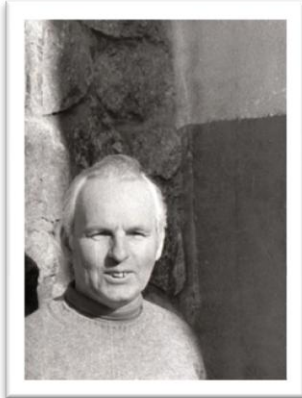




Tatry na starej fotografii.

KASPROWY I JEGO LUDZIE. STANISŁAW PIERON.

Stanisław Pieron to postać związana z historią kolejki linowej na Kasprowy Wierch od jej początków. Urodził się 26. września 1928 r. w Kuźnicach. Kolejka na Kasprowy powstała, gdy miał niecałe 8 lat. Gdy zaczynał swoją życiową przygodę z Polskimi Kolejami Linowymi nie przypuszczał, że zwiąże się z tą firmą na 40 lat. Obecnie mieszka przy ul. Makuszyńskiego, ale wcześniej jego dom stał w miejscu, gdzie postawiono dolną stację kolejki na Kasprowy Wierch. Jako młody chłopak z kolegami chodził na budowę. Podziwiali, jak rośnie inwestycja dająca Zakopanemu prawo do miana zimowej stolicy Polski i czyniąca z Kasprowego Wierchu najpoważniejszy ośrodek narciarstwa polskiego.

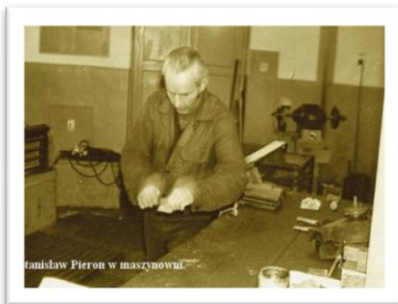


Jego pierwsze spotkanie z kolejką było dosyć nietypowe. Jako ośmioletni chłopiec miał kilku kolegów starszych od siebie. Robili różne kawały i dokuczali ludziom pracującym na budowie kolejki, przeważnie góralom z Zębu, Bystrego i Zakopanego. Przywieziono

raz na budowę bęben cienkiej liny, która miała ciągnąć kolej. Chłopcy obserwowali budowę kolejki i sami zapragnęli mieć swoją małą „kolejeczkę”. Ucięli więc po kryjomu 100 - metrowy kawałek liny. W Kuźnicach, między domami rosły świerki. Od jednego drzewa do drugiego było około 100 metrów. Zaczepili linę między drzewami, na swój sposób prowizorycznie zabezpieczyli, zastosowali kawałek sznura, kilka desek i mieli kolejkę. Zaczęła się awantura, wyszło na jaw, że zepsuli i ukradli kawałek liny. Wszczęto dochodzenie, pojawiła się policja. Najgorsza dla nich była kara: potężne lanie od rodziców, a wtedy rodzice nie bawili się z młodzieżą jak dzisiaj, tylko się takiego delikwenta biło, i to solidnie. I takie było jego pierwsze spotkanie z kolejką.



Z koleją był bardzo dobrze zapoznany. Jak zaczęła ruszać w 1936 roku, to czasem jeździł z kolegami. W czasie okupacji kolejką mogli jeździć tylko Niemcy, była "nur für Deutsche". Polaków nie wpuszczano, tylko tych, którzy współpracowali z Niemcami. Ale konduktorzy mieszkali w Kuźnicach, jeden z nich mieszkał w domu rodziców Stanisława Pierona. Maszynista mieszkał u sąsiadów, więc młody Staszek nie miał problemu z wejściem do wagonu. Jeździł albo do Myślenickich Turni, a jak był starszy, to i na Kasprowy. Raz, że nie płacił za bilety, a dwa, że nauczył się na jeździć na nartach.



Zaczął pracować w PKL jako 20 letni chłopak po wojnie. Były wakacje, rok 1948. Kierownikiem kolejki był wtedy jego sąsiad Drygus. Posadził go jako pomocnika w okienku. Sprzedawał bilety, udzielał informacji o miejscówkach, kosztach przejazdu. Tak to się zaczęło, od wakacyjnej praktyki w 1948. I został w PKL na 40 lat. W roku 1949 został powołany na 3 lata do służby



Tatry na starej fotografii.

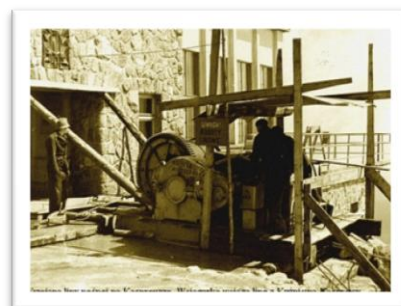
wojskowej w lotnictwie, a po jej zakończeniu powrócił na Kasprowy i pracował tu nieprzerwanie aż do pójścia na emeryturę w 1988 roku. Przeszedł wiele szczebli w hierarchii, pracując najpierw w warsztacie mechanicznym PKL.

W latach 1977 - 1984 był zastępcą kierownika kolejki, a od 1. listopada 1984 roku do 1988



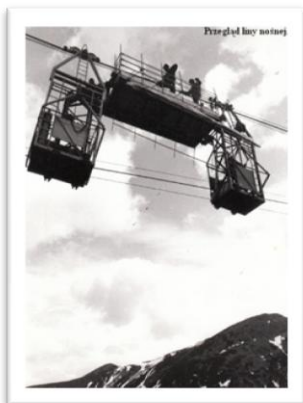
roku, - kierownikiem. Jako kierownik posiadał bardzo dobrze wyszkolonych i doświadczonych pracowników. Byli bardzo odpowiedzialni w pracy, a była ona ciężka i niebezpieczna. Zawieje, 20 - 30 stopni mrozu, liny zasznione, zasypane, zawalone. Nie można było ruszyć kolejką, dopóki się tego nie oczyściło. Musieli wychodzić po podporach, rolki zamrożone zablokowane. Przygotowanie trasy w takich warunkach to było coś nieprawdopodobnego. Były specjalne wózeki, które się zapinało na linę pomocniczą i jechało nimi po trasie, tam gdzie najgorzej, ale podpory, dojazdy i perony, to wszystko trzeba było robić ręcznie łopata i kilofem. Nigdy nie narzekał na załogę. Kierownik nie kierownik, nikt się nie wstydził łopaty czy kilofa. To trzeba

było zrobić, gdyż czas był do uruchomienia kolejki i do godziny 7 czy 8 wszystko musiało być zrobione. Każdy wiedział, co ma robić i robił to najlepiej jak potrafił. Szanował ludzi, a ludzie szanowali jego. Wszystkim było bardzo przykro, jeśli coś komuś się stało, jeśli wydarzył się jakiś wypadek. Wtedy taki człowiek, który pracował kilka lat, był wyszkolony, wiedział, co może się zepsuć i jak on to może naprawić.



Kolej przejeżdżała ponad 70 lat i żaden pasażer nie zginął. Pracowników zginęło kilku. Najcięższym momentem pracy, a zarazem najbardziej niebezpiecznym, była wymiana liny w 1956 roku. Wtedy to zginął jeden

z pracowników, Eugeniusz Miller. Ciągnęli linę nośną z Kuźnic na Kasprowy. Była już jesień, 14. październik, śnieg, lód. Były takie specjalne szczęki, które się zakręcało na linę nośną. Wciągarka stała za blokiem na Kasprowym i cienka lina ciągnęła grubą linę. Przyszła zmiana pogody i przez noc ta lina dostała oblodzenia. Nie było tego bardzo widać, ale oblodzenie było. Pracownicy, którzy byli tam na górze, przykręcali te szczęki. Szczękę trzeba było na linie nośnej przykręcić, a ta cienka lina ciągnęła nośną. Przykręcili szczękę na linę, wydawało się, że jest dobrze. Nie było wtedy komórek, tak jak dzisiaj, tylko telefon i korbka. Był problem z łącznością. Maszynista, który był na górze, włączył wciągarkę. Ona ma silnik elektryczny i ogromną siłę. Doszło do napięcia liny. Przy bębnie stał konduktor, żeby tą linę, która się będzie nawijać, prowadzić. Przy napięciu liny szczęka puściła, dostała poślizgu, cienka lina poszła w górę, lina nośna opadła na dół z potężnym hukiem i właśnie ta lina zabiła Millera.



Drugi pracownik, który zginął, to był Gazda. Jechał kolejką rano, była to jazda kontrolna. Cała trasa musi zostać oczyszczona, przygotowana do jazdy. Przed podporą wagon zawsze musi jechać bardzo wolno. Na



Tatry na starej fotografii.

podporze były ograniczniki. On coś usłyszał, otworzył właz, po tej drabince wyszedł. Maszynista słucha, co mówi mu konduktor, ponieważ nie wie, co jest na trasie. Jak konduktor nic nie mówi, to on przejeżdża z pełną szybkością. Tymczasem Gazda wyszedł na drabince i dostał w głowę, uderzył w ten ogranicznik. I spadł na dach, z dachu do Suchoj Kasprowej. Tam się zabił na szóstej podporze. Takich niebezpiecznych chwil było znacznie więcej: zdarzały się oblodzenia liny, bardzo silne wiatry, a także wyładowania elektryczne.



Zdarzały się akcje ewakuacji pasażerów, ale nikt nie zginął. Czasem kolejka normalnie kursuje, a potem zaczyna się wiatr, coraz silniejszy: 15, 20, a nieraz i 30 metrów na sekundę. Kolejka wtedy stoi, a ludzi trzeba jakoś zwieźć. Najgorsze było to, że gdy wagon jechał, wiatr cienką linę potrafił przerzucić przez linę nośną, a nieraz przerzucił i 2 razy. I wtedy wagon musiał stać. W wagonie było urządzenie: takie spodnie z uprzężą. Wkładało się w nie pasażera, zapinało się szelki, na linie spuszczało się pasażera na dół. Na dole byli ludzie, rozpinali go, i ten na górze znowu kręcił korbką, by spodnie „wyjechały” z powrotem. I tak trzeba było ludzi ewakuować. Tak się stało raz z wycieczką rosyjską. Byli bardzo zdyscyplinowani. Mieli szczęście, bo stało się to przed samą podporą nr 3. Nie musieli wisieć wysoko. Wagon dociągnął do środka podpory, a tam jest drabinka do schodzenia na dół. To się im udało. Schodzili na dół z pomocą pracowników, a potem przyjechali ratownicy i pozwolili ich na dół. Wiatr był najgorszy, oraz oblodzenia i oszronienia lin.

Przy wszelkich pracach związanych przed laty z modernizacją i remontami kolejki na Kasprowy Wierch pracowało się ręcznie. Nawet budując nowe wyciągi czy przypinając nowe wagoniki - wszystko robiono ręcznie. Nie było wtedy możliwości skorzystania ze śmigłowca. Nawet kilkutonowe elementy konstrukcji wyciągu na Goryczkowej, którą budowano z końcem lat sześćdziesiątych trzeba było podczepiać do liny nośnej kolejki i w taki sposób transportować na Goryczkową.



Najgorsza była zawsze zima. Liny były oblodzone, wszystko przemarznięte, zaśnieżone. Zawsze trzeba było wykonać pierwszą jazdę kontrolną od Kuźnic do Kasprowego. Sprawdzić wszystkie podpory, wyczyścić je. Od wagonika na odbojnicę jest prawie metr. Trzeba było tę odległość przeskoczyć. Była to ryzykowna i niebezpieczna praca. Każdego dnia rano odbywała się jazda kontrolna. Jechali zawsze mechanik, pomocnik i konserwator, bardzo wolno. Często rolki były oblodzone. Wtedy trzeba było wysiadać, czyścić je, smarować, itd. A później jechać wolno, lód spadał, a co nie spadało, to trzeba było doczyścić. Najgorsze były właśnie te jazdy kontrolne, bo potem jak wznowiono ruch i wagony już jeździły, to lód sam spadał. Taka kontrolna jazda trwała czasami godzinę albo dwie, a czasami w ogóle się nie dało ruszyć kolejką. Dzwoniło się wtedy na dół, do kas i biura z informacją, że kolejka kursować nie będzie.





Tatry na starej fotografii.

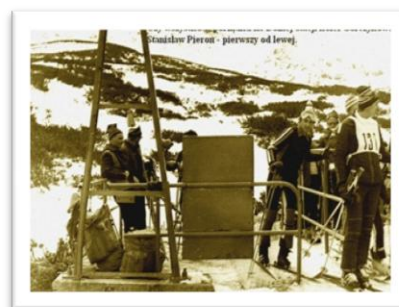
Niewielu młodych narciarzy zdaje sobie sprawę, jak radzili sobie ich poprzednicy. Przez wiele lat miłośnicy białego szaleństwa chcąc poszusować po Hali Gąsienicowej wyjeżdżali na górę w wyciągu saniowym. To były metalowe sanie z płozami i ławkami. Mieściło się na nich



około piętnastu osób. Dwie pary sań kursowały na zmianę - jedne do góry, drugie na dół. Pracowała na potrzeby wyciągu saniowego specjalna maszynownia. Jeden pracownik pracował na saniach jako konduktor, sprawdzał bilety i czuwał nad bezpiecznym przejazdem. Taki wyciąg saniowy funkcjonował do końca lat pięćdziesiątych, praktycznie do Pucharu Świata FIS w 1962 roku. Wtedy go dopiero zlikwidowano, ponieważ był niewystarczający dla zawodników. Slalom gigant czy też bieg zjazdowy rozgrywano wtedy po trasie od obserwatorium na

Kasprowym Wierchu na sam dół Hali Gąsienicowej, a tam wyciąg saniowy już nie sięgał. Byłby kłopot z transportem zawodników na górę. Dlatego postanowiono wybudować wyciąg krzesełkowy, jednoosobowy. I tak w 1962 roku powstał wyciąg krzesełkowy na Hali Gąsienicowej.

To były zupełnie inne czasy. Nie było maszyn, ratraków. Śnieg przed zawodami trzeba było deptać! Szefem deptaczy był Zdzisław Motyka. Miał grupę około 40 ludzi. Stanisław Pieron jako młody chłopak też deptał. Wyjeżdżało się na Kasprowy kolejką i wytoczoną trasę pod zawody trzeba było udeptać! Ubijało się narta przy nartcie. Cały kocioł trzeba było ubić, aż do mety na dole.



Najważniejsi w historii Kasprowego są ludzie. Kolejka miała i nadal ma świetny personel - ludzi oddanych, ciężko pracujących dla jej dobra: dyrekcję, pracowników technicznych, maszynistów, konduktorów. Stanisław Pieron nadal z niesłabnącą energią angażuje się w sprawy Kasprowego. Bo dla niego te prawie 40 lat spędzonych na Kasprowym to nie tylko praca. Tam, na górze, zostawił część siebie.

Jacek Ptak

Bibliografia:

1. Lidia Długolecka Pinkwart, Maciej Pinkwart, Zakopane od A do Z. Warszawa 1994.
2. Apoloniusz Rajwa, Kondratowa 2011, [w:] Tygodnik Podhalański, 07. 07. 2011.
3. Zofia Radwańska - Paryska, Witold Henryk Paryski, Wielka Encyklopedia Tatrzańska, Wydawnictwo Górskie, Poronin 2005.
4. Apoloniusz Rajwa, O kolejce, narciarstwie i Kasprowym, [w:] Tygodnik Podhalański, 22. 06 2007.
5. Elżbieta Chodurska, Podhalanie: słownik biograficzny, T. 2. Zakopane 2007.
6. Narodowe Archiwum Cyfrowe, www.nac.gov.pl
7. Portal www.nazkasprowy.pl