

JAROSŁAW CISŁAK

Kolej linowa na Kasprowy Wierch

– dzieło sztuki użytkowej



Drewniana podpora pomocniczej kolejki transportowej



Górale transportują na taczkach budulec potrzebny do budowy kolejki linowej



Transport części składowych roboczej kolejki linowej – koło zębate wyciągarki. W głębi widok na Giewont od strony południowej

Zdjęcia pochodzą ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego

Kolej linowa na szczyt Kasprowego Wierchu to ikona polskich Tatr. Każdy w trakcie jazdy czuje podziw zarówno dla otaczającej go przyrody w jej najpiękniejszej górskiej postaci, jak i dla odwagi i nadludzkiego wysiłku jej budowniczych. Na usta ciśnie się pytanie: jak to było możliwe? Bo przecież kolej zaprojektowano bez pomocy komputerów, a zbudowano 75 lat temu w zaledwie 227 dni, co zdumiewa do dziś. Ale i napawa dumą z polskiej myśli inżynieryjno-technicznej.

Idea powstania

W latach 30-tych XX wieku Polska była jednym z niewielu krajów na świecie, w którym narciarstwo przestało być sportem dla wybranych, w którym, gdy przyszła zima, młodzież przypinała deski butów i uprawiała ten sport od Zakopanego aż po Wilno. „Ojcem” popularnego narciarstwa w Polsce międzywojennej był Aleksander Bobkowski – założyciel i od 1922 wieloletni prezes Polskiego Związku Narciarskiego. To jego wysiłkiem w głównej mierze Zakopane zawdzięcza możliwość organizowania Narciarskich Mistrzostw Świata FIS w 1929 i 1939 r, której to organizacji był wiceprezydentem. Jednocześnie w latach 1929–30 był wicedyrektorem, dalej do 1933 dyrektorem zarządu kolei państwowych w Krakowie, a następnie do II wojny światowej wiceministrem komunikacji. Z jego inicjatywy w 1934 roku Ministerstwo Komunikacji zleciło wykonanie prac studialnych budowy kolejki linowej w Tatrach – po analizach różnych tras wybór padł na Kasprowy Wierch. 26 lipca 1935 roku Ministerstwo Komunikacji, mimo wielkich protestów przyrodników, wydało formalne zezwolenie na budowę. Termin zakończenia budowy już wtedy ustalono na koniec lutego 1936 roku. Budowę postanowiono prowadzić siłami specjalnie powołanej spółki „Towarzystwo Budowy i Eksploatacji Kolej Linowej Zakopane (Kuźnice) – Kasprowy Wierch”, popularnie zwanej potem „Linkolkasprowy”. Projekt techniczny kolejki wykonała firma „Bleichert” z Lipska wraz ze Stoczną Gdańską. Autorami budynków stacyjnych (w Kuźnicach, na Myślenickich Turniach i na Kasprowym) są Anna i Aleksander Kodelscy – znani warszawscy architekci. Kolej linowa była jedną z wielu inwestycji w Zakopanem związanych z planowaną organizacją mistrzostw FIS w 1939 r. Oprócz niej wybudowano jeszcze hotel na Kalatówkach, kolej na Gubałówkę, zmodernizowano zespół skoczni oraz sieć drogową i kanalizacyjną w Zakopanem. Całość stanowiła niespotykaną dotąd w Polsce grupę o jednolitym charakterze oraz przeznaczeniu, głównie dla celów masowego sportu oraz turystyki.

Historia budowy

Budowę rozpoczęto 1 sierpnia 1935 roku. Trasę kolejki podzielono na dwa niezależne odcinki: Kuźnice – Myślenickie Turnie – Kasprowy Wierch. Ogólne kierownictwo sprawował inż. Medard Stadnicki wspierany w czasie częstych wizyt na budowie przez Aleksandra Bobkowskiego. Na samym początku zorganizowano plac budowy i stworzono drogę dojazdową z Kuźnic na Myślenickie Turnie. Dalej wy-



Dolna stacja w Kuźnicach

budowano kolej transportową z Turni na szczyt Kasprowego. Tempo było ogromne, osiągnięte przede wszystkim dzięki dobrej organizacji pracy i zatrudnieniu wielkiej liczby ludzi. W szczytowym okresie na budowie pracowało około 1000 osób z całej Polski. Do Myślenickich Turni materiały budowlane transportowano dwoma pojazdami marki GMC i Chevrolet. Transport na szczyt Kasprowego był oczywiście najtrudniejszy: materiały wywożono furmankami na Halę Gąsieni-

cową, a dalej piasek, cement, części stalowe, elementy konstrukcyjne, liny nośne, a nawet wodę – podając z rąk do rąk – transportowano na szczyt. Z wielkim trudem zbudowano 9 roboczych, drewnianych podpór, które stawiano na stromych zboczach, wykonując skomplikowane prace minerskie aby wybetonować fundamenty. Po ich ukończeniu ruszyła robocza kolej transportowa. Już w październiku temperatura spadła do minus 10 stopni co zmusiło wykonawców do wybudowania „cieplaka” czyli drewnianego baraka, pod osłoną którego dało się prowadzić prace na szczycie. Praca w systemie zmianowym trwała po 16 godzin codziennie, robotnicy nie schodzili z gór, a rodziny odwiedzali raz na dwa tygodnie. Wielką rolę na budowie odegrali kamieniarze – Cyganie, którzy przygotowywali ogromne ilości tłuczni do zabetonowania fundamentów podpór. Pod koniec grudnia budynki stacyjne w Kuźnicach i na Myślenickich Turniach zostały ukończone. Mimo mrozów 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 r., po 227 dniach budowy. Budowa ogółem kosztowała przeszło 3,5 mln przedwojennych złotych.

Współczesność

Kolej linowa na Kasprowy Wierch przez 70 lat swego funkcjonowania przewiozła miliony osób, umożliwiła dotarcie do samego serca Tatr milionom Polaków. Wśród nich był także Ojciec Święty Jan Paweł II, który odbył podróż w dniu 6 czerwca 1997 roku. 5 lat temu,

na przełomie lat 2006/2007 kolej przeszła gruntowną modernizację, dzięki której stała się nowoczesną i komfortową koleją linową. Wymieniono podpory (nowe są wyższe), liny (każdy wagon ma teraz 2 liny nośne zamiast jednej), wyposażenie sterowni oraz wagoniki. W miejsce tradycyjnych peronów pojawiły się przesuwne platformy. Nowe wagoniki mogą zabierać 60 osób (poprzednio 30) co daje przepustowość 360 pasażerów na godzinę. Ale tylko zimą – bo latem kolejka wozi o połowę pasażerów mniej z uwagi na protesty ekologów – jak widać historia się powtarza. Pytanie tylko, czy „ochrona przyrody” nie jest pretekstem do zakamuflowanego ograniczania dostępu do gór dla wybranych? Właścicielem kolejki jest spółka Polskie Koleje Linowe S.A., w której posiadaniu jest również kolej linowo-terenowa na Gubałówkę, kolej krzeslejkowa do dolin Goryczkowej i Gąsienicowej czy wyciąg na Butorowy Wierch. Poza Tatrami PKL jest właścicielem kolejki na Górę Parkową w Krynicy, Mosorzy Groń, Palenicę i górę Żar.

Dane techniczne

Rodzaj	kolej kabinowa
Długość	4291,59 m
Prędkość jazdy	8 m/s (przed modernizacją 5 m/s)
Czas jazdy	12 minut
Wysokość stacji dolnej	1027 m n.p.m. (Kuźnice)
Wysokość stacji pośredniej	1352 m n.p.m. (Myślenickie Turnie)
Wysokość stacji górnej	1959 m n.p.m. (Kasprowy Wierch)
Różnica wysokości	936 m
Największe przewyższenie wagonika nad podłożem	180 m
Średnie nachylenie	22%
Pojemność wagonu	60 osób + 1
Liczba wagonów	4
Zdolność przewozowa	360 os/h zimą (do 28.04), 180 os/h latem

Na koniec

Z dzisiejszej perspektywy budowa kolei linowej na Kasprowy Wierch wydaje się cudem, dzisiaj nie do powtórzenia. A przecież jest faktem i widocznym znakiem naszych polskich możliwości. Dzięki wielkiemu zapałowi i zaangażowaniu powstało inżynierskie przedsięwzięcie nie mające wcześniej odpowiednika w historii, z którego jesteśmy dumni. Czy my również pozostawimy po sobie dzieło, o którym będzie się pisać w podręcznikach projektowania?



Nowy wagonik; autor: eMeczka;
źródło: Wikimedia Commons