POČÁTKY SJEZDOVÉHO LYŽOVÁNÍ V HARRACHOVĚ

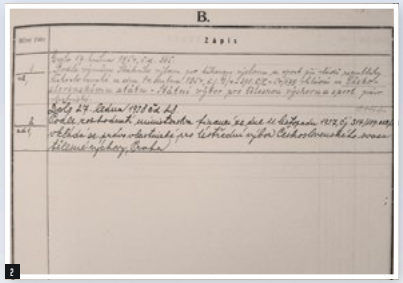
THE BEGINNINGS OF DOWNHILL SKIING IN HARRACHOV

01

Lyžování v Krkonoších má na svědomí hrabě Harrach, který do nejvyšších českých hor přinesl první lyže. Počátky sjezdového lyžování na území soudobého Sportovního areálu Harrachov se datují k roku 1954, kdy v Ryžovišti fungoval první háčkový vlek. Sportovní sjezdové lyžování bylo tou dobou v plenkách i jinde ve světě. Vleky byly velice jednoduché, svahy se upravovaly bez použití techniky.

The beginnings of skiing in the Giant Mountains date back to Count Harrach, who brought the first skis to the region in 1892. The beginnings of downhill skiing in the area that is now the Ski Resort Harrachov go back to 1954, when the first "ski lift" began operating in the Ryžoviště area (a part of Harrachov). At that time, downhill skiing was still in its infancy around the world. The lifts were very simple, and the slopes were groomed manually, without the use of any technology.

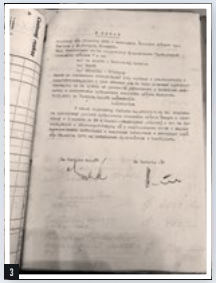
1



B.

Zápis

2



3

1 1954 Pozemková kniha Ryžoviště, vl. 534, str. 1
Land Register Ryžoviště, td. 534, p. 1

2 1954 Pozemková kniha Ryžoviště, vl. 534, str. 2
Land Register Ryžoviště, td. 534, p. 2

3 1954-55 První vlek v Harrachově, doklad
First ski lift in Harrachov, document

4

5

Louky v Ryžovišti 4, 5, 7
Meadows in Ryžoviště

6

7

Turistická sjezdovka Ryžoviště 6
Tourist ski slope Ryžoviště

Vlastní sjezdové lyže jsme většinou neměli a půjčovali jsme si je mezi sebou. Tak jsme na vlek chodili s běžkami. Když jsme se na nich opřeli do paty, dostali jsme se koncem boty mimo lyži. Na vleku se jezdilo s koženým pásem kolem těla, na něm byla spona, kam se připínalo lano, které nás táhlo nahoru. Spona se musela držet v ruce a někdy si ji lidé omylem vypnuli. Vypadli pak z lana a jak klouzali dolů, tak většinou porazili několik dalších. Docela jsme se u toho nasmáli.

We usually didn't have our own downhill skis, so we borrowed them from each other. So we went to the lift with cross-country skis. When we leaned back on them, the back of our boots would slip off the skis. On the lift we rode with a leather belt around our body, and there was a buckle where you clipped a rope that pulled us up. The buckle had to be held in our hand and sometimes people would accidentally disengage it. Then they fall off the rope and as they slid down they usually knocked a few others down as well. We had quite a laugh about it.

Tomáš Kučera (1948)

SDRUŽENÁŘ, TRENÉR, ÚČAST NA OLYMPIÁDĚ V GRENOBLU A SAPPORU, 4. A 6. MÍSTO.

NORDIC SKI RACER, SKI-COACH, PARTICIPATED IN THE OLYMPICS IN GRENOBLE AND SAPPORO, 4TH AND 6TH PLACE.

8

9

8 Vlek na louce v Ryžovišti pod domečkem Horské služby
Ski lift on the meadow in Ryžoviště under the house of Mountain rescue service

9 Přelom 70.-80. let Milan Goč – vlek na louce v Ryžovišti
Turn of the 70s-80s Milan Goč – ski lift on the meadow in Ryžoviště

Sešlapávali jsme sjezdovky celé dopoledne na šířku tak šest sedm metrů. Samozřejmě se stávalo, že přes noc napadlo třicet centimetrů sněhu a zdupávali jsme ho znovu. Protože nebyly rolby, dělaly se z vyhrnutého sněhu boule. Sjezdovky někdy vypadaly tak, jako když se dneska koukáte na akrobatické lyžování na boulích. Na dlouhých dřevěných lyžích se dalo jezdit jedině po vršku boulí, mezi nimi to nešlo.

We spent the whole morning stomping down the slopes, which were about six or seven meters wide. Of course, it happened time to time that about thirty centimetres of snow fell overnight and we trampled it again. Because there were no snow grooming machines, the shovelled snow made bulges. The slopes sometimes looked like you'd see today if you watched acrobatic skiing on the bumps. The only way to ski on long wooden skis was on top of the bumps, there was no way you could ski between them.

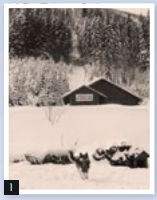
Jaroslav Janda (1942)

ČESKÝ REPREZENTAČNÍ SJEZDAŘ, 34. MÍSTO NA OLYMPIÁDĚ V GRENOBLU 1968.

CZECH NATIONAL DOWNHILL SKIER, 34TH PLACE AT THE 1968 GRENOBLE OLYMPICS.

70 LET SJEZDOVÉHO LYŽOVÁNÍ V HARRACHOVĚ 1954-2024

VLEKY V HARRACHOVĚ
SKI LIFTS IN HARRACHOV


1

2

3

02

První dochovaná zmínka o lyžařském vleku na loukách v harrachovském Ryžovišti je z roku 1954. O harrachovském vleku se píše v záznamu z národního podniku Turista z Liptovského Mikuláše, který dokazuje, že v roce 1954 na loukách v Harrachově – Ryžovišti již stál lehký háčkový vlek (nehovoří se o tom, kdy byl postaven). Dosloužil někdy na přelomu šedesátých a sedmdesátých let.

V roce 1958 byl postaven první vlek podobného typu z Ryžoviště až na vrchol Čertovy hory a současně byla otevřena i černá sjezdovka, což přineslo i první zásahy do lesa na Čertově hoře. Tento vlek byl v roce 1962 nahrazen prvním těžkým lyžařským vlekem Transporta VL-1000, tzv. „kotva" – podle dvoumístných unašečů ve tvaru kotvy, který svezl své první lyžaře 1. 1. 1963. Jednalo se o vlek, původně určený do lokality Zrcadlovky nad Janskými Lázněmi, kde však k jeho realizaci nikdy nedošlo a vlek zde byl uskladněn v kůlně. V roce 1962 byl převezen do Harrachova, kde musel být nejprve důkladně repasován, protože většina komponentů byla ze špatného uskladnění rezavá. Poté, co v Ryžovišti vznikly nové sjezdovky – 1971 Červená, 1974 rozšíření turistické sjezdovky – Modrá, již vlek kapacitně nestačil a byl nahrazen v roce 1977 novým vlekem Transporta VL 1000-2, což byl inovovaný a kapacitnější typ, s podpěrami na betonových patkách.

Dále došlo v roce 1979 k vybudování zcela nového rychlého odpojitelného vleku Tatrapoma H-130, jehož trasa byla souběžná s vlekem Transporta. Tato dvojice vleků sloužila lyžařům v Ryžovišti až do roku 1997, kdy byla nahrazena zcela novou lanovou dráhou. V 70. letech vznikaly po Harrachově a v jeho okolí rovněž další lyžařské vleky mimo Čertovu horu.

Kromě prvního vleku vedly všechny další až na vrchol Čertovy hory. V osmdesátých letech se lyžařský areál rozšířil i na harrachovskou stranu Čertovy hory, roku 1993 se přidal vlek Doplík, s osvětleným lyžařským svahem, V roce 2005 byl nahrazen novým vlekem ve stejné trase a slouží dodnes, především pro výuku lyžování.

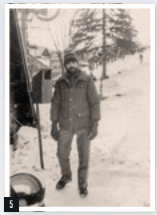
The first preserved mention of a ski lift on the meadows in the area of Ryžoviště in Harrachov dates back to 1954. The Harrachov ski lift is first mentioned in a record from the national company Turista from slovak town of Liptovský Mikuláš, which proves that, in 1954, there was already a "light hook-style ski lift" on the meadows in Harrachov-Ryžoviště (though the exact construction date is not mentioned). It stopped operating in the late 1960s and early 1970s.

In 1958 the first lift of a similar type was built from Ryžoviště to the top of Čertova hora (Devil's Mountain) and at the same time, the black ski slope was opened, which brought the first hits into the forest on Čertova hora. This lift was replaced in 1962 by the first heavy ski lift Transporta VL-1000, the so-called "anchor" – after the two-seater anchor-shaped ski lifts, which gave its first skiers a ride on January 1, 1963. It was a lift originally intended for the Zrcadlovka area near the town Janské Lázně, but it was never built in there and the lift was stored in a shed. In 1962, it was transported to Harrachov, where it had to be thoroughly refurbished first, as most of the components were rusted from the poor storage. After new ski slopes were created in Ryžoviště – 1971 Red, 1974 extension of the tourist ski slope – Blue, the lift was no longer sufficient for its capacity and was replaced in 1977 by a new lift Transporta VL 1000-2, which was an upgraded and more efficient lift built on concrete footings.

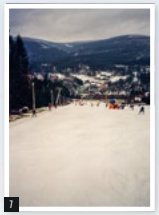
Furthermore, in 1979 a completely new fast detachable lift Tatrapoma H-130 was built, whose route was parallel to the Transporta lift. This pair of lifts served skiers in Ryžoviště until 1997, when it was replaced by a completely new chairlift. In the 1970s, other ski lifts were also built in and around Harrachov outside of Čertova hora.

Apart from the first lift, all the others led to the top of Čertova Hora. In the 1980s, the ski area was extended to the Harrachov side of Čertova Hora, in 1993 the Doplik lift was added, with illuminated ski slope. In 2005, it was replaced by a new lift on the same route and is still in use today, mainly for ski lessons.

4


5

6


7

8

1 60.–70. léta
60s-70s
Vlek Transporta VL1000 z Ryžoviště na Čertovu Horu
Ski lift Transporta VL1000 from Ryžoviště to Čertova Hora

2 70. léta
70s
Vlek Transporta VL1000 v Ryžovišti – Jaroslav Zemánek
Ski lift Transporta VL1000 in Ryžoviště – Jaroslav Zemánek

3 80. léta
80s
Vleky Ryžoviště
Ski lifts Ryžoviště

4 80. léta
80s
Čertova Hora a vleky z Ryžoviště
Čertova Hora and ski lifts from Ryžoviště

5 80. léta
80s
Jaroslav Zemánek u vleku Transporta v Ryžovišti – za ním je vidět koš, do kterého se vyhazovaly použité jízdenky
Jaroslav Zemánek at the Transporta ski lift in Ryžoviště – behind him, you can see a basket where used tickets were thrown

Josef Emminger

ROLBAŘ

OPERATOR OF SNOW GROOMING MACHINE

Výstavba prvních vleků probíhala stylem pokus-omyl. Nebylo moc, kde se inspirovat. Nejdříve například vůbec nebyly zabetonované patky, takže se sloupy nebezpečně natáčely. U prvních háčkových vleků měl každý lyžař zapůjčen pásek přes bundu. U dolní stanice si do pásku připnul kotvičku s lanem. Tu u horní stanice odpojil a odevzdal do koše. Tento koš pak naplněn jel po laně dolů, aby byly kotvičky připraveny pro další lyžaře. Já jsem nastoupil do Harrachova v roce 1962, kdy bylo kvůli úrazu na původním vleku nutné vybudovat nový, bezpečnější, kde by nedocházelo k přetáčení lana.

The first lifts were built with no previous experience. There wasn't much to draw inspiration from. At first, for example, the footings were not concreted at all, so the columns tilted dangerously. On the first hook lifts, each skier had to borrow a strap to wear over his jacket. At the bottom station, he clipped a rope anchor into the belt. At the top station, he unhooked it and put it in the bin. This basket was then filled, and the anchors were sent down the rope to be ready for the next skier. I joined Harrachov in 1962, when, due to an accident on the original lift, it was necessary to build a new, safer one, where the rope wouldn't twist.

9

10

11

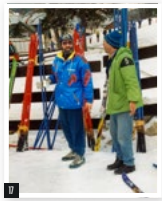
12

13

14

15

16


17

18

19

20

František Hradecký

VEDOUCÍ VLEKU NA ČERTOVU HORU 1978–1980

LIFT MANAGER TO ČERTOVA HORA 1978–1980

Během zimy rozhodlo vedení Oblastní správy, že se přes léto 79 postaví nový vlek Tatrapoma nalevo vedle kotváče. Po zimní sezóně jsme hned začali s přípravou na stavbu. Nejdříve vykácení trasy. Byli u toho bratři Širové (Ada a Oskar), dřevorubci profesionálové. Po odkízení stromů, tahali se lesáckou lanovkou nahoru, přijel Caterpilar (Stavocentral už tehdy připravoval stavbu obřího můstku) zplanýroval trasu, u Janovy cesty byla odstřelena skála (byla tam boule), pak vyměření patek a začali jsme RUČNĚ vykopávat díry pro ně. To už tady byli dva slovenští montéři od Tatrapomy, svařovali armatury do patek a pak začala jejich betonování. Měli jsme „V3esku" a Milan Goč s ní jezdil shora dolů a betonovalo se. Horní a dolní stanici betonoval Stavocentral, potom jsme postavili podpěry, montovali kladky, natáhlo se lano, strojovna a všechno co k tomu patřilo. Bouda obsluhy nahoře se musela zbourat a na druhé straně se postavila nová. Když jsem na začátku prosince 79 zatelefonoval soudruhu Hejlovi (šéf oblastní správy), aby zajistil kolaudaci, byl velmi překvapen a nemohl věřit tomu, že v zimě 79/80 pojedou dva vleky.

During the winter, the management of the Regional Administration decided to build a new lift next "anchor lift" over the summer of 1979. After the winter season, we immediately started preparing the construction. First we cleared the trail. The Sir brothers (Ada and Oskar), the woodcutters, were there. After clearing the trees, they were carried up with a forestry cable car, Caterpilar arrived (Stavocentral was already preparing the construction of the giant hill), rock at Janova skala was blasted, then the footings were measured and we started manually digging holes. By then two Slovak fitters from Tatrapoma were already on-site, welding the fittings into the footings and then started concreting them. We had a "V3S car" and Milan Goč drove it top to bottom and the concrete was being poured. The upper and lower stations were concreted by Stavocentral, then we built the supports, we installed the pulleys, we stretched the rope, the engine room and everything that went with it. The operator's shack on top had to be demolished and a new one built on the other side. When I called Comrade Hejl (head of the regional administration) to arrange approval at the beginning of December '79, he was very surprised and could not believe that two lifts would run in the winter of 79/80 next to each other.

6 80. léta
80s
Vleky Ryžoviště
Ski lifts Ryžoviště

7 90. léta
90s
Vlek Doplík
Ski lift Doplík

8 1958
První vlek na Čertovu horu
The first ski lift to Čertova hora

9 1963
První bubínkový vlek Transporta VL-1000 na Čertovu horu
The first Transporta VL-1000 drum lift to Čertova Hora

10 1977
Nový vlek Transporta VL1000-2 v Ryžovišti – zleva Jaroslav Zemánek – Milan Goč – Petr Štýrský – Jaroslav Mates – Aleš Simandl
New ski lift Transporta VL1000-2 in Ryžoviště – from left Jaroslav Zemánek – Milan Goč – Petr Štýrský – Jaroslav Mates – Aleš Simandl

11 1978
Vlek Ryžoviště – Milan Goč zavěšuje
Ski lift Ryžoviště – Milan Goč hangs

12 1979
Montáž vleku Tatrapoma H-130 – Jaroslav Zemánek
Assembly of ski lift Tatrapoma H-130 – Jaroslav Zemánek

13 1996
Jaroslav Zemánek a Ondřej Zemánek u nástupu na vlek Tatrapoma H-130
Jaroslav Zemánek and Ondřej Zemánek at the start of the ski lift Tatrapoma H-130

14–16 1997
Vleky z Ryžoviště na Čertovu Horu
Ski lifts from Ryzoviste to Čertova Hora

17 1995
Jaroslav Zemánek a člen lyžařského oddílu TJ LIAZ Jablonec nad Nisou, u dolní stanice vleků na Čertovu Horu v Ryžovišti, při závodech na černé sjezdovce. V pozadí je vidět fronta na vlek Tatrapoma, která často sahala mnohem výš do sjezdovky. Jaroslav Zemánek (většina lidí ho zná pod přezdívkou Eman) byl vedoucím vleků na Čertovu Horu v letech 1980 až 1997
Jaroslav Zemánek and member of the Ski Club TJ LIAZ Jablonec nad Nisou, at the lower station of the lifts to Čertova Hora in Ryžoviště, during a race on the black slope. In the background you can see the queue for the Tatrapoma ski lift, which often reached much higher up the slope. Jaroslav Zemánek (most people know him as Eman) was the manager of the lifts on Čertova Hora from 1980 to 1997

18 Přelom 70.–80. let
Turn of the 70s-80s
Louka Ryžoviště
Ryžoviště meadow

19 Únor 1979
Feb 1979
Oprava vleku Transporta – Jaroslav Zemánek
Repair of ski lift Transporta – Jaroslav Zemánek

20 1997
Původní vlek Doplík
The original ski lift Doplik

70 LET
SJEZDOVÉHO LYŽOVÁNÍ V HARRACHOVĚ
1954–2024

LANOVKY
CHAIRLIFTS

1

2

3

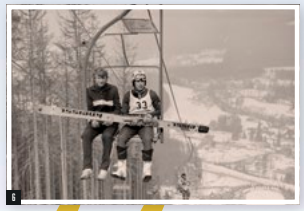
4

5

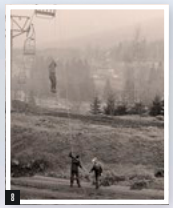
03

Lanové dráhy začaly nahrazovat původní vleky v 80. letech 20. století. V Harrachově se první lyžaři svezli na vrchol Čertovy hory na sedačkové lanovce v roce 1983. Tato lanová dráha byla původně projektována pouze jako obslužná lanovka pro areál velkých skokanských můstků. Teprve při projednávání bylo rozhodnuto o jejím prodloužení směrem do města a na druhou stranu až na vrchol Čertovy hory. Proto také měla zpočátku dvě mezistanice u nájezdu a dojezdu mamutího skokanského můstku. To platilo až do roku 2001, kdy vznikla jednosedačka pouze pro můstky a rok poté byla původní lanovka nahrazena zcela novou čtyřsedačkovou lanovkou, již bez mezistanic. Současná čtyřsedačka na Čertovu horu vozí lyžaře od roku 2002. V roce 1997 nahradila lanová dráha také vleky v Ryžovišti.

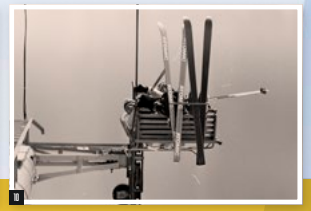
Chairlifts began to replace the original lifts in the 1980s. In Harrachov, the first skiers rode to the top of Čertova hora on a chairlift in 1983. This chairlift was originally designed only as a service lift for the large ski jump area. It was only during the negotiations that it was decided to extend it towards the town and on the other side to the top of Devil's Mountain. This situation lasted until 2001, when a single-seat chairlift was built exclusively for the ski jumps. A year later, the original chairlift was replaced with a completely new four-seat chairlift, no longer with intermediate stations. The current four-seater has been transporting skiers up Devil's Mountain since 2002. In 1997 a chairlift also replaced the lifts in Ryžoviště.

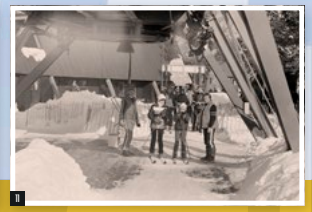

6

7


8

9


10


11

12

V počátku byla v Harrachově lanovka z centra na vrchol Čertovy hory bez sjezdovky. Dnešní červená sjezdovka vznikla až v roce 1985. Do té doby mohli lyžaři využívat lanovku bez sjezdovky jako způsob, jak se dostat z centra na lyžích do Ryžoviště. Kuriózní byl také rok 1997, kdy jsme vybudovali lanovou dráhu v Ryžovišti, ale o Vánocích toho roku nebyl sníh, a tak ji mohli lyžaři poprvé využít až v roce 1998.

Ivan Hendrych

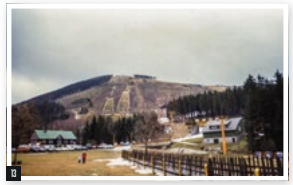
PROVOZNÍ NÁMĚSTEK SAH V LETECH 1994-2005

SAH DEPUTY HEAD OPERATING OFFICER IN THE YEARS 1994-2005

In the beginning there was a cable car from the centre to the top of Čertova hora in Harrachov without a ski slope. Today's red ski slope was only built in 1985. Until then, skiers could use the lift without a ski slope as a way to get from the centre on skis to Ryzoviste area. Curiously, 1997 was also the year when we bilt the chairlift in Ryžoviště, but there was no snow at Christmas that year, so skiers couldn't use it until 1998.

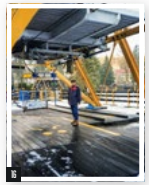
Design budov lanovky Delta navrhlo architektonické studio SIAL pod vedením Arch. Karla Hubáčka (1924-2011), který se proslavil zejména budovou vysílače na Ještědu. Hubáček dal vzhled také harrachovským můstkům. Názvy lanových drah vznikly použitím jejich typového označení od francouzského výrobce Poma. Delta je lanovka v centru Harrachova, podle typu původní lanovky Poma Delta TS-2 z roku 1982, a Alfa je lanovka v Ryžovišti, podle typu Poma Alpha TSF-4.

The design of the Delta chairlift buildings was created by the SIAL architectural studio under the direction of Arch. Karel Hubáček (1924-2011), who became famous especially for the transmitter building on mountain Ještěd near Liberec. The names of the chairlifts were based on the type designations from the French manufacturer Poma. Delta is the cable car in the centre of Harrachov, named after the type of the original Poma Delta TS-2 cable car from 1982, and Alpha is the cable car in Ryžoviště, named after the type of Poma Alpha TSF-4.

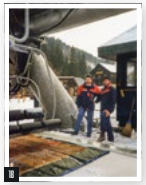

13

14

15


16

17


18

19

20

21

22

23

1 1983 Jiří Krejčí náčelník lanové dráhy (LD)
Jiří Krejčí Head of the chairlift (CL)

2 1983 LD Delta – Jiří Kunst
CL Delta – Jiří Kunst

3 1983 LD Delta – Milan Goč
CL Delta – Milan Goč

4 1983 LD Delta
CL Delta

5 1983 LD Delta nad Mumlavou
CL Delta above Mumlava

6 1983 Tomáš Ploc a Pavel Ploc

7 cca 1980 Čertova Hora

8 1983 Pravidelný nácvik evakuace na LD Delta
Regular evacuation training on CL Delta

9 1983 Milan Goč na zařízení Helipoma, používaném při evakuaci na LD Delta
Milan Goč on Helipoma device used during evacuation on CL Delta

10 1983 Původní sedačky na LD Delta měli sedák z dřevěných latí
The original seats on the LD Delta had a seat made of wooden slats

11 1983 Nástup na LD Delta – Milan Goč a Miloš Uher
Entry to CL Delta – Milan Goč and Miloš Uher

12 1984 Údržba lanové dráhy Delta
Maintenance of chairlift Delta

13 Silvestr 1997 Čertova Hora bez sněhu
New Year's Eve 1997 Čertova Hora mountain without snow

14 Prosinec 1997 Zbrusu nová LD Alfa v Ryžovišti čeká na sněhovou nadílku
December 1997 New CL Alfa in Ryžoviště waiting for snow

15 Léto 1997 Pohled na Harrachov z LD Delta. U nájezdové věže, je vidět druhá mezistanice LD, která sloužila k vystupování skokanů
Summer 1997 View of Harrachov from CL Delta. At the entrance tower, you can see the second intermediate station of the CL, which was used for the exit of ski jumpers

16 Leden 1998 LD Delta – nedostatek sněhu = provoz pro pěší.
January 1998 CL Delta – lack of snow = pedestrian traffic.
Jaroslav Zemánek

17 Březen 2003 Zbrusu nová LD Delta
March 2003 New CL Delta

18 Nový rok 1998 LD Alfa – Ing Zdeněk Veselý (Horská Služba) a Jaroslav Zemánek
New Year 1998 CL Alfa – Ing Zdeněk Veselý (Mountain Service and Jaroslav Zemánek

19 Nový rok 1998 LD Alfa – provoz pro pěší kvůli nedostatku sněhu
New Year 1998 CL Alfa – pedestrian traffic due to lack of snow

20 Březen 2003 Nástup na novou LD Delta – Martin Nedvěd a Jaroslav Zemánek
March 2003 Boarding the new LD Delta – Martin Nedvěd and Jaroslav Zemánek

21 2002 LD Delta první sedačka – zleva dolů:
Feb 2000 CL Delta first seat – from the left:
Jiří Trkal – Petr Tulka – Ondřej Zemánek – Jaroslav Zemánek – David Jon – Milan Stříbrný – Martin Nedvěd – Jaroslav Grulich – Aubin Buttay (Poma)

22 Březen 2003 Vratná stanice nové LD Delta
March 2003 Return station of the new CL Delta

23 Únor 2000 LD Alfa – zametání sedaček od sněhu – Jaroslav Janoušek a Jaroslav Zemánek
Feb 2000 Sweeping seats from snow – Jaroslav Janoušek and Jaroslav Zemánek

70 LET SJEZDOVÉHO LYŽOVÁNÍ V HARRACHOVĚ 1954-2024

ÚPRAVA SJEZDOVEK
GROOMING THE SKI SLOPES

04

Úprava sjezdových tratí zaznamenala v průběhu 20. století výrazný vývoj. Od ušlapávání svahů v padesátých letech po nejmodernější techniku 21. století.

První rolba značky Ratrac vyrazila na úpravu sjezdovek v Harrachově v roce 1972. Byla dovezena z Pece pod Sněžkou jako nefunkční a svépomocí zprovozněna. Ještě neměla přední radlici, měla úzké pásy a vzadu pouze škrabku a válec a měla přezdívku Šroubek. Nevýhodou bylo, že nedokázala udělat rovný povrch. Takzvaný manšestr zvládla vyrobit až rolba Kässbohrer PB 170 D z roku 1980. Ta již měla radlici, široké pásy a vzadu křídlo s vroubky. První rolba s frézou přišla ale až o čtyři roky později. Opět Kässbohrer PB 170 DR byla již vybavena frézou, která umí sníh rozdrtit a vytvořit tak hladký povrch. Tato rolba upravovala harrachovské sjezdovky celých 15 let až do roku 1999, kdy ji vystřídala rolba Pisten Bully 300 s navijákem, tehdy druhá svého druhu v České republice. Rolby značky Kässbohrer různých typů sloužily v Harrachově až do roku 2018. Od roku 2011 je začaly postupně nahrazovat lehčí a výkonnější stroje Prinoth Leitwolf.

The mechanism of downhill slopes grooming has evolved significantly during the 20th century. From simple trampling of slopes in the 1950s to the most modern technology of the 21st century.

The first Ratrac snow groomer set out to groom the slopes in Harrachov in 1972. It was imported from Pec pod Sněžkou as non-functional and later put into operation by Harrachov mechanics. It did not have any front blade, it had narrow tracks and only a scraper and roller at the back and it was nicknamed "Šroubek". Its downside was that it couldn't make a flat surface. It was not until the Kässbohrer PB 170 D snow grooming machine in 1980 that a flat surface of slopes – the so-called "snow corduroy" – was achieved. This snow grooming machine already had a plough, wide tracks and in the back there was a wing with notches. However, the first snow grooming machine with a snow-cutter did not arrive until four years later. Again, the Kässbohrer PB 170 DR was already equipped with a cutter that could crush the snow to create a smooth surface. This snow grooming machine groomed the slopes in Harrachov for 15 years until 1999, when it was replaced by the Pisten Bully 300 with a rope winch. At the time, it was among the first in the Czech Republic to use this system. Kässbohrer snow grooming machine of various types served in Harrachov until 2018. Since 2011 they have been gradually replaced by lighter and more powerful Prinoth Leitwolf machines.

1

2

3

4

5

6

V 70. letech jsme se pokusili za rolbu typu Lavina připojit litinové radiátory a snažit se tak o první strojní úpravu sjezdovek, tedy rozbít „muldy" a vytvořit hladší porvch. První opravdový „manšestr" vyrobila až rolba Kässbohrer 170 D z roku 1980.

In the 1970s we tried to attach cast iron radiators behind the Avalanche type snow grooming machine and thus attempted the first machine modification of the slopes, to break up the "bumps" and create smoother slopes. The first real smooth surface was made by the Kässbohrer 170 D snow groomer from 1980.

Milan Goč

NAČELNÍK LANOVÉ DRÁHY
1988-2016

HEAD OF THE CHAIRLIFT
1988-2016

7

8

9

10

11

12

13

14

1 cca 1978 Ratrac

2 Únor 1979 Oprava vleku Transporta pomocí stroje Ratrac zvaný Šroubek
Feb 1979 Repair of the Transporta ski lift using a Ratrac machine called Šroubek (Screw)

3 cca 1980 Ratrac Šroubek / Ratrac (Screw)

4 1996 Nová rolba Kässbohrer PB 280 D – Jiří Černý a Pavel Kneř
New Kässbohrer PB 280 D snow grooming machine – Jiří Černý and Pavel Kneř

5-6 Únor 2000 První rolba s navijákem – Kässbohrer Pisten Bully 300 W
Feb 2000 The first snow grooming machine with a rope – Kässbohrer Pisten Bully 300 W

7-9 Rolby Prinoth Letwolf
Snow grooming machines Prinoth Letwolf

10 2000 LD Alfa – rolby v akci
Chairlift Alfa – Snow grooming machines in action

11 Únor 2000 První rolba s navijákem – Pisten Bully 300 W
Feb 2000 The first snow grooming machine with a rope – Pisten Bully 300 W

12 Únor 2000 Zapůjčený předváděcí Prinoth Everest u LD Alfa
Feb 2000 The demo Prinoth Everest near the Alfa chairlift

13 Únor 2000 Červená I v Ryžovišti a Kässbohrer PB 280 D
Feb 2000 Red slope I in Ryžoviště and Kässbohrer PB 280 D

14 Kässbohrer PB 170D na červené II jako kotevní bod pro rolby s navijákem
Kässbohrer PB 170D on Red slope II as an anchor point for snow grooming machines with rope

Zásadní pro kvalitní úpravu sjezdových tratí byla první rolba s navijákem. Díky tomu jsme mohli začít upravovat ne z kopce dolů, jako dříve, ale do kopce. Tím jsme rolbami mohli hrnout sníh na sjezdovku, kde ho díky tomu více zůstávalo. Dnes je to běžná praxe, v roce 1999 jsme byli mezi prvními v České republice.

The first snow grooming machine with a rope winch was essential for the quality of the downhill tracks. Thanks to this we could start grooming not downhill, as before, but uphill. This allowed the snow grooming machines to push the snow onto the slopes, and thus there was more snow on the slopes. Today this is a common practice, in 1999 we were among the first in the Czech Republic to do it this way.

Jiří Krejčí

NAČELNÍK LANOVÉ DRÁHY
1982-1988, ŘEDITEL SAH

HEAD OF THE CHAIRLIFT
1982-1988, DIRECTOR OF SAH

70 LET
SJEZDOVÉHO LYŽOVÁNÍ V HARRACHOVĚ
1954-2024

SPORTOVNÍ AREÁL HARRACHOV

SA HARRACHOV – SKI RESORT HARRACHOV

05

Sportovní areál Harrachov, a.s. vzniká v roce 1991. Od roku 1958 vlastnil harrachovské vleky a lanovky ČSTV (dnešní ČUS). Česká unie sportu (ČUS) je dodnes majoritním vlastníkem areálů ve Špindlerově Mlýně a Peci pod Sněžkou, které ale pronajímá soukromým subjektům. Sportovní areál Harrachov je akciovou společností, kdy je majoritním akcionářem ČUS, minoritní podíly má Svaz Lyžařů, město Harrachov a Sportlease (Sazka).

The Ski Resort Harrachov, was established in 1991. The Czech Union of Sports (ČUS) is still the majority owner of the well-known Giant Mountain ski resorts in Špindlerův Mlýn and Pec pod Sněžkou, but leases them to private entities. The Ski Resort Harrachov, is a joint-stock company, with the Czech Union of Sports – ČUS being the majority shareholder and the Ski Association of the Czech Republic, the town of Harrachov, and Sportlease (Sazka) holding minority shares.

NÁČELNÍCI LANOVÝCH DRAH

HEADS OF CHAIRLIFTS

SPORTOVNÍ AREÁL HARRACHOV a.s.

LOGO SPORTOVNÍHO AREÁLU HARRACHOV

LOGO OF SKI RESORT HARRACHOV

Jiří Krejčí

MISTR SVĚTA V MUSHINGU, NÁČELNÍK LANOVÉ DRÁHY 1982–1988

WORLD CHAMPION IN MUSHING, HEAD OF CHAIRLIFT 1982–1988

Milan Goč

ČLEN HORSKÉ SLUŽBY, NÁČELNÍK LANOVÉ DRÁHY 1988–2016

MEMBER OF THE MOUNTAIN RESCUE SERVICE, HEAD OF CHAIRLIFT 1988–2016

Martin Nedvěd

ZÁVODNÍ LYŽAŘ, NÁČELNÍK LANOVÉ DRÁHY OD ROKU 2016

PROFESSIONAL DOWNHILL SKIER, HEAD OF CHAIRLIFT SINCE 2016

70 LET SJEZDOVÉHO LYŽOVÁNÍ V HARRACHOVĚ 1954–2024

NEJEN LYŽOVÁNÍ
MORE THAN JUST SKIING

06

Lyžaři nejezdí do Harrachova pouze za sportovním lyžováním, a tak k péči o návštěvníky města patří i poskytování pohodlí a zábavy. Již v roce 1987 byla pod současným vlekem Doplik vybudována letní bobová dráha, první svého druhu v Československu. Současný dětský park je v provozu od roku 2000. Roku 1993 se podařilo nainstalovat umělé osvětlení na svah vedle vleku Doplik a začalo tak pravidelné večerní lyžování v Harrachově.

Harrachov byl jedním z prvních středisek, které začaly poskytovat kartu hosta. Harrachov Bonus Klub z roku 1993 byl předchůdcem dnešní Harrachovcard. Karty mohli vydávat ubytovatelé, kteří byli zaregistrováni v systému. Hosté na kartu dostali ve skiareálu permanentky o 20 % levněji.

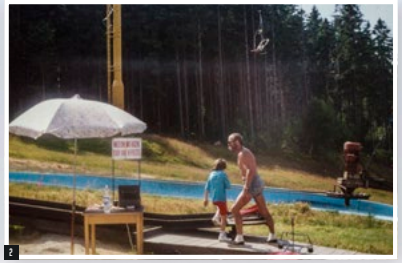
V letech 1995-2013 se v Harrachově oficiálně uzavírala lyžařská sezona závodem Ski Lift Cup. To byl závod pro všechny vlekaře, firmy a dodavatele horských technologií z celé republiky, kteří se podíleli na fungování zimní sezony. Nechyběla ani kategorie novinářů.

Skiers come to Harrachov for more than just sport skiing, so our clients care also includes providing comfort and entertainment. Already in 1987, a summer bobsleigh was built under the current Doplik lift, the first of its kind in Czechoslovakia. In 1993, artificial lighting was installed on the slope next to the Doplik lift and regular night skiing in Harrachov began.

Harrachov was one of the first resorts to provide a guest card. The Harrachov Bonus Club, established in 1993, was the predecessor of today's Harrachovcard. The cards could be issued by accommodation providers registered in the system. Guests with the card received a 20% discount on season tickets at the ski resort.

From 1995 to 2013, the ski season in Harrachov was officially closed with the Ski Lift Cup race. This was a race for all lift operators, companies, and suppliers of mountain technology from across the country who participated in the winter season's operations. There was also a category for journalists.

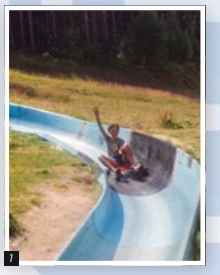
1


2

3

4

5


7

Ski lift Cup se prvních pár let konal na Mísečkách. Kvůli sněhovým podmínkám se ale již v polovině devadesátých let přesunul do Harrachova, kde se tradičně drží sníh až do Velikonoc. Závod bylo totiž nutné pořádat v době, kdy má většina středisek již po sezoně.

The Ski Lift Cup was held at Mísečky for the first few years. However, due to snow conditions, in the mid-1990s it was moved to Harrachov, where the snow traditionally lasts until Easter. It was necessary to organize the race at a time when most resorts are already out of season, so we became the hosts.

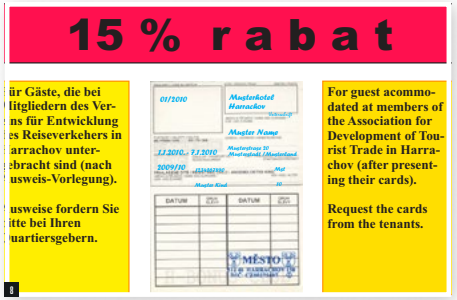
Jiří Krejčí

NÁČELNÍK LANOVÉ DRÁHY
1982–1988, ŘEDITEL SAH

HEAD OF THE CHAIRLIFT
1982–1988, DIRECTOR OF SAH

9

8



8

1 1988 První letní bobová dráha v Československu
The first summer bobsleigh track in Czechoslovakia

2 90. léta na bobovce
The 90s on the bobsleigh track – Jaroslav Zemánek

3-7 90. léta na bobovce
The 90s on the bobsleigh track

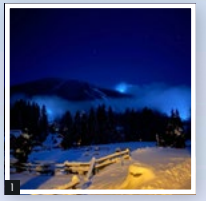
8 Harrachov Bonus Klub
Harrachov Bonus Club

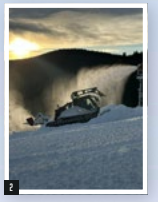
9 Zima 1992–1993 Harrachov byl první české středisko s turnikety Skidata – LD Delta
Winter 1992–1993 First Skidata turnstiles – chairlift Delta

10 Turnikety Skidata v Ryžovišti
Skidata turnstiles in Ryžoviště

70 LET
SJEZDOVÉHO
LYŽOVÁNÍ
V HARRACHOVĚ
1954-2024

ZASNĚŽOVÁNÍ
SNOW MAKING TECHNOLOGIES


1


2

3

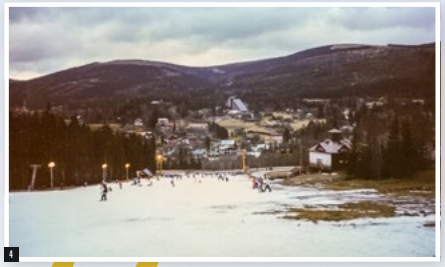
07

Technické zasněžování sjezdových tratí na profesionální úrovni začalo v 90. letech 20. století, přičemž Harrachov patřil mezi průkopníky. První amatérské pokusy se objevily už v 80. letech, kdy se zasněžovaly skokanské můstky děly Sufag a Vario za použití šroubového kompresoru. Ten však neměl dostatečný výkon na to, aby vyprodukoval potřebné množství sněhu.

Již od roku 1994 používal Sportovní areál Harrachov tehdy novinku – čerpací stanici s rozvody tlakového vzduchu a vody na zasněžování celé délky sjezdovky na Čertovu horu. V roce 2024 nakoupil areál v reakci na měnící se klimatické podmínky speciální techniku na výrobu sněhu i při plusových teplotách, čímž může garantovat sezonu v délce minimálně 4 měsíců.

Technical snowmaking on a professional level began in the 1990s, with Harrachov being one of the pioneers. The first amateur attempts took place in the 1980s and were associated with efforts to make snow for the ski jumps using Sufag and Vario snow guns, with a screw compressor that, however, lacked the necessary power to produce enough snow.

Since 1994, the Ski Resort Harrachov has been using a new system – a pumping station with pressure air and water distribution for snowmaking across the entire length of the slope leading to Čertova hora. In 2024, the resort purchased specialized equipment to produce snow even at positive temperatures, allowing it to guarantee a season of at least 4 months.


4

5

Nedílnou součástí výbavy obsluhy koncových zařízení zasněžování byly až do roku 2000 sáňky. Člověk, který měl službu, obcházel koncová zařízení zasněžování (lidově sněžná děla) zezdola nahoru a dolů pak jel na sáňkách. Všichni zaměstnanci tedy museli být řádně fit. Sněžný skútr jsme začali pro kontrolu zasněžování používat až v roce 2000, kdy byla nainstalována zasněžovací technika také v Ryžovišti.

Jiří Krejčí

NAČELNÍK LANOVÉ DRÁHY
1982–1988, ŘEDITEL SAH

HEAD OF THE CHAIRLIFT
1982–1988, DIRECTOR OF SAH

Until 2000, sledges were an essential part of the snowmaking equipment operators' gear. The person on duty went up to the snowmaking devices (commonly known as snow guns) and then ride down on a sledge. This meant that all employees had to be in good physical condition. We only started using snowmobiles to check the snowmaking in 2000, when snowmaking equipment was also installed in Ryžoviště.

ALCHYMIE ZASNĚŽOVÁNÍ

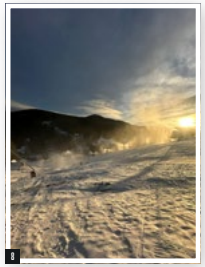
Do základní výbavy zasněžovače patří klíče od čerpaček, klička na ovládání hydrantu, nůž, čelovka, zapalovač na propanbutanový hořák a kvalitní zimní oblečení. Při zasněžování se ve službě střídá 8 lidí ve dvoučlenných týmech po 12 hodinách. Areál má k dispozici asi 130 koncových zařízení 20 různých typů. Každý z nich je vhodný pro jiné podmínky. Obsluha musí dobře vyhodnotit, jaký typ za jakých podmínek kam postavit.

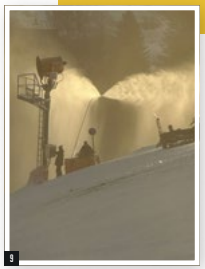
SNOW-MAKING ALCHEMY

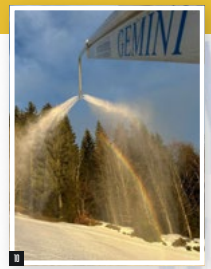
The basic equipment for a snowmaker includes keys for the pumps, a hydrant control handle, a knife, a headlamp, a lighter for the propane burner, and quality winter clothing. During snowmaking, 8 people alternate in 12-hour shifts in two-person teams. The resort has about 130 terminal devices of 20 different types. Each of them is suitable for different conditions. The operator must assess well which type of device to use under what conditions and where to place it.

6

7


8


9



10

1 Mlha ze zasněžování
Fog from snowmaking
2 Rolba Prinoth Leitwolf a věž se sněhovým dělem HKD Diablo
Snow grooming machine Prinoth Leitwolf and tower with snow gun HKD Diablo
3 Převoz děla pomocí rolby
Transport of the snow gun using a snow grooming machine
4 Doplik – Silvestr 1997
Doplik – New Year's Eve 1997
5 Silvestr 1997
New Year's Eve 1997
6 Sněhové dělo Latemar
Latemar snow gun
7 Sněhová děla HKD na červené II
HKD snow guns on the red slope II
8 Tyčová děla Gemini v Ryžovišti
Gemini rod-type snow guns in Ryžoviště
9 Věž HKD a tyčové dělo
HKD tower and rod-type snow gun
10 Vysokotlaké tyčové dělo Gemini
Gemini high pressure rod-type snow gun

70 LET SJEZDOVÉHO LYŽOVÁNÍ V HARRACHOVĚ 1954–2024

Z DOBOVÉHO TISKU
FROM THE PRESS OF THE TIME

08

Fotoreportáž z roku 2002. Na fotkách vidíme zahájení sezony a hromadu umělého sněhu, který byl použitý na světový pohár sdružených
Photo report from 2002. In the photos, we can see the start of the season and a pile of artificial snow that was used for the Nordic Combined World Cup

Článek se věnuje školení náčelníků lanových drah v roce 1996
The article is about the training of chairlift chiefs in 1996

Krátká zpráva z roku 2002 informuje o nové lanové dráze v Harrachově
A brief report from 2002 informs about the new chairlift in Harrachov

Článek i fotografie ilustrují ukončení sezony tradičními závody Ski Lift Cup, na fotografii vyhlášení vítězů
The article illustrates the end of the season with the traditional Ski Lift Cup, with a photograph of the winners being announced

Reportáž z 15. ročníku Ski Lift Cupu (2008)
Report from the 15th Ski Lift Cup (2008)

Zpráva z roku 1997 popisuje budování nové lanovky, která nahradila dva souběžné vleky v Ryžovišti
A report from 1997 describes the construction of a new chairlift that replaced two parallel lifts in Ryžoviště

Ski Lift Cup z roku 1997 přivítal rekordní počet zúčastněných firem
Ski Lift Cup from 1997 welcomed a record number of participating companies

Článek o v pořadí třetí lanové dráze v Harrachově
Article about the third chairlift in Harrachov

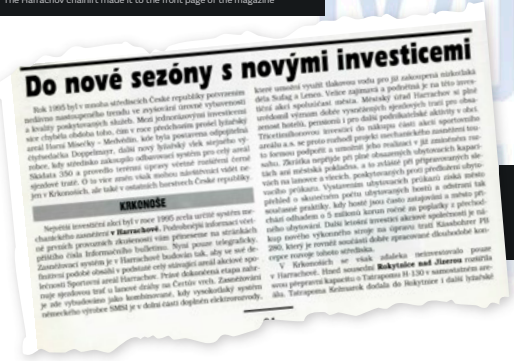
Výsledková listina závodů z roku 2003
Result list of the Ski Lift Cup from 2003

Harrachovská lanovka se dostala na titulní stranu časopisu
The Harrachov chairlift made it to the front page of the magazine

Desátý ročník Ski Lift Cupu v Harrachově
The 10TH anniversary of the Ski Lift Cup in Harrachov

V presscentru ČTK se konala tisková konference , které se účastnili i zástupci Harrachova. Tématem byl rozvoj turistického ruchu v Krkonoších a na Šumavě
A press conference was held in Prague, which was also attended by representatives of Harrachov. The main topic was the development of tourism in the Giant Mountains and Šumava National Park

Harrachov nechyběl ani v každoročním přehledu novinek zpravodaje provozovatelů lanových drah
Harrachov was also included in the annual overview of the news of the chairlift operators' newsletter



Informace o novém systému zasněžování v Harrachově z roku 1995
Information about the new snowmaking system in Harrachov from 1995

70 LET
SJEZDOVÉHO LYŽOVÁNÍ V HARRACHOVĚ
1954-2024