

Referenční list o firmě / společnosti/kanceláři		
Sledovaný údaj	Popis	Poznámky
Název firmy/společnosti/kanceláře:	Dynastie Lannů (čeští šlechtici s lopatou v erbu)	
Působení na trhu: od-do a činnost,	Stavební firma LANNA přes sto let dominovala ve svém oboru a stala se přímým předchůdcem řady současných akciových společností, působících na území ČR. Pro Vojtěcha Lannu byly důležité roky 1829 a 1831, kdy po smrti otce teprve jako čtyřicetiletý majitel firmy získává nájem všech vodních staveb mezi Českými Budějovicemi a Prahou. Na stav. trhu od 1829 do 1948.	
Předchůdci	Rod Lannů patřil původně k „salzbindrům“, kteří dopravovali již před dvěma sty lety sůl ze Solné komory v Horních Rakousích do Českých Budějovic a po Vltavě dále do Čech. Vojtěchův otec Tadeáš Lanna se v Českých Budějovicích usadil koncem 18. Století. Podnikal ve stavbě lodí v postupně budované vlastní loděnici ve Čtyrech Dvorech,	
Následníci:	V roce 1920 prodal Vojtěch Lanna nejmladší podnikatelskou licenci československé bance Bohemia; v roce 1923 firma splynula s firmou Ťehák a Nejedlý = LANNA ASS Po roce 1948-Československé stavební závody. Po rozpadu podniku vznikl závod Vodostavba, pak oborový podnik Vodní stavby (Vodní stavby Praha). Vodní stavby Temelín (pozdější Vodní stavby Bohemia), Hochtief CZ a.s., Zakládání staveb, a.s., Metrostav a.s. *	
Významní ředitelé	Vojtěch (Adalbert) Lanna (1805–1866) Vojtěch rytíř Lanna (1836–1909), JUDr. Vojtěch František Josef, svobodný pán Lanna (1867–1925),	
Významné osobnosti	Vojtěchův otec Tadeáš se v Českých Budějovicích usadil koncem 18. století a oženil se zde s českou selkou Kateřinou, rozenou Masákovou. Podnikal ve stavbě lodí.	
Významné stavby	Stavba a provoz koňské dráhy z Českých Budějovic do Lince do , kde byla provozována od roku 1832 nejprve nákladní, od roku 1834 i osob ní doprava. Řetězové most císaře Františka I. a nábrežních zdí u svatopetrské čtvrti v Praze, (04/ 1840 až 11/1841) Na vlastní náklady- splavňování Nežárky a Lužnice. V roce 1847 získává totéž právo na Blanici od Vodňan až k Putimi. Řetězový most přes Vltavu u Podolska 1847-...). Plavební komora na Štvanici, přístavy Karlínský, Holešovický a Libeňský, Zdymadla Libčice a Troja(1898-1900), Miřejovice (1900-1904), Vraňany a laterální kanál Vraňany –HOŘÍN)(1902-1904). Stavby zdymadel na Labi u Dolních Beřkovic (1903–1907), u Štětí (1905– 1909), u Roudnice (1906–1910), včetně mostu a jezu, u Litoměřic (zahájeno 1909) Spolu s firmou bratří Kleinů - práce na železničním propojení Prahy severním směrem na Drážďany, do Saska. Kromě nádraží – karlínský viadukt podle projektu inženýra Luigi Negrelliho (*1799–1858), byl budován v letech 1846–1850. Údržbové práce na horní Vltavě, na Labi, Nežárce a Lužnici. Zakládací práce a stavba nábrežní zdí u kláštera křižovníků v Praze (1911) Komplex drah Františka Josefa, na němž byly zahájeny práce v roce 1866 u Hluboké nad Vltavou; byl dokončen do r. 1872. Železnice Svatoňovice–Königshann a trať Ústecko-teplické dráhy v úseku z Teplic	

Referenční list o firmě / společnosti/kanceláři	
	do Duchcova. Česká severní dráha (1867–1868), 1869- zahájeny práce na trati Strakonice–Vimperk - bavorská hranice. Spojovací dráha Praha–Smíchov a nakonec i Plzeňsko březeňská dráha a trať Plzeň – Železná Ruda. Na Slovensku čištění přístavů v Bratislavě a v Komárně , spolu s firmou Skorkovský (1920-do r. 1923) Firma Lanna také prováděla řadu stavebních prací na území Čech a Moravy, na Slovensku i v tehdejší Podkarpatské Rusi, kde měla svoje filiálky.
Další zajímavosti (podle potřeby i formou přílohy)	• V roce 1841 navrhuje Lanna c. k. stavebnímu ředitelství užívání parních bagrů, • v roce 1843 zakládá slévárnu v Adolfově, Lannovy loděnice stavěly lodě pro vlastní potřebu i na vývoz do ciziny, jeho pily zpracovávaly dříví, svážené koryty regulovaných řek na vlastní překladiště, jeho vlastní doly na Kladensku dodávaly palivo vlastním železárnám a stavební sekce firmy byla schopna řešit i nejsložitější zakázky. • Dne 22. září 1920 zahájena pozoruhodná plavba jednoho z nejsilnějších pražských vltavských parníků nazvaného A. Lanna 6 z Prahy do Bratislavy, neboť pro jeho rozměry nebylo možné využít železnici.

Datum prvního zpracování : 23. Únor 2017 (Zpracováno podle článku v časopisu Stavebnictví a s pomocí databáze Wikipedie.

Jméno a kontakt zpracovatele: Ing. Jiří Hájek,
hajekj.prosek@seznam.cz