

Historie oddílu lyžování

Po 2. světové válce se lyžovalo na kdejakém svážku v okolí Hodkovic jako byl „Hulvák“, později byl zasypaný, pak tam byl smet'ák, dnes tam má ovce Karel Kuchta. „Sokolanka“ se říkalo svahu naproti Morovému sloupu, mezi hoření a dolní silnicí na Český Dub. Na „Poršáku“ to je stráž za zdravotním střediskem. Na „Kominíku“, v Boženicích a nejvíce na „Kalvárii“, stráni pod letištěm. Tam se také uskutečňovaly první hodiny lyžařské školy. Jedna z prvních sjezdovek byla od Rychnova, od Trianglu, přes Pelíkovice dolů po hřebenu k potůčku a pěšinkou k viaduktu. Pěšky se to nahoru šlapalo asi 1 hodinu. Tady se pořádali i závody. Mezi první lyžaře patřil Josef Švorc a Rudolf Hudec. Svahy se zdolávaly výstupem bez vleku. Měli jsme nejednou zpocené triko, ale nestěžovali jsme si. Na tom také vyrostla touha postavit si vlek. Byly různé návrhy na místo, kde by se měl vlek postavit. Vladimír Jágr s Jirkou Roubínkem jezdili po okolí; Kalvárie, Obří sud, Pelíkovice a jiné. Jednoho dne dojeli na „Jakubův vrch“, dnes pod jménem „Buřín“. Pro krásnou polohu kopce na Záskalí padla volba pro toto místo. Několikrát jsme si tento svah sjeli, i když na vrcholek jsme šlapali „po svých“. O to víc nás hnala touha po vleku.

1966 první vlek se začala stavět vlastní konstrukce v učňovském středisku místního národního podniku PAL (Autobrzdy Hodkovice n.M) za vedení Jirky Roubínka, který tento vlek konstruoval v roce 1966. Bylo to skutečně amatérské dílo. Jako pohonnou jednotku jsme získali motor od přepravníku betonu, tak zvaného „Japana“. Dále bylo nutné sehnat vlečné lano. To nám díky náčelníkovi letiště panu Havránkovi poskytla místní organizace Svazarmu. Dále bylo nutné zhotovit vrchní sloup, tzv. vracečku, na kterou vodící kolo odlil z hliníku Vlastík Louda. Následovala doprava tohoto díla a umístění vleku. Bylo to podél lesa na černé sjezdovce s nástupištěm pod dolním okrajem lesa, horní stanice na hřebeni Jelikož tam nebyla cesta schopná pro dovoz, museli jsme přivést konstrukci na vršek a poté rozmístit po stráni konstrukci pohonné stanice dolů a tam zabetonovat.

Když jsme ho chtěli zprovoznit zjistili jsme, že spodní kladka není v ose s tou hoření kladkou. Tak Vladimír Jágr s Milanem Najmanem ve sněhu přitáhli autogen, kladky nahřáli a srovnali do osy.

V těchto místech ještě nebyla zavedená elektřina, museli jsme jako pohon zvolit motocyklový benzínový motor Jikov. Samostatné unášeče systém háček, každý lyžař si vozil unášeč s sebou dolů. Délka cca 150m. Černá sjezdovka za lesem vlevo. Vlek však byl dosti poruchový, nesplňoval to, co jsme od něho očekávali a byl demontován v roce 1967. Lyžařský oddíl se začal pravidelně scházet v roce 1969 a zakládajícími členy byl Karel Stoklasa, Josef Novák, Miroslav Faistauer, Zbyněk Faistauer, Milan Najman, Radek Vrba, Jiří Roubínek, Josef Havránek, Vlasta Louda, František Lédl a Ota Sobotka.

1970 Druhý vlek První vlek byl příliš poruchový a proto jsme se rozhodli oslovit představitele ZV ROH o pomoc. Díky této organizaci v čele s předsedou panem Večerníkem nám byl zakoupen 2. vlek zn.

„Pionýr“ z národního podniku Transporta Chrudim LV200.

V té době se uvažovalo, že se tento vlek postaví na „Kalvárii“. Prošlo to i stavební komisí MV měl stát od „Komíníku“ nahoru.

Ale na konec byl postaven v roce 1970 na „Buříně“. Pohon elektromotorem, samostatné unášeče systém háček, unášeče se spouštěly po pevném lanku zpět dolů, bez podpěr vedení lana. U tohoto vleku se muselo vždy po sezóně sundávat lano. Délka vleku cca 220 m. Ten byl ovšem s motorem na elektrický proud. Tudíž nám nastala další starost, postavit elektrické sloupy od transformátoru u Linkova mlýna až do místa postavení vleku, postavení kovové strojovny a zhotovení buňky na ohřev. Montážní budka (bouda) byla vyřazená a díly jsme od n.p. Pal získali zdarma. V té byla instalovaná skříň s elektrickými rozvody, ponkem se svěrákem, nářadím a zázemím pro obsluhu vleku. Po dovezení dílů na místo stavby pak nastal veliký problém. Jelikož nákladnímu automobilu Praga V3S nešel zařadit přední náhon, dále uzávěrka diferenciálu, muselo se asi 8 brigádníků opřít a vytlačit strání auto na vršek. Terén byl totiž v té době zmoklý a kola se klouzala.

1976 bylo původní dřevěné nástupiště odstraněno a poháněcí stanice byla posunuta níže a umístěna do dřevěné boudy. Došlo tak k prodloužení sjezdovek a přístup k vleku se změnil. Nutno poznamenat, že okolní louky byly v létě používány jako pastviny, proto vždy před zimní sezónou byly ohrady z ostnatých drátů demontovány a nataženo dopravní lano vleku (cívka se nesla svahem nahoru). Po zimě bylo dopravní lano opět navinuto na cívku (cívka se nesla svahem dolů). Natažení ohrad z ostnatých drátů si na jaře prováděli Statní statky sami.

Poloha vleku – od původní polohy asi o 70 m proti proudu potoka, nástupiště tvořila dřevěná konstrukce, vytvořen průsek lesem, vratná stanice na hřebeni pod současnou chatou. Rozsáhlé úpravy na dojezdu černé sjezdovky, terén odvodněn a upraven po dřevěných stájích pro dobytek. V hořené části byl vytvořen přístup k černé sjezdovce. Vytvořeny sjezdovky vpravo červená a modrá. Přístup k nim po vrstevnicové cestě. Sjezdovky byly upravovány sešlapáním a lopatou dle potřeby.

Po dostavení vleku v roce 1973 se zjistilo, že chybí zázemí a stavěla se chata na hořené stanici. Oddíl lyžování dostal nabídku rozmontovat a přivést jednu z chat rušeného dětského tábora u Mimoně, na břehu rybníka Doksy (Máchovo jezero???) Toho jsme využili a zapůjčeným nákladním autem z letiště jsme demontovanou chatu přivezli. V roce 1974 jsme dostali nabídku pokácet olše podle Mohelky. To se udělalo asi za 20tisíc dřevu, zadarmo s jednou motorovou pilou, kterou měl Zbyněk Faistauer. Vše ostatní se řezalo ručně. Zednické práce řídil Josef Havránek. Míla Dostrašil organizoval práci se dřevem. Řezání půlek kuláčů prováděl Jirka Roubínek doma na pile. Těmito půlkami se pobíjely stěny chaty. Zadní stěna je zděná a obložená kostkami kamene, které opracovával Zbyněk Faistauer. Obložení prováděl pan Havránek. V roce 1977 se předsedou lyžařského oddílu stal Josef Havránek a byly dokončeny práce na chatě a okolí.

V roce 1981 proběhlo jednání s MěNV o přípravě nového (třetího) vleku. Beskydsport TLV 12,5/11 byl postaven 1983, kolaudace 1984. Pohon elektromotorem 18 kW, pevné teleskopické unášeče. Vlek měl již 6 pevných podpěr vedení lana + poháněcí a vratná stanice. Převážná kapacita 640 osob/hodinu. Délka nového vleku 274 m. Kovová strojovna byla postavena na kamenné základy u nového nástupiště. Kolaudace vleku byla 6. 1.1984. Pro zázemí lyžařské školy a pro uložení unášečů byla instalována mobilní buňka. Tato byla časem překryta střechou a v bočních prostorách tak vznikl sklad unášečů a prostor pro různý materiál potřebný pro provoz lyžařského areálu. Poloha vleku – nástupiště na místě druhého vleku, betonová opěrná zeď, vytvořen nový průsek směrem k nejvyššímu bodu hřebene. Na dojezdu bylo provedeno přemostění potoka, pod červenou a modrou sjezdovkou položeny betonové roury. Pod černou sjezdovkou betonové panely.

Začátky skoků na lyžích se datují od roku 1950, kdy se nejprve skákalo na můstcích postavených ze sněhu. Skákalo se na obyčejných sjezdařských lyžích. Asi 15 skokanů se scházelo příležitostně hlavně na školní závody, které pořádal Vlastimil Louda s ředitelem školy Oldou Nýčem.

Vlasta Louda měl na starosti v rámci odboru zimních sportů skokany. Byl trenérem tohoto mužstva žáků. Tím také začala práce okolo stavby prvního dřevěného můstku s kritickým bodem 15 metrů. Byl postaven v roce 1960 na východní straně kopce „Horka“. Uřízly se stromy, tak se postavil dřevěný stůl, celý přírodní s dřevěnou hranou. Dole byl z klacků udělaný dojezd a z větví přejezd přes potok, který pokaždé spláchla voda.

V roce 1961 byl nahrazen novým K21 s dřevěným nájezdem. Skákalo se zde až do roku 1966

Výstavba velkého můstku K53, na „Horce“, naproti servisu, za Semerádovou tůní. Na místě, kde stával přírodní sněhový můstek se v roce 1967 začal stavět můstek železný, Podle projektu Josefa Zity a Vlastimila Loudy. Velká většina starostí okolo stavby byla na Vlastovi Loudovi a pak finanční zabezpečení na předsedovi jednoty Aloisu Frintovi. Samotná stavba byla prováděna v „akci Z“ v roce 1967 - 1969. Všem aktérům té stavby patří obdiv. Železný můstek stavěli Ivan Dlask, Zdeněk Veselý, Karel Stoklasa, Karel Smaha, Jaromír Renza, Josef Charvát, Josef Pavlišta. Při stavbě pomáhali i rybáři (Ota Sobotka), kteří půjčovali auto. Konstrukce věže se stavěla kovová, postupně svařovaná z 2cm silných trubek asi 20 m vysoká i se zábradlím. Při sváření hodili prkno přes roh, na to zakleklí a lanem se jim tam spustila trubka. Při úpravě terénu odstřelováním se panu Rosickému terén nepodařilo správně odstřelit a celý buben se kopal a házel zmrzlý ručně. Slavnostní otevírací závody na tomto můstku proběhly v roce 1970 závody.

Zahajování skokanských závodů se v Hodkovicích jezdilo dopadem dolu s prapory na zádech. Skákalo se okolo 55 m. Rozhodčím byl Bohuslav Sluka st. Leoš Škoda skočil rekord tohoto můstku 63 m. Mezi poháry z celého světa má vystavené Hodkovické medaile, kterých si nejvíc cení. V roce 1976 organizoval poslední závody na Hodkovickém můstku Jaroslav Hudec a Jiří Pluhař. Vyhrál František Lédl.

Až do roku 1979 se párkrát skákalo. Jaroslav Hudec se snažil skákání v Hodkovicích oživit. Marně.

Certifikát můstku prodloužil předseda lyžařů Stanislav Konejl do 3/1998. V roce 1998 byl skokanský můstek zlikvidován.