



Tatry na starej fotografii.

KASPROWY I JEGO LUDZIE.

Jedni marzą o prostych przyziemnych rzeczach, inni marzeniami sięgają gwiazd. Ludzie, których tutaj chciałbym przedstawić połączyło jedno i drugie. Góry ukształtowały ich rzeczywistość, tę ziemską i ponadczasową. Proste marzenia kryją w sobie ścisłe matematyczne reguły. Wspinające wzniosłe myśli połączone są z mrówczymi obliczeniami wytrzymałości konstrukcji. Tajemnice grawitacji łączy inżynierska, mozolna rachuba. Kolej na Kasprowy Wierch urzeczywistniła pragnienie wielu pokoleń. Jej historia odzwierciedla przeżycia zwykłego turysty, ale również i takich ludzi jak Jan Paweł II czy Prezydent II Rzeczypospolitej Ignacy Mościcki.



Bo kolejka to konstrukcja. I chwila przeżyta w niej na wysokości to świat widziany z innej perspektywy. Kolejka to również wielki konflikt. Ingerencji w naturę i chęci bycia wysoko w górach bez zadawania sobie trudu wspinaczki. Konstrukcja kolejki to walka żywiołu gór, grawitacji i ludzkich sił. Zanim kolejka wyniosła człowieka na szczyt on pierwszy wydzwignął ją tam na swych plecach. Każdy element konstrukcji musiał być wyniesiony na górę przez ludzi dziś już w większości nikomu nieznanym i zapomnianym.

Niewielu już pamięta boje o kolejkę na najslawniejszy dziś w kraju szczyt – Kasprowy Wierch. Dyskusje poszły w zapomnienie, a pozostało dzieło ludzkich rąk i ono chwali mistrzów. To ich wysiłek warto opisać i przedstawić. Ostatni wagonik "babci" kolejki odjechał po 70 latach eksploatacji. Na zawsze zamyka w sobie wieczną pamięć o przetrwanej II wojnie światowej.

Wojna szczęśliwie ominęła pracowników i urządzenia kolejki. Dawne kierownictwo i część załogi ukryła się, większość jednak pozostała. Kierownictwo na kolejce objął Niemiec, który nakazał zdjąć ze ściany budynku i odesłać na złom wykutego w brzoju orła, jak również tablice z przekrojami lin nośnych, umieszczone na ścianie stacji w Kuźnicach. Gdy załoga dowiedziała się o tym, w nocy zdjęto orła i tablicę, chowając ją w szybach ciężarów napinających. W ten sposób uratowano symbole polskości kolejki linowej, które po wyzwoleniu zawisły znowu na swym dawnym miejscu.

Jeszcze jedno wydarzenie zapadło w pamięć załodze z okresu okupacji. Do wagonika na górnym odcinku trasy wsiadł wysokiej rangi oficer niemiecki. Rozmawiał z konduktorem, ile zarabia i jaki ma przydział chleba. Gdy już był na Kasprowym wyjął 20 fenigów i wręczył konduktorowi, który z oburzeniem wyrzucił monetę. Jak się okazało, był to „pieniądz historyczny”, otrzymał go bowiem od samego Hansa Franka, gubernatora GG.



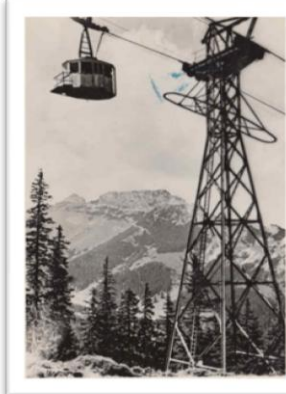
W styczniu 1945 roku niemieckie kierownictwo kolejki pośpiesznie uciekło, a załoga została. Wspólnym wysiłkiem udało się jej uchronić urządzenia od rabunku i zniszczenia. Nie udało się od razu uruchomić kolejki, ponieważ elektrownia zakopiańska była zniszczona i dopiero



Tatry na starej fotografii.

w ostatnich dniach marca mogła ruszyć. Trzeba było remontować budynki, bo Niemcy o nie niedbali, brakowało też części zamiennych, więc wybudowano warsztat mechaniczny, a potem stolarski.

Ciężka i niebezpieczna praca na kolejce linowej pochłonęła również ludzkie istnienia. W grudniu 1939 roku, w czasie przeglądu podpór, konserwator Bryja, jadąc na nartach z Kasprowego do V podpory, został porwany przez lawinę śnieżną w żlebie, który odąd nazywa się Żlebem Bryi. Drugi wypadek zdarzył się w 1942 roku, kiedy to konduktor Roszek, usłyszawszy nieregularną pracę rolek wagonowych, wyszedł na dach wagonika, skąd strąciła go podpora, którą właśnie wagonik mijał. W podobnych okolicznościach zginął już po wojnie konduktor Gazda, a w roku 1956, przy wymianie liny, konduktor Miller.



Istotną sprawą zdrowotną jest szkodliwy wpływ zmiany ciśnienia, jakiemu podlegają konduktorzy jeżdżący cały dzień w obydwie strony. Osłabieniu pracy serca i innym chorobom uległo wielu pracowników kolejki, którzy potem musieli szukać pracy na kolejkach niżej położonych lub w ogóle zrezygnować z pracy konduktora.

Obsługa kolejki jest jedną z nielicznych w kraju, która pomimo różnych kolei losu tworzy zgrany zespół. Siłą ludzi Kasprowego jest ich przywiązanie do swego zawodu, do Tatr, do wiatru, do śniegu. Były okresy dobrej koniunktury, ale były również takie, kiedy pracownikom nie wypłacano zarobków. Przez cały ten okres tylko nieliczni zrezygnowali z pracy z własnej woli. Pozostawali tylko ci, dla których praca w tak ekstremalnych warunkach była nie tylko wspaniałą przygodą życia, ale również kontaktem na co dzień z górami i ich przyrodą w różnych porach roku. Tych, którzy związali się z Kasprowym na wiele lat, często łączyły z Tatrami górskie pasje – wspinaczka, taternictwo jaskiniowe, narciarstwo, w tym również ekstremalne, a także bliski kontakt z majestatem gór i przyrodą tatrzańską. Niektórzy nie pracowali tam długo, gdyż życie osobiste i plany zawodowe różnie im się ułożyły, ale lata przepracowane na Kasprowym wspominają do dziś jako niezwykle okres w swoim życiu.

Co roku 8 maja załoga Kasprowego obchodzi swoje nieoficjalne święto. W dniu tym, gdy ostatni pasażer wysiadzie z wagoniku, ustawiane są w hallu stoły i rozkładane talerze. To pracownicy kolejki świętują wraz z kierownictwem imieniny solenizantów – Stanisławów. Śmiało można powiedzieć, że bez Stanisławów kolejka nie ruszyłaby z miejsca – oni są jej kośćcem.



Historyczne wagony kolejki linowej na Kasprowy Wierch - cenne zabytki techniki z początków istnienia pierwszej tego typu konstrukcji w Polsce, niszczone w przydomowych ogródkach. Jeden z nich znajduje się na skraju przydomowej łąki w sąsiedztwie drogi łączącej Piwniczną z Muszyną obok torów kolejowych. Wagonik jest stosunkowo dobrze zachowany. Brakuje szyb, ale przetrwały



Tatry na starej fotografii.

oryginalne drewniane elementy stolarki. Także drzwi znajdujące się po obydwu stronach "pudła" zostały wymienione. W dachu ślad po zdemontowanej konstrukcji ślizgacza i zatkane otwory - przypuszczalnie wentylacyjne. Brakuje też balkonu do przewozu nart. Wokół obwodu dachu istnieje oryginalna rynna z rurami spustowymi. Konstrukcja stalowa zachowana w dobrym stanie. Pokrycie z blachy aluminiowej przymocowanej nitami do konstrukcyjnych profili. Podłoga drewniana, przypuszczalnie z dębowych desek, osadzona na stalowych profilach, w dużej części jest zniszczona. Pierwotnie na ścianie czołowej istniała sygnatura "PKL" (Polskie Koleje Linowe) oraz numer inwentarzowy. Niestety, oznaczenia nie są czytelne.



Gospodarzem posesji, na której znajduje się zabytkowy wagonik jest mieszkający obok Pan Stanisław Łomnicki. Po demontażu wagoniki trafiły do Nowego Sącza. Jeden z nich został pocięty na złom. Kolejny, uległ uszkodzeniu podczas podnoszenia dźwigiem. Pozostałe dwa sprzedano w cenie złomu jako altanki. Pierwszy miał trafić do nabywcy z Rabki, drugi kupił Pan Łomnicki. Jak twierdzi, miało to miejsce około 40 lat temu. Wagonik służył za altankę, pomieszczenie prasowni, hodowlę królików i podwórkowy magazyn. Aktualnie wewnątrz przechowywane są stare okna.

Gdyby wagonik udało się odkupić i wyremontować, stanowiłby niezwykle cenny element zbiorów planowanego muzeum kolejki, obok historycznej stalowej szpuli z 1936 roku, na którą nawijana była lina. Póki co, zabytek cierpliwie czeka na swój lepszy czas. Dotychczasowa "emerytura", choć przebiegała spokojnie, z pewnością nie była godna jego pracowitego stażu. Może ktoś się w końcu zlituje? Może stary wagonik znajdzie swe zasłużone miejsce w cieplej i suchej muzealnej gablocie?



Ten ostatni wagonik "babci" kolejki zamyka w sobie pamięć o nadziei i szansie jaką kolejka była dla narciarstwa na światowym poziomie. Wreszcie pamięć o tych wszystkich ludziach, którzy dbali o nią każdego dnia. Podziwiając ludzką myśl konstrukcyjną podziwiamy jednocześnie lekkość, z jaką wagonik unosi ludzi na szczyt. Ta lina, która unosi dzisiaj człowieka raniła mu kiedyś plecy, kiedy on wciągał ją na szczyt. To ona spięła dwa przeciwległe bieguny: szczyt góry i szczyt ludzkich marzeń o wysokości.

Jacek Ptak



Tatry na starej fotografii.

Bibliografia:

1. Janusz Julo Sus, Nasz Kasprowy.
2. Lidia Długołęcka Pinkwart, Maciej Pinkwart, Zakopane od A do Z, Warszawa 1994.
3. Apoloniusz Rajwa, 70 lat wysokogórskiego obserwatorium meteorologicznego [w:] Tygodnik Podhalański, 01.02.2008.
4. Zofia Radwańska - Paryska, Witold Henryk Paryski, Wielka Encyklopedia Tatrzańska, Wydawnictwo Górskie, Poronin 2005.
5. Maciej Pinkwart, Góry, narty, koleje linowe, Wydawnictwo Karpaty, Zakopane 1995.
6. Apoloniusz Rajwa, O kolejce sprzed pół wieku [w:] Tygodnik Podhalański, 24 marzec 2011.
7. Portal www.naszkasprowy.pl
8. Narodowe Archiwum Cyfrowe, www.nac.gov.pl