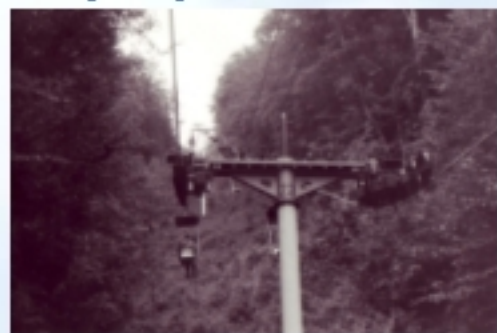


Lanová dráha Turecká – Krížna

Druhý nevyšší vrchol Velké Fatry - Krížna byl v roce 1971 zpřístupněn jednosedačkovou lanovkou chrudimského výrobce Transporta. Slavnostní zahájení provozu proběhlo 17. listopadu 1971 v 10:00, přičemž se pozvaní hosté vyvezli na mezistanici. Tato lanovka měla několik nej ze všech sedačkových lanovek Transporta - jako jediná měla na trase mezistanici, překonávala největší převýšení, měla největší počet sedaček a spolu se Soliskem měla největší výkon pohonu. Dolní stanice v Turecké byla v nadmořské výšce 657 m.n.m., horní stanice v nadmořské výšce 1387 m.n.m. (nebyla tak ve skutečnosti až na vrcholu Krížné, ale o 200 výškových metrů níže na Líšce), převýšení lanovky bylo tedy 730 m. V dolní polovině trasy byla mezistanice v nadmořské výšce 800 m.n.m., která sloužila v zimě pro nástup lyžařů z chatové osady Salašky a tvořili ji 3 podpěry - nosné č. 6 a 7 a tlačná č. 8. Délka lanovky byla 2067 m, byla to tedy druhá nejdelší sedačková lanovka Transporta (po Solisku). Svými 165 sedačkami přepravila rychlostí 2 m/s za hodinu 276 osob. Lanovka měla 34 podpěr, z toho 5



bylo tlačných (č. 1, 8, 11, 16 a 23). Pohon s výkonem 109 kW se nacházel v horní stanici, napínání závažím o hmotnosti 5000 kg pak v dolní stanici. Od dolní stanice lanovka stoupala přes mezistanici na Salaškách k velmi vysoké tlačné podpěře č. 11, která byla v terénním zlomu. Odtud byla trasa lanovky velmi strmá, podobné terénní zlomy potom byly u dalších dvou tlačných podpěr č. 16 a 23. Od podpěry č. 28 již lanovka nevedla lesem, ale po holých stráních Krížné. Právě horní část trasy lanovky byla velmi citlivá na silný vítr, a proto se lanovka musela často odstavovat. Z tohoto důvodu byli později demontovány stříšky ze sedaček. V roce 1993 bylo rozhodnuto provést rekonstrukci dosluhující lanové dráhy. Nejprve bylo lano i se sedačkami shozeno na zem a podpěry byly demontovány. Byly rovněž vybudovány základy na novou dolní stanici a mezistanici, která se měla nacházet výše - za podpěrou č. 21 původní jednosedačky. Plánovaná stavba nové lanovky se však neuskutečnila a od té doby se dá na Krížnou dostat v létě jediné pěšky, v zimě jsou v provozu 4 na sebe navazující lyžařské vleky. Je ironií osudu, že tak byla zrušena bez náhrady lanovka, která mohla dodnes jezdit (v roce 1992 se předpokládala životnost technologie lanovky bez větší opravy na dalších 14 let). V roce 1997 byly potom demontovány z lana i sedačky a 138 jich bylo přemístěno na Javorový vrch u Třince, kde nahradili původní sedačky z roku 1957, další byly přemístěny na Martinské hole jako náhradní a jedna zůstala v horní stanici na Krížné. Dolní stanice byla rekonstruována a dodnes se v ní nachází konstrukce s vratným kotoučem. Mezistanice a horní stanice se rovněž dochovaly, ovšem ve zdevastovaném stavu. V horní stanici zůstala poslední podpěra č. 34, téměř kompletní zařízení strojovny, montážní plošina a sedačka č. 132. Před pár lety se objevil projekt na postavení nové sedačkové lanovky na Krížnou. Nová lanovka se měla skládat z důvodu častého silného větru v horní části trasy ze 2 nezávislých úseků - nejprve měla být vybudována použitá repasovaná dvousedačka na 1. úseku s vrcholovou stanicí pod horní hranicí lesa, která by byla v provozu jenom v zimě a časem se měl dobudovat 2. navazující úsek (potom by byly oba úseky v provozu celoročně). Podle nejnovějších informací je ale stavba nové lanovky v nedohlednu. Dne 4. listopadu kompletně vyhořela horní stanice lanovky. Požár byl nahlášen okolo 13:30, zlikvidovat se ho podařilo ve 20:00. Z horní stanice zbyly pouze ocelové nosníky a strojní zařízení spolu s betonovými základy. Budovu už nečeká nic jiného než definitivní likvidace, zanikne tak další památka na bývalou lanovku.



stříšky ze sedaček. V roce 1993 bylo rozhodnuto provést rekonstrukci dosluhující lanové dráhy. Nejprve bylo lano i se sedačkami shozeno na zem a podpěry byly demontovány. Byly rovněž vybudovány základy na novou dolní stanici a mezistanici, která se měla nacházet výše - za podpěrou č. 21 původní jednosedačky. Plánovaná stavba nové lanovky se však neuskutečnila a od té doby se dá na Krížnou dostat v létě jediné pěšky, v zimě jsou v provozu 4 na sebe navazující lyžařské vleky. Je ironií osudu, že tak byla zrušena bez náhrady lanovka, která mohla dodnes jezdit (v roce 1992 se předpokládala životnost technologie lanovky bez větší opravy na dalších 14 let). V roce 1997 byly potom demontovány z lana i sedačky a 138 jich bylo přemístěno na Javorový vrch u Třince, kde nahradili původní sedačky z roku 1957, další byly přemístěny na Martinské hole jako náhradní a jedna zůstala v horní stanici na Krížné. Dolní stanice byla rekonstruována a dodnes se v ní nachází konstrukce s vratným kotoučem. Mezistanice a horní stanice se rovněž dochovaly, ovšem ve zdevastovaném stavu. V horní stanici zůstala poslední podpěra č. 34, téměř kompletní zařízení strojovny, montážní plošina a sedačka č. 132. Před pár lety se objevil projekt na postavení nové sedačkové lanovky na Krížnou. Nová lanovka se měla skládat z důvodu častého silného větru v horní části trasy ze 2 nezávislých úseků - nejprve měla být vybudována použitá repasovaná dvousedačka na 1. úseku s vrcholovou stanicí pod horní hranicí lesa, která by byla v provozu jenom v zimě a časem se měl dobudovat 2. navazující úsek (potom by byly oba úseky v provozu celoročně). Podle nejnovějších informací je ale stavba nové lanovky v nedohlednu. Dne 4. listopadu kompletně vyhořela horní stanice lanovky. Požár byl nahlášen okolo 13:30, zlikvidovat se ho podařilo ve 20:00. Z horní stanice zbyly pouze ocelové nosníky a strojní zařízení spolu s betonovými základy. Budovu už nečeká nic jiného než definitivní likvidace, zanikne tak další památka na bývalou lanovku.

zůstala poslední podpěra č. 34, téměř kompletní zařízení strojovny, montážní plošina a sedačka č. 132. Před pár lety se objevil projekt na postavení nové sedačkové lanovky na Krížnou. Nová lanovka se měla skládat z důvodu častého silného větru v horní části trasy ze 2 nezávislých úseků - nejprve měla být vybudována použitá repasovaná dvousedačka na 1. úseku s vrcholovou stanicí pod horní hranicí lesa, která by byla v provozu jenom v zimě a časem se měl dobudovat 2. navazující úsek (potom by byly oba úseky v provozu celoročně). Podle nejnovějších informací je ale stavba nové lanovky v nedohlednu. Dne 4. listopadu kompletně vyhořela horní stanice lanovky. Požár byl nahlášen okolo 13:30, zlikvidovat se ho podařilo ve 20:00. Z horní stanice zbyly pouze ocelové nosníky a strojní zařízení spolu s betonovými základy. Budovu už nečeká nic jiného než definitivní likvidace, zanikne tak další památka na bývalou lanovku.



Technické parametry :

Šikmá délka :	2067 m
Dolní stanice :	657 m.n.m.
Mezistanice :	800 m.n.m.
Horní stanice :	1387 m.n.m.
Převýšení :	730 m
Výkon hlavního pohonu :	109 kW
Přepravní kapacita :	276 osob/hod
Max. dopravní rychlost :	2 m/s
Čas jízdy :	17,3 min
Počet sedaček :	165 + 1 nákladní
Vzdálenost sedaček :	26 m
Počet podpěr :	34
Výrobce a rok výroby :	TRANSPORTA Chrudim 1971