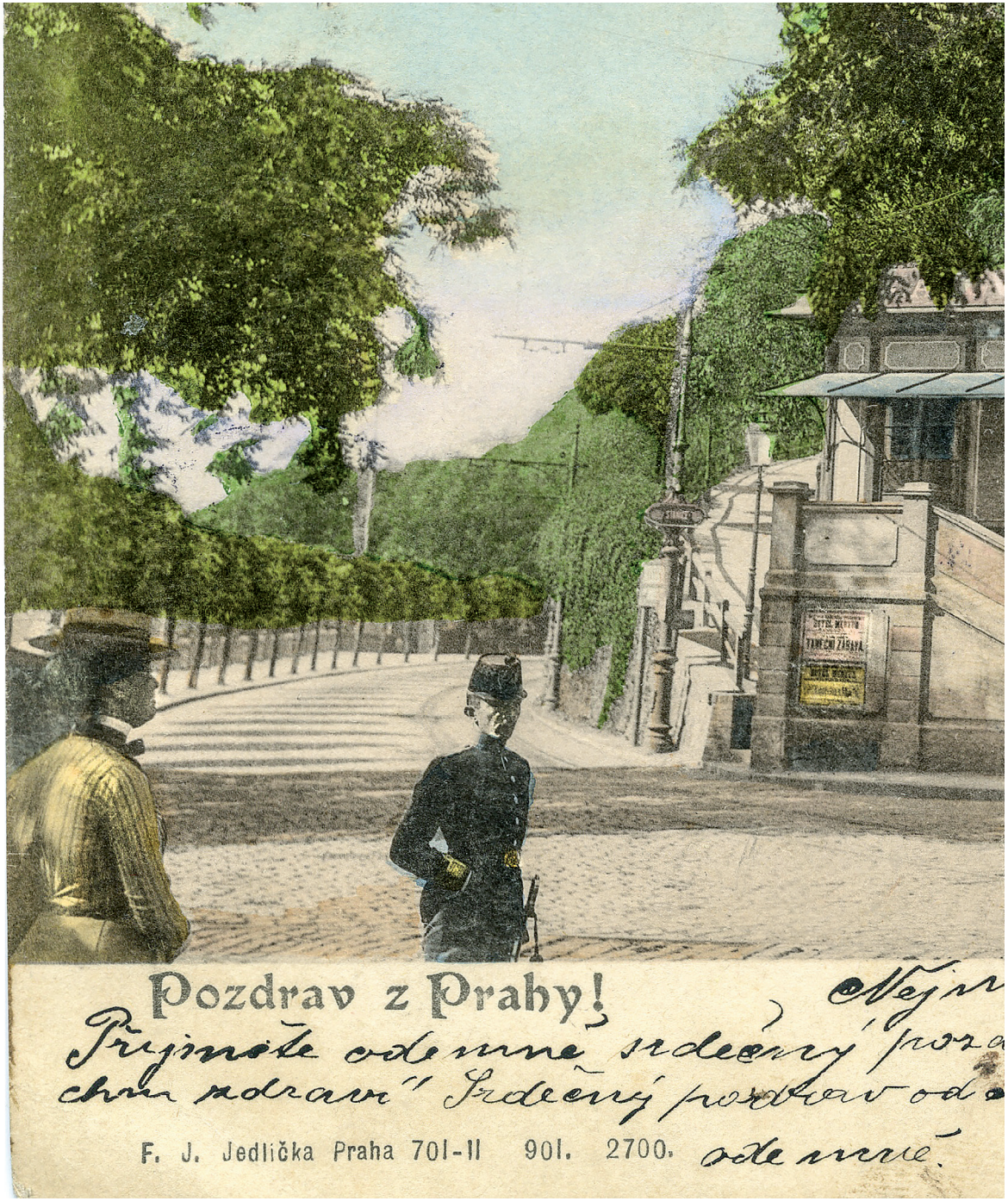
postaveny tři mostky pro pěší, aby nebyla narušena možnost chůze po cestách na letenské stráni. Jízda letenskou lanovkou trvala pouhou minutu a 45 sekund. V době zahájení provozu v roce 1891 se platily za jízdu nahoru nebo dolů čtyři krejcary, zpáteční jízdenka stála šest krejcarů. V následujícím roce bylo jízdné zlevněno — jízda nahoru stála tři krejcary, dolů dva krejcary. Zpáteční jízdenky byly zrušeny. Obnoveny byly opět v roce 1895 v ceně čtyř krejcarů. Existovaly i kombinované jízdenky společné pro lanovku a Křižíkovu elektrickou dráhu do Stromovky (horní stanici lanové dráhy dělilo od konečné Křižíkovy tramvaje jen několik desítek metrů).

Vozy pro letenskou lanovou dráhu vyrobila firma Ringhoffer. Byly dlouhé 6000 mm, široké 1800 mm a vysoké 3350 mm. Ve spodní části měly nádrž na čtyři a půl až pět metrů krychlových vody. (O systému vodní převahy se zmíníme podrobněji u petřínské lanovky.) Uvnitř měl každý vůz čtyři oddíly oddělené příčkami celkem pro 24 sedících a 16 stojících osob (na jaře roku 1902 došlo navíc k rozdělení prostoru pro kuřáky a nekuřáky). Na obou koncích vozů byly plošiny pro průvodčího.

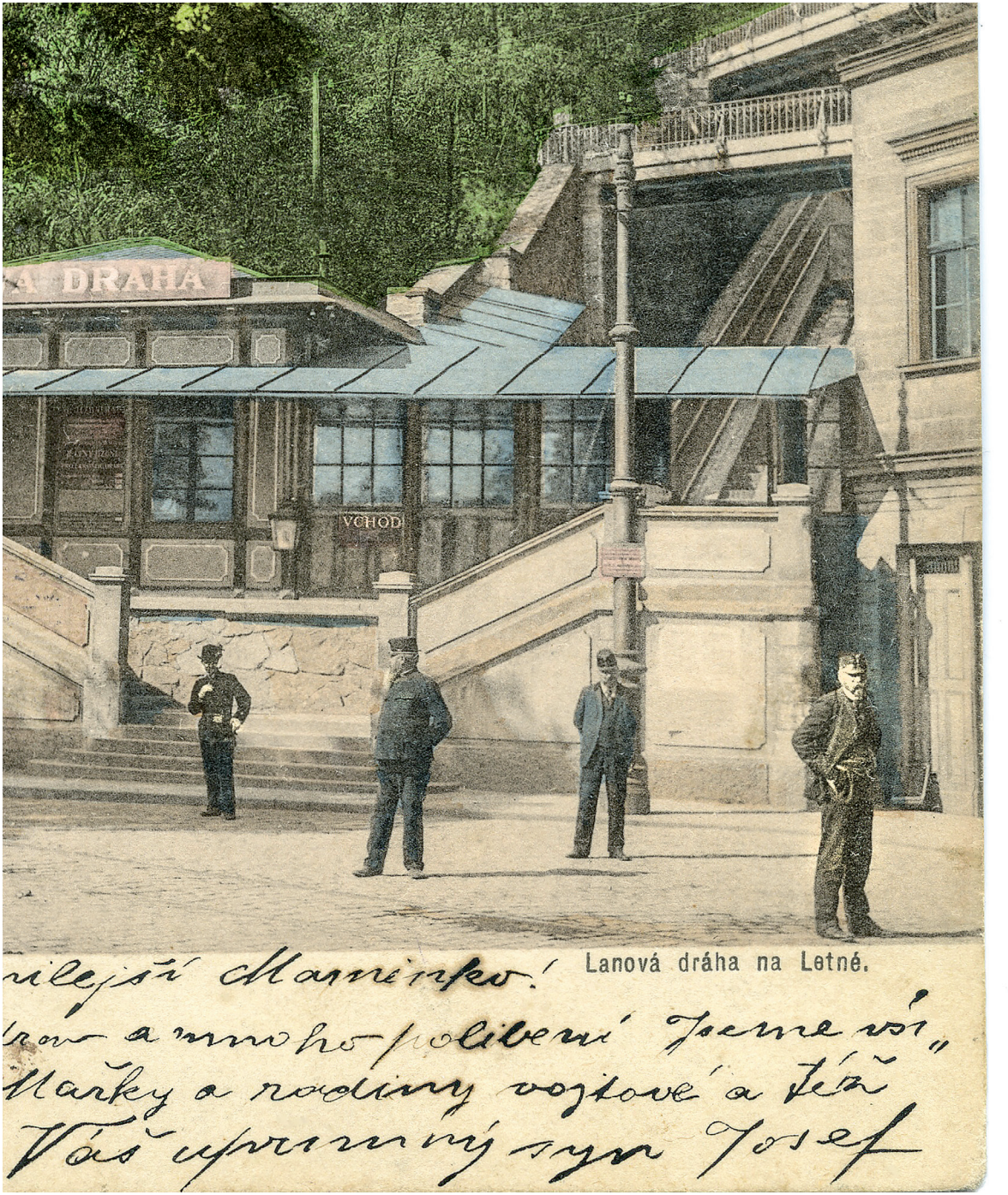
Na letenské lanové dráze bylo zaměstnáno šest konduktérů v jednotném stejnokroji a jeden až dva pomocní brzdaři. Konduktéři v obou jedoucích vozech byli spojeni tzv. telegrafem, systémem kláves a zvonků. S ohledem na systém vodní převahy nejezdila lanovka v zimním období.

Elektrifikace letenské lanovky

Původně byla letenská lanovka zcela samostatným (a vlastně prvním) dopravním podnikem pražské obce. Provoz řídila Správní rada lanové dráhy na Letnou. Pak ale město zřídilo další dopravní podnik k provozování tramvajové dopravy, Elektrické podniky královského hlavního města Prahy, a bylo zřejmé, že je výhodnější, aby se lanovka stala jeho



Jízda letenskou lanovkou trvala minutu a 45 sekund.
Šikmá délka trati dosahovala 108,97 metru, výškový rozdíl 38,3 metru.



Pohlednice / sbírka Pražské příběhy