



Tatry na starej fotografii.

Z KART HISTORII KOLEJKI LINOWEJ NA KASPROWY WIERCH

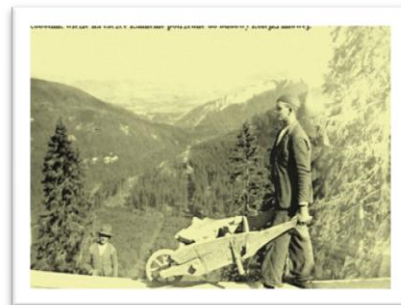
Na tle toczącej się burzliwej dyskusji na temat prywatyzacji Polskich Kolei Linowych na czoło wysuwała się sprawa kolejki linowej na Kasprowy Wierch. Prywatyzacja miała zarówno swoich zwolenników, jak i przeciwników, jednakże sądzę, że zarówno jedni jak i drudzy winni wiedzieć o czym rozmawiali i co było przedmiotem sporu. Warto byłoby zapoznać się z jej historią powstania i budowy.



Kolejka linowa na Kasprowy Wierch była budowana jako przedmiot partnerstwa publiczno - prywatnego. Na budowę kolejki organizowano zbiórki narodowe. Ludzie dawali pieniądze, grunty, obrączki, cenne przedmioty na cel ogólnonarodowy - taki był warunek zbiórki. Tak jak Kopiec Kościuszki czy Piłsudskiego jest dobrem

ogólnonarodowym, tak jest nim również kolejka na Kasprowy Wierch. Była zbudowana jako kolej pożytku publicznego w celach turystycznych, sportowych i transportowych.

W chwili obecnej prywatyzacji przeciwstawiała się dyrekcja Tatrzańskiego Parku Narodowego, argumentując to względami ekologicznymi. Choć relacje między TPN a PKL były burzliwe, to dyrekcja parku miała świadomość, że z prywatnym właścicielem będzie o wiele trudniej negocjować takie kwestie jak np. liczba osób wwożonych na Kasprowy Wierch w ciągu godziny.



Jednakże wcale nie względy ekonomiczne są tutaj kluczowe, lecz kulturowe i historyczne. Sama historia budowy kolejki do dziś pozostaje symbolem modernizacji, skuteczności, zaradności finansowej oraz wizjonerstwa Polski dwudziestolecia międzywojennego. Niewątpliwie



kolejka jest dziełem sztuki użytkowej i inżynierską perełką. Budowa trwała ponad 200 dni, co w dobie projektowania bez komputerów, ograniczonej komunikacji i ówczesnej technologii jest efektem zdumiewającym do dziś.

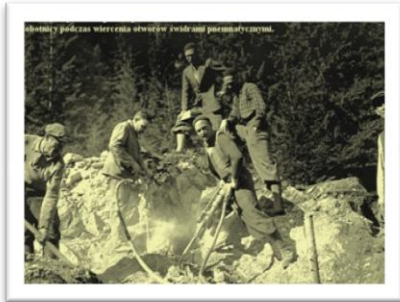
To właśnie z Kasprowego w 1910 r. zjeżdżał na nartach Aleksander Bobkowski, późniejszy wiceminister komunikacji i prezes Polskiego Związku Narciarskiego.

Można by sadzić, że to osobista sympatia do Kasprowego powodowała Bobkowskim, gdy ćwierć wieku później jako wiceminister komunikacji i zięć Prezydenta Mościckiego zgłaszał projekt budowy kolei na ten szczyt.

W początku 1934 r. Ministerstwo Komunikacji z jego inicjatywy zleciło wykonanie prac studialnych budowy kolei linowej w Tatrach. Rozważano możliwość poprowadzenia trasy na



Tatry na starej fotografii.



Kasprowy Wierch lub na Czerwone Wierchy, z Doliny Małej Łąki. Ten ostatni pomysł upadł we wstępnej fazie, z uwagi na odległość ewentualnej stacji początkowej od Zakopanego i związane z tym dodatkowe koszty. Zdecydowano się zatem na Kasprowy. Decyzję o budowie podjęto w lipcu 1935 roku. W myśl projektu, trasa przebiegała początkowo przez tereny, należące do dóbr Jerzego Uznańskiego, a wyżej – przez współwłasność górali z terenów Murzasichla. Odpowiednie uzgodnienia

podpisano 25 lipca, a 26 lipca 1935 roku Ministerstwo Komunikacji wydało formalne zezwolenie na budowę.

Na 20 miesięcy przed udzieleniem koncesji na budowę wyrąbano przecinki na trasie kolei oraz wykonano drogę z Kuźnic na Myślenickie Turnie, a potem na szczyt Kasprowego Wierchu. Pozyskiwano żwir i wycinano drzewa, fundamenty podpór budowano w wykopach wydrążonych przy użyciu materiałów wybuchowych, zaś dla potrzeb budowy kolei pod szczytem założono kamieniołom – skala zniszczeń przy samej budowie była ogromna.

Pomimo tego, że obszar Tatr nie był objęty wtedy żadną formą ochrony, protest przeciw budowie wśród ogółu społeczeństwa był ogromny – tylko w pierwszej połowie 1934 roku około 100 towarzystw, instytucji i organizacji społecznych, w tym Polskie Towarzystwo Tatrzańskie, stanowczo zaprotestowało przeciwko budowie kolei.

Projekt techniczny kolejki wykonała firma "Bleichert" z Lipska wraz ze Stoczną Gdańską. Projekt budynków stacyjnych został zlecony Annie i Aleksandrowi Kodelskim. Termin zakończenia budowy już wtedy ustalono na koniec lutego 1936 roku. Wobec takiego reżimu czasowego wśród istniejących już firm budowlanych nie było chętnych na zrealizowanie tego niewątpliwie intratnego kontraktu. Budowę zatem postanowiła prowadzić własnymi siłami specjalnie powołana spółka „Towarzystwo Budowy i Eksploatacji Kolei Linowej Zakopane (Kuźnice) – Kasprowy Wierch”, popularnie zwana „Linkokasprowy”.

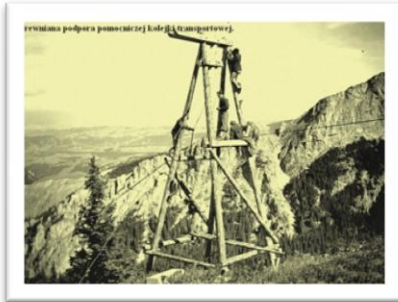


Budowę rozpoczęto 1. sierpnia 1935 roku. Najpierw trzeba było urządzić plac budowy, stworzyć drogę dojazdową z Kuźnic na Myślenickie Turnie i wybudować kolej transportową z Turni na szczyt Kasprowego. Tempo było ogromne, osiągane przede wszystkim dzięki dobrej organizacji pracy i zatrudnieniu wielkiej liczby ludzi.

W szczytowym okresie na budowie pracowało około 1000 osób – nie tylko, rzecz jasna z Zakopanego i Podhala, lecz także z Krakowa i innych terenów Małopolski, a nawet z Wileńszczyzny i Polesia. Do Myślenickich Turni doprowadzono drogę jezdnią i w niezwykle trudnych warunkach transportowano materiały budowlane samochodem. Transport na szczyt

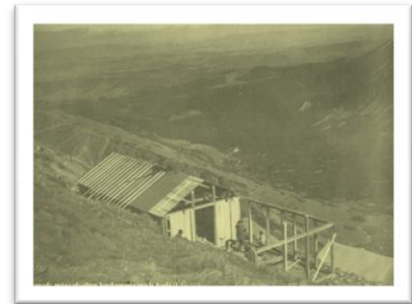


Tatry na starej fotografii.



Kasprowego był o wiele trudniejszy: materiały wywożono najpierw furmankami na Halę Gąsienicową, a stamtąd piasek, cement, części stalowe, elementy konstrukcyjne, liny nośne, a nawet wodę transportowano na plecach robotników.

W końcowej fazie prac sprowadzono cztery koniki huculskie, małe, ale niezwykle silne i wytrzymałe na trudy i zimno. We wrześniu spadł śnieg i temperatura spadła poniżej zera. Prace trwały na wszystkich odcinkach – w Kuźnicach, na Myślenickich Turniach, na szczycie Kasprowego, a także na trasie. Równie trudnym zadaniem było zmontowanie 9 drewnianych podpór, które ustawiano na stromym zboczu, na występach i półkach skalnych. Wymagało to wiele robót minerskich, kucia w skale oraz betonowania fundamentów w ekstremalnych warunkach terenowych i atmosferycznych. Po uruchomieniu kolejki roboczej nazwanej przez robotników "trumienką", rozpoczęto prace budowlane przy obiektach stacyjnych. Wykopy pod fundamenty trwały dość długo, ponieważ trzeba było usunąć dość grubą warstwę zwietrzałej skały, aby stały one na stabilnym gruncie. Pod koniec grudnia budynki stacyjne w Kuźnicach i na Myślenickich Turniach były ukończone. Najtrudniejszym etapem prac była budowa stacji na szczycie Kasprowego Wierchu. Wysokość prawie 2000 m. n.p.m., mroźny wiatr oraz zbliżająca się zima zmusiły do zbudowania tzw. ciepłaka, czyli drewnianej konstrukcji, która przykrywała całą budowę. Dzięki ogrzewaniu utrzymywano wewnątrz temperaturę powyżej zera, co pozwalało na prowadzenie robót betoniarskich i murarskich. Praca trwała po 16 godzin dziennie, robotnicy mieszkali na szczycie w drewnianych barakach, rodziny odwiedzano raz na dwa tygodnie.



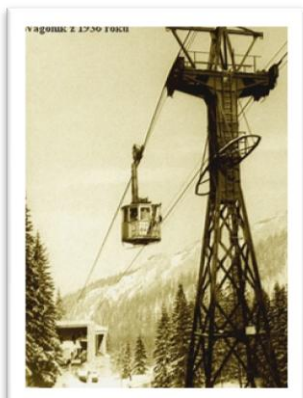
W lutym 1936 roku kończono montaż napędów i lin na trasie, gdyż termin uruchomienia kolejki na dolnym odcinku ustalono na 25 lutego. Jednak próbna jazda wykazała, że wagon nie mieścił się w peronie stacji Myślenickie Turnie. Przyczyną była wystająca skała – kuto ją w dzień i noc, a gdy to nie dawało spodziewanego efektu, skałę „po cichu” wysadzono. Ku zdziwieniu wszystkich termin końcowy został dotrzymany: 26. lutego 1936 roku kolej ruszyła w pierwszy kurs z Kuźnic do Myślenickich Turni. Pierwszy srebrny wagonik dojechał na Kasprowy Wierch w niedzielę, 15. marca 1936 roku, po 227 dniach budowy. W pierwszym roku eksploatacji na szczyt Kasprowego wjechało koleją 165.000 osób. Budowa ogółem kosztowała przeszło 3,5 mln przedwojennych złotych. Suma ta zwróciła się z dochodów już do 1939 roku.



Dolna stacja kolei na Kasprowy Wierch znajduje się w Kuźnicach, nieopodal miejsca, gdzie w XVIII i XIX wieku usytuowany był wielki piec miejscowej huty.



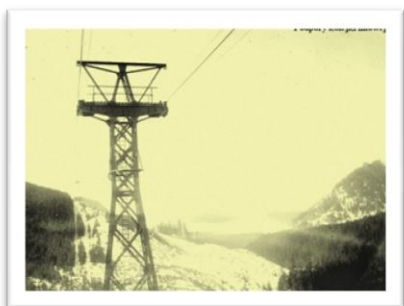
Tatry na starej fotografii.



Szczegóły i parametry techniczne obiektu: trasa kolejki podzielona jest na dwa odcinki: pierwszy: Kuźnice (1032 m n.p.m.) – Myślenickie Turnie (1360 m n.p.m.) o długości 1974 m i różnicy poziomów 328 m, drugi: Myślenickie Turnie – Kasprowy Wierch (1965 m n.p.m.) o długości 2208 m i różnicy poziomów 605 m. Liny stalowe o średnicy 45 mm (dolny odcinek) i 48 mm (górny odcinek) i masie ok. 30 ton każda są zawieszane między stacjami na 6 stalowych wieżach (po 3 na każdym odcinku) o wysokości od 14 do 32 m. Długości przęseł wynoszą od 123 m do 998 m. Kolej jest dwutorowa, tzn. każdy odcinek ma dwie liny nośne. Oba odcinki wyposażone są w podwójne napędy elektryczne – napęd główny poruszający wagoniki i pomocniczy (zapasowy). Każdy z tych napędów posiada oddzielną przekładnię zębatą i stanowi zamkniętą w sobie całość. W razie uszkodzenia napędu głównego maszynista przełącza prąd na silnik pomocniczy (dwa silniki znajdują się w stacji pośredniej na Myślenickich Turniach). Stacja ta wyposażona jest także we własną elektrownię z silnikiem Diesla i prądnicę, na wypadek przerwy w dostawie prądu, np. wskutek uszkodzenia przewodów napowietrznych.



Obydwa wagony każdego odcinka połączone są jedną linią napędową o zamkniętym obwodzie. Lina naprężana jest za pomocą bloku betonowego o masie 6 ton, zaczepionego do sanek przesuwanych dolnego koła linowego. W podobny sposób zmontowane są liny napędowe pomocnicze o średnicy 19 mm. Górne końce lin nośnych zamocowane są do żelbetowych bębnow o średnicy 3,0 m., na które nałożono po 3 owinięcia lin, a dolne końce obciążone są żelbetową przeciwwagą o masie ok. 45,5 ton wpuszczoną do specjalnego szybu o głębokości 10 m. W ten sposób naciąg lin nie zmienia się przy dowolnym położeniu wagonika i w granicach wszystkich możliwych temperatur. Takie rozwiązanie powoduje, że przeciwwaga podnosi się lub opuszcza jedynie w granicach 2,0 m.



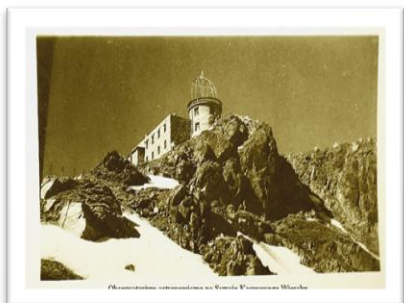
Każdy z sześciu stalowych kratowych masztów (słupów) jest wsparty na czterech niezależnych betonowych fundamentach o objętości ok. 25–30 m³ każdy. Stopy fundamentowe są w kształcie ostrosłupa ściętego o podstawie zbliżonej do kwadratu.

Szczyt Kasprowego usytuowany niemal w środku grani Tatr jest doskonałym punktem widokowym. Nieopodal górnej stacji kolei, z Suchoj Przełęczy, żółty szlak turystyczny sprowadza turystów na Halę Gąsienicową, zaś graniowy szlak czerwony prowadzi na wschód przez Beskid, Skrajną i Pośrednią Turnię na Świnicę, zaś na zachód – na Czerwone Wierchy.

Powyżej stacji kolejki na szczycie znajduje się Obserwatorium Państwowego Instytutu Meteorologicznego zaprojektowane również przez A. i A. Kodelskich, wybudowano je w 1938 roku. Wzniesione zostało na rzucie prostokąta z okrągłą wieżą obserwacyjną. Budynek jest murowany, w całości wykończony kamieniem granitowym. Jego cechą



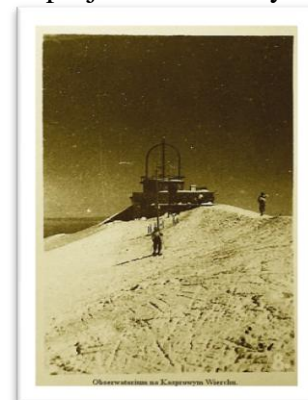
Tatry na starej fotografii.



charakterystyczną jest zwieńczenie wieży - półkolisty anemograf. Całość dobrze komponuje się ze stacją kolejki, dobrze wtapia się w otoczenie przez dostosowanie swojej kubatury, formy oraz materiałów.

Wszystkie te realizacje były śmiałymi przedsięwzięciami inżynierskimi oraz projektowymi, niemającymi odpowiednika w historii. Autorzy zaprojektowali budynki nowoczesne, funkcjonalne oraz dobrze zespolone z otoczeniem. Biorąc pod uwagę pionierski charakter tych założeń, pewne ich niedopracowanie w skali i formie można uznać za nieuniknione. Kolejka linowa na Kasprowy Wierch była śmiałą inwestycją obciążoną wielkim ryzykiem.

Jak pokazuje historia można by zaryzykować stwierdzenie, że to nie jest tylko kolejka. To są marzenia wielu ludzi, historia narciarstwa i taternictwa, dobro narodowe.



Jacek Ptak

Bibliografia:

1. Podtatrze - Wiosna 1986, Tatrzańskie Towarzystwo Kulturalne, Zakopane 1986.
2. Rocznik Podhalański vol.13, Wyd. Muzeum Tatrzańskie w Zakopanem.
3. Maciej Pinkwart, Góry, narty, koleje linowe, Wydawnictwo Karpaty, Zakopane 1995.
4. Lidia Długołęcka i Maciej Pinkwart, Zakopane. Przewodnik historyczny, Wydawnictwo PTTK „Kraj”, Warszawa 1994.
5. Zofia i Witold Paryscy, Wielka Encyklopedia Tatrzańska, Wydawnictwo Górskie, Poronin 2004.
6. P. Jakowlew, Kolej linowa Kuźnice – Kasprowy Wierch, [w:] Przegląd Techniczny nr 7/1936.
7. P. Jakowlew, Budowa kolei linowej na Kasprowy Wierch, [w:] Przegląd Techniczny nr 1/1936.
8. E. Raabe, Kolejki linowe, Wydawnictwo Techniczne Ministerstwa Komunikacji, Warszawa 1936.
9. Portal: z-ne.pl
10. Portal: przewodnicy.zakopane.pl
11. Narodowe Archiwum Cyfrowe, www.nac.gov.pl