

Biblioteka Uniwersytecka
w Łodzi

26959



prawda
o
kaszprowym

*Sublet. 26459
cup*

**P R A W D A
O KASPROWYM**

**NAKLĄDEM TOWARZYSTWA BUDOWY
I EKSPLOATACJI KOLEI LINOWEJ
ZAKOPANE (KUŹNICE) - KASPROWY WIERCH**

W A R S Z A W A 1 9 3 6



213950

1161 c 1953

Druk Gałęwski i Dau, Warszawa

SPRAWA KASPROWEGO

SPÓR O TATRY

Sprawa kolei linowej z Kuźnic na Kasprowy Wierch w Tatrach, której budowa znajduje się obecnie na ukończeniu, wywołała bardzo duże zainteresowanie szerokiego ogółu w Polsce i rozległą polemikę. Od dwóch już lat utrzymuje ona w szczególnym napięciu uwagę wszystkich miłośników gór i zwolenników turystyki. Z biegiem czasu zaciekała ona także i te sfery, które dotychczas były dość odległe od zagadnień świata górskiego, a zwłaszcza tatrzańskiego.

Jednakże powodem tego długotrwałego pobudzenia opinii nie jest wyłącznie sama tylko kolej linowa w Tatrach. Urzeczywistnienie bowiem pomysłu, mającego w Polsce już przeszło 30-letnią tradycję za sobą, wybudowanie nowoczesnego wyciągu górskiego dla celów turystycznych — na wzór nie budzących już zastrzeżeń wielu podobnych urządzeń na zachodzie Europy — ma we wspomnianej polemice znaczenie poniekąd epizodu.

Natomiast sprawa kolei na Kasprowy łączy się w sposób bardzo istotny z wielkim kompleksem zasadniczych zagadnień turystycznych i ochrony przyrody. Tu też leży powód emocjonalnego podejścia do polemiki ze strony niektórych jej uczestników; tu leży także powód wielkich rozmiarów i długotrwałości dyskusji budzącej niesłabnące zainteresowanie.

Począwszy od połowy stycznia 1934 r. trwa do chwili obecnej t. zw. „spór o Tatry”. Polemika ta swymi rozmiarami i długotrwałością przewyższyła znacznie jakąkolwiek dotychczasową dyskusję publiczną w Polsce. Osnową sporu i naczelnym jego tematem jest niewątpliwie kwestja budowy kolei linowej z Kuźnic na Kasprowy Wierch. Równie jednak ważnymi, a może nawet ważniejszymi czynnikami sporu są zagadnienia ochrony przyrody i przed 15-tu

blisko laty rzucona, a do dnia dzisiejszego niezrealizowana, idea utworzenia Parku Narodowego w Tatrach, która ma być rzekomo zagrożona przez budowę kolei.

Starcie konieczności rozwojowych współczesnej turystyki z postulatami ochroniarskimi, przeciwstawienie potrzeb gospodarczych, indywidualnym światopoglądom zwolenników t. zw. „szczerzej pustyni górskiej“ — wszystko to znalazło w konkretnym wypadku Kasprowego swą kulminację. Niemal wyłączne skoncentrowanie sporu na sprawie kolei linowej, usunęło w cień wspomnianej wyżej, nieporównanie ważniejsze, zagadnienia. Mimo tego jednak ich wpływ na argumentację mającą uzasadnić taką czy inną ocenę zamierzonej, a obecnie zrealizowanej już budowy — jest przełożony i decydujący. Dlatego też nieodzowne jest, aby przy przedstawieniu całkosztu sprawy kolei linowej z Kuźnic na Kasprowy Wierch w Tatrach, przyjąć obszerniejszą płaszczyznę naświetleń.

METODY POLEMIKI

Długotrwały spór o Tatry na temat Kasprowego dowiódł, że społeczeństwu polskiemu nie są obojętne sprawy naszych gór wysokich i łączące się z nimi postulaty turystyczne. Jest to objaw nader pożądany i cenny, świadczący o uznaniu wartości dotychczas zapoznawanych. Niestety jednak dyskusja około tematu niewątpliwie kulturalnego, jakim ta sprawa być powinna, nie zawsze stała na należytych poziomach. Niejednokrotnie nie była ona rozwijana w sposób rzeczowy i nie była pozbawiona zacierzwienia. Z fanatyzmem nie przebierającym nieraz w środkach, zwalczano pomysł budowy kolei od samego początku t. j. od 1934 r. W walce tej zatracono ostatecznie zasadnicze założenie, zmierzające do uświadomienia społeczeństwa w sposób obiektywny o dobrych lub złych stronach zamierzonej budowy.

Spór bowiem był podsycany przez przeciwników budowy kolei linowej zapomocą tendencyjnej akcji prasowej, prowadzonej w kraju, a nawet zagranicą. Ogłaszano artykuły mające na celu jednostronne urobienie opinii, wydawano specjalne publikacje i pamflety. Spór był żywiony zapomocą zorganizowanej kampanji uchwał i rezolucyj, podejmowanych przez różne stowarzyszenia i instytucje podległe wspólnej, a zgóry narzuconej inspiracji. Użytkowano tą drogą rzekomo „spontaniczną“ i zgodną opinię społeczeństwa kulturalnego. Spór wreszcie został użyty i nadużyty do

rozgrywek politycznych ze strony czynników, dla których sprawa kolei na Kasprowy Wierch była w zasadzie zupełnie obojętna, a stanowiła tylko pozór zainteresowania, zasłaniający działania całkowicie odrębne.

Drogi więc, jakimi zwalczano pomysł budowy kolei linowej w Tatrach były bardzo różnorodne, a zorganizowany front sprzeciwu możliwie rozległy. I nie byłoby w tem nic dziwnego, czy też niewłaściwego, gdyby nie szermowano argumentami nieprawdziwymi i gdyby nie rzucano na szalę pustych faktów formalnych, z zamiarem demagogicznego ich wyzyskania. Wszystko to przyczyniło się do tego, że zagadnienie Kasprowego nie stało się jasne i zrozumiałe dla szerokiego ogółu, tak jak niem być powinno po dwuletniej dyskusji. Jedynie garstka działaczy, obeznana z osobistymi akcentami sporu i z organizacyjnymi rywalizacjami, orjentowała się od początku w szczegółach dyskusji i umiała odróżnić prawdę argumentu od tendencyjnych naświetleń, odbiegających znacznie od rzetelnej prawdy. Przeciętny natomiast obserwator sporu padał ofiarą jednostronnej sugestji.

Szerokiemu ogółowi ograniczono możność swobodnego poglądu na sprawę i bezstronne wnioskowania; zaciemniono ją umyślnie i zagmatwano znikome uświadomienie społeczeństwa polskiego w sprawach górskich, a zwłaszcza wysokogórskich. Kazano mu przyjąć za nienaruszalny dogmat to, co w świecie alpinistycznym jest co najmniej sporne lub też nawet przesądzone w kierunku wręcz przeciwnym, niż się to polskiej opinii w ciągu kilku ostatnich lat narzucało.

Jednakże nie tu miejsce na obszerniejsze zajmowanie się metodami polemicznymi, stosowanymi przez przeciwników budowy kolei linowej. Stwierdzić jedynie wypada, że chyba tylko we własnych ocenach uważać mogą przeciwnicy kolei metody te jako usprawiedliwione. Fakt, że wystąpili w obronie cennej idei ochrony przyrody i dla jej ocalenia użyli wszystkich środków — ma ich rzekomo oswabadzać z zarzutów tendencyjności i nieojojalnego prowadzenia polemiki. Bezstronny natomiast obserwator sporu nie może dać takiego usprawiedliwienia, ani też nie może uznać, że słuszne były wszystkie sposoby zastosowane w dyskusji.

Podobnie też wyłączna odpowiedzialność za niekorzystną dla Polski opinię urobioną w prasie zagranicznej o „upadku kulturalnej działalności“ naszego państwa, obciążyć musi wyłącznie polskich inspiratorów i informatorów tej prasy. Nie zawahali się oni dać

zagranicznym fachowo - ochroniarskim organom prasowym fałszywej przesłanki, że w Tatrach istnieje już Park Narodowy. W zestawieniu z faktem budowy kolei linowej prowadzić to ich zdaniem musiało do konieczności ujemnej opinii o Polsce w świecie międzynarodowym.

Fakt, że dla celów taktyki w rozgrywce, używało się opinii międzynarodowej, że opinię tę nastawiało się umyślnie niekorzystnie dla Polski i to wtedy, gdy zabiegi wszystkich czynników państwowych zmierzały i zmierzają do pozyskania tej opinii, że wreszcie zastosowało się sofizm o kolejce w Parku Narodowym — podczas gdy parku tego wogóle niema — wszystko to naświetla w wystarczająco jaskrawy sposób metody walki. Boć przecież istnienie lub nieistnienie kolei linowej w Parku Narodowym, jest co najwyżej wątpliwością, której rozstrzygnięcie — wobec urządzania parków dla celów turystycznych — nie przedstawia specjalnych komplikacji. W żadnym zaś wypadku wątpliwość ta nie uprawnia do obniżania imienia państwa zagranicą.

Spór ten obfitował także w niewybredne akcenty osobiste oraz w liczne oskarżenia o prywatę. I niemi także nie warto zajmować się szerzej. Przejrzysta konstrukcja organizacyjna przedsiębiorstwa budowy i eksploatacji kolei linowej z Kuźnic na Kasprowy Wierch, oraz podlegająca publicznej kontroli działalność tego przedsiębiorstwa do chwili obecnej, oraz w przyszłości, po bliskim już otwarciu kolei — ujawnią w sposób stanowczy i decydujący całą czczość i bezpodstawność wszystkich tego rodzaju zarzutów. Gołosłowne oskarżenia w kierunku materialnych zainteresowań inicjatorów budowy, inwektywy o samowoli, bezprawiu i rozrzutności, oraz wiele podobnych insynuacji, schodzą do rzędu środków walki, niezaskuszających na kwalifikacje.

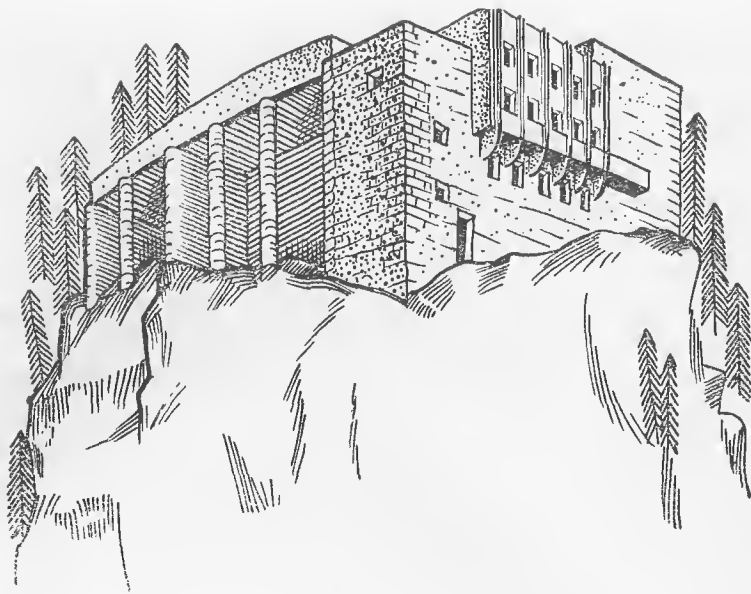
KONIECZNOŚĆ WYJAŚNIEN

Natomiast wokół sprawy Kasprowego nazbierało się w ciągu 2-letniego sporu wiele nieścisłości, nieporozumień i niezgodnego z prawdą przedstawiania rzeczy. Nieodzowne jest przeto w interesie prawdy te nieścisłości i nieporozumienia sprostować. Jest to także konieczne zarówno w interesie pierwszej tego rodzaju inwestycji w Polsce jaką jest kolej linowa, jak też w ogólnym interesie gospodarki turystycznej w górach polskich. Oto powód, dla którego ukazują się poniższe uwagi.

Są one związane i z konieczności pomijać muszą wiele drugoplanowych szczegółów. Nie mają też charakteru polemicznego, a przeciwstawianie argumentów stosowane jest tylko w razie niezbędnej potrzeby. Zasadniczym bowiem celem tych uwag jest uświadomienie społeczeństwa o roli i znaczeniu linowych kolei w górach, oraz o wyciągu z Kuźnic na Kasprowy Wierch w Tatrach, którego budowa znajduje się na ukończeniu.

Nie uszło zapewne uwagi szerokiego ogółu, że w długotrwałym sporze o Tatry — ani razu jeszcze nie zabrał głosu czynnik zajmujący się realizacją budowy kolei linowej. Otóż uznano za słuszne i wskazane, aby wobec zasadniczego rozstrzygnięcia sprawy przez decydujące czynniki, przeciwstawić bezpłodnej, a jednostronnej dyskusji — robotę konkretną. Budowę kolei prowadzono więc w zupełnym oderwaniu od rozwijającego się i różne fazy przechodzącego sporu. Dziś budowa kolei jest już na ukończeniu i w ciągu najbliższych tygodni doniosłe to urządzenie, mające służyć polskiej turystyce, zostanie oddane ogółowi.

W takim momencie jest rzeczą potrzebną, aby ukazała się informacja o kolei linowej na Kasprowy Wierch podana przez realizatorów budowy. Niema ta informacja żadnego innego założenia i innego celu, jak tylko podanie prawdy o Kasprowym w sposób możliwie zupełny i obiektywny.



Projekt stacji na Turniach Myślenickich

KOLEJE LINOWE W GÓRACH WYSOKICH

PRZEMIANY RUCHU TURYSTYCZNEGO

Współczesny ruch turystyczny, ów wielki pęd do poznawania oblicza ziemi, osobliwości kraju i właściwości mieszkańców, ma swe źródło w odwiecznym wędrownym instynkcie ludzkości. Jest on dziś jedną z najcenniejszych form zainteresowań kulturalnych. Ma ogromne, przez wszystkich uznane, znaczenie jako czynnik wychowawczy. Jego rola społeczna jest bezsporna, a gospodarczy walor doceniany jest coraz powszechniej i coraz bardziej staje się pierwszoplanowy, a dla wielu krajów czy obszarów, jest decydujący.

Turystyka ograniczona zrazu do niewielkiego kręgu ludzi zamożnych i żądnych przygód, oraz zdolnych do wielkich wysiłków fizycznych — obejmować zaczęła z biegiem czasu sfery coraz szersze. Zaczęła się ona upowszechniać, a w ostatnich latach — zwłaszcza w okresie powojennym — przyjął postać ruchu masowego przy tendencjach dalszego wzrostu w tym kierunku. W orbitę zainteresowań turystycznych wciągnięte zostały wszystkie warstwy społecz-

ne i wszystkie zawody. Struktura turystyki, jej poziom ideowy, jej wygląd zewnętrzny, jej zasadnicze nastawienia zmieniły się zupełnie, pozostawiając w niepowrotnej przeszłości romantyczne i niewątpliwie piękne czasy krajoznawstwa i turystyki indywidualnej.

WARTOŚCI GOSPODARCZE TURYSTYKI

Zaroili się t. zw. szlaki turystyczne, tak międzynarodowe, jak też przebiegające przez poszczególne kraje, czy też ich rejony. Tereny obdarzone pięknem krajobrazu goszczą coraz liczniejszych przybyszów, którzy w powszechnym nawrocie ludzkości do natury znaleźli nowe wartości. Turystyka dała wielkiej części społeczeństw nowy urok życia, stworzyła sposobność odetchnięcia po pracy. Z wielu względów stała się ona przedmiotem zainteresowań władz państwowych, które uznały za konieczne otoczyć ją swą opieką i wyzyskać jej walory dla celów konsolidacji społeczeństwa, dla poznania się różnych mieszkańców dzielnic ze sobą, dla propagandy osiągnięć państwa, a wreszcie dla celów gospodarczych. Stąd zjawily się popierane przez państwo masowe formy turystyki, będące znamięm ruchu wycieczkowego w obecnej porze i potężniejące z roku na rok.

Szczególnym zainteresowaniem w tym rozwoju ruchu turystycznego cieszyć się zaczęły obszary górskie, a zwłaszcza tereny gór wysokich, gdyż tu piękno krajobrazu stanowiło najsilniejszy czynnik przyciągający obcych. I wnet okazało się, że stali mieszkańcy tych górskich okolic znaleźli w zwiększonej frekwencji przybyszów korzystne warunki poprawy swego bytu, który przedtem był nędzny. Górskie okolice bowiem, z racji swego położenia geograficznego, mało sprzyjają uprawie roli. Mieszkańcy wysoko położonych miejscowości utrzymują się z trudem, walcząc często z głodem i elementarnymi kłękami. Ruch turystyczny więc przyniósł w te strony nowe możliwości gospodarcze i widoki poprawy.

PRZYSTOSOWANIE TERENU

Niemal od samego początku istnienia ruchu turystycznego pojawiła się konieczność urządzenia obszarów turystycznie interesujących w ten sposób, aby przybysze znaleźli łatwy dostęp do tych terenów oraz odpowiednie warunki pobytu. Wyłoniła się więc konieczność tworzenia specjalnych inwestycji, służących ruchowi turystycznemu. W miarę upowszechnienia się turystyki i przesta-

wiania jej na formy masowe, ten prąd inwestycyjny stawał się wszędzie coraz silniejszy. W wielu krajach warstat turystycznej gospodarki stał się najważniejszą częścią gospodarki ogólnej, a jego celowa rozbudowa wysunięta została na czoło doniosłych problemów.

Najważniejszym warunkiem rozwojowym turystyki jest niewątpliwie obecnie — i pozostanie nadal — sieć środków komunikacyjnych i stałe jej ulepszenie. Środki te bowiem umożliwiają dostęp mas społeczeństwa do terenów turystycznych. Im te środki są doskonalsze i im tańsze, tem snadniej umożliwiają one coraz większym masom turystyczne przejazdy w sposób szybki i przystępny.

Początkowo używano dla celów turystycznych istniejącej już w danych krajach gospodarczej sieci komunikacyjnej, czy to kolejowej, czy też szosowej i t. p. Z biegiem czasu, w miarę upowszechniania się turystyki, gdy gospodarze uzasadnienie takich inwestycji ujawniło się w całej pełni — budować zaczęto połączenia specjalne, wyłącznie przeznaczone dla obsługi ruchu wycieczkowego i przez niego żywione.

ŚRODKI KOMUNIKACYJNE DLA TURYSTYKI

Urządzenia te zmiernają w coraz doskonalszy sposób do udostępniania okolic bardziej odległych, trudniej dostępnych, lub dostępnych tylko przy znaczniejszych wysiłkach fizycznych, nie dla każdego jednak miłośnika turystyki możliwych. Skrząc coraz bardziej czas potrzebny na dotarcie do celu wycieczkowego, dają turystyce możliwość dłuższego wykorzystania odczuć i cennych przeżyć turystycznych.

Do rzędu takich inwestycji komunikacyjnych budowanych specjalnie dla potrzeb turystyki należały w pierwszym rzędzie koleje górskie, przesywające masywy gór kontynentu we wszystkich kierunkach, a doprowadzone w krajach alpejskich (zwłaszcza w Szwajcarii) do wysokiego stopnia doskonałości, dzięki zastosowaniu elektryfikacji. Później, gdy zainteresowania ruchu turystycznego posunęły się dalej, zaczęto budować specjalne koleje górskie bądźto adhezyjne, bądźto zębate. Prowadzą one już to na szczyty o szczególnie pięknych widokach, lub też do miejscowości położonych bardzo wysoko, w okolicach bardzo trudno dostępnych, a zasługujących na zwiedzenie, lub też zalecanych specjalnie ze względu na doskonałe zdrowotne warunki pobytu.

Dalsze doskonalenie środków komunikacyjnych w terenie górkim doprowadziło wreszcie do stworzenia kolejek linowych, które są niewątpliwie jedną z najpoważniejszych i najbardziej udatnych zdobyczy komunikacyjnych tego rodzaju. Wykorzystano tu dawny zwyczaj używania wyciągów linowych przez ludność w krajach alpejskich, a postępy techniki umożliwiły osiągnięcie wysokiego stopnia sprawności tych urządzeń, przy zapewnieniu zupełnego bezpieczeństwa dla przewożonych turystów.

GÓRSKIE KOLEJE LINOWE

Linowe koleje górskie przyjęły się szybko dla wielu cennych względów technicznych, jak też dla niewątpliwych zalet czysto turystycznych. Udostępniają one niezrównane widoki górskie, możliwe przedtem do oglądania po wielkim trudzie i to przez garstkę ludzi fizycznie zdolnych do pokonania takiego trudu. Otwierają świat gór i niezrównany czar przyrody górskiej ludziom słabym i chorym, którzy osobistym trudem gór zdobywać nie mogą, a dla których wspaniały ten świat — jakby na domiar osobistego nieszczęścia — jest zamknięty. Dają one wreszcie masom turystów nie mającym czasu i możliwości na uprawianie prawidłowej turystyki górskiej, możliwość zapoznania się z tym zaczarowanym światem. Wszystkim wreszcie dają emocję jazdy wysoko nad terenem, przy równoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu w stopniu nie ustępującym w niczem komunikacji szynowej.

Techniczne właściwości kolejek linowych pozwalają na zaatakowanie problemów do niedawna niedostępnych, lub możliwych do rozwiązania jedynie przy bardzo znacznych wysiłkach finansowych. Są one nawskroś nowoczesnym urządzeniem, są tryumfem techniki i z wielu względów — idealnym środkiem transportu w górach. To też koleje linowe stały się w ostatnich 15-latach prawie wyłącznym typem kolejek górskich. Wybudowano ich już mnóstwo we wszystkich zakątkach Alp, Pirenejów i innych grup górskich w Europie, a ostatnio także i w krajach egzotycznych. W ostatnich latach prąd budowania kolejek linowych wzrósł niezmiernie na sile. Mimo niepomyślnej koniunktury gospodarczej, przybywa co roku po kilka tego rodzaju urządzeń we wszystkich terenach górskich. Wiadomości zaś o zamierzonych budowach kolejek na najbliższe lata świadczą o nieustającej ekspansji tego prądu.

GOSPODARCZE ZNACZENIE KOLEI LINOWYCH

Kolejki pną się na niedostępne urwiska skalne, wychodzą na przełęcze lodowcowe i dotarły na granie głównego trzonu alpejskiego. Otworzyły zamknięty dotąd dla ogółu świat gór wysokich i przekształciły turystykę. A wnet okazało się, że przeznaczone wyłącznie dla turystyki, mają równocześnie ogromne znaczenie gospodarcze. Są one dziś i na wiele jeszcze lat pozostaną najpotężniejszym czynnikiem propagandy, najmocniejszą atrakcją, stanowiącą o frekwencji w turystycznych terenach górskich, decydują o żywotności wielu stacji podgórskich i ośrodków sportu zimowego.

O roli kolejek linowych świadczy fakt, że przed kilku laty odbył się zjazd organizacyj gospodarczo turystycznych w Austrii, który w tej sprawie powziął specjalną rezolucję. Mówi ona, że górskie koleje linowe stały się podstawą turystycznego rozkwitu całego kraju i stanowią główną broń w konkurencji Austrii ze Szwajcarią. Niektóre też z zimowisk austriackich mają po kilka urządzeń tego rodzaju. Chociaż zrazu budowano te kolejki wyłącznie w celach propagandowych, to jednak rentowność ich zwiększała się stale, a dziś przelotność poszczególnych kolei w wielu wypadkach nie może sprostać narastającej stale frekwencji.

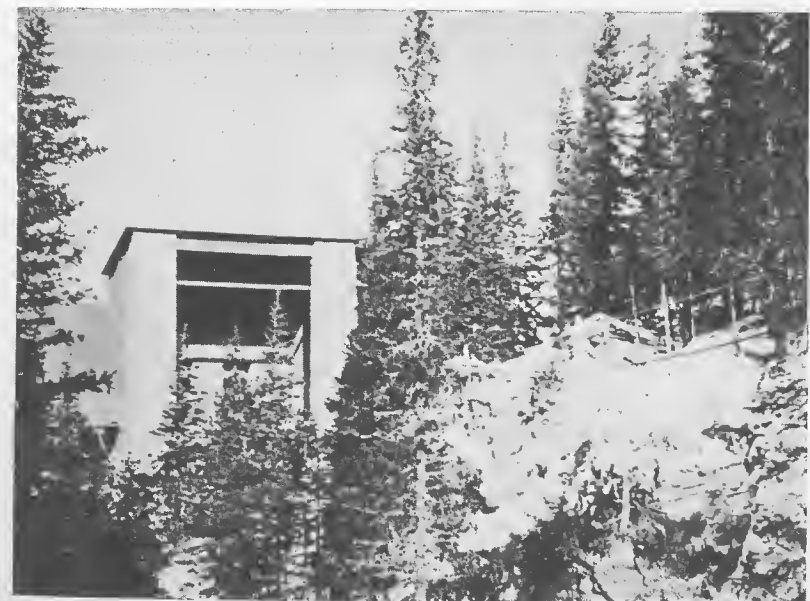
Nie można też przeoczyć faktu, że zagranicą niema już obecnie niemal żadnej poważniejszej górskiej stacji turystycznej, a zwłaszcza zimowiskowej, pozbawionej kolei linowej. Nowoczesne to urządzenie jest tak nierozdzielnie związane z pojęciem centrum podgórskiego, czy zimowiska, a zwłaszcza z gospodarczymi i konkurencyjnymi jego możliwościami, że zagranicą niema już dwóch zdań co do tego, że turystyka w obszarach górskich istnieje z górkami kolejami i pada z ich brakiem.

KOLEJE LINOWE A NARCIARSTWO

Potrzebę budowania linowych kolei górskich wywołał, a potem gospodarczo ją uzasadnił, ogromny rozwój narciarstwa w całym świecie. Urządzenia te bowiem cieszą się szczególnym powodzeniem wśród narciarzy. Śmiało można powiedzieć, że rozwój kolei linowych szedł w parze z żywiołowym rozwojem narciarstwa, które po wojnie objęło miliony ludzi we wszystkich krajach, mających odpowiednie warunki śnieżne. Koleje szczytowe bowiem związane z narciarskimi zjazdami, ułatwiają narciarzom dotarcie do terenów z których mogą rozpocząć od razu upragnione zjazdy. Ma to



Stacja wyjściowa w Kuźnicach.



Stacja pośrednia na Turniach Myślenickich.



TECHNIKA I PRZYRODA. Śmiała konstrukcja żelazna wieży harmonizuje doskonale z wspaniałymi stuletnimi świerkami. Na wieży widzimy rusztowania montażowe. Fundamenta tej wieży zostały o kilkanaście metrów przesunięte dla zachowania dwóch wspaniałych świerków widocznych na zdjęciu.



szczególne znaczenie dla tych wszystkich, którzy muszą uprawiać narciarstwo w postaci doraźnych weekendowych wyjazdów. Narciarze ci nie mają czasu na systematyczną zaprawę, a niechęć pozbawiać się możliwości choćby krótkiego przebywania w górach i życia rozkoszy zjazdu. Przeważna ilość narciarzy mieszka dziś w miastach odległych od gór. Dzisiejsze warunki pracy i bytu uniemożliwiają poświęcenie większej ilości czasu na wycieczki, wymagają ekonomji tego czasu i maksymalnego jego wykorzystania. Kolejki linowe skracają czas podejścia do minimum, umożliwiają spełnienie takich właśnie postulatów.

Dlatego też wszystkie ważniejsze stacje sportów zimowych w Europie posiadają kolejki linowe. Dość wymienić Garmisch-Partenkirchen w Niemczech z kolejkami na Zugspitze, Wąnk i Kreuzeck; austriacki Innsbruck z potężnym wyciągiem na Hafelekar (Nordkette) i na Patscherkofel; francuskie Chamonix z kolejkami na Aiguille du Midi i Brevent; liczne kolejki w Szwajcarii w liczbie kilkudziesięciu, w północnych Włoszech i t. p. Kolejki te udostępniają w terenie alpejskim tereny prawdziwie trudne, zjazdy, niemal niebezpieczne. Niektóre z nich budowane są dla udostępnienia jednego jedyne go zjazdu narciarskiego. Niema poprostu kraju, interesującego się turystyką, któryby nie doceniał olbrzymiego znaczenia górskich kolejek dla rozwoju narciarstwa i nie sprzyjał tworzeniu tych inwestycji.

TURYSTYKA LETNIA A KOLEJKE LINOWE

Ale nie tylko dla narciarstwa mają linowe kolejki górskie wielkie znaczenie. Również i w letniej turystyce stanowią one pierwszorzędą jej atrakcję. Wycieczkowy ruch w sezonie letnim zyskuje wiele na korzystaniu z kolejek, udostępniających punkty widokowe, oraz przenoszących turystę szybko w samo serce gór, gdzie już dowoli swym zapędem turystycznym może się oddawać. Kolejki te stanowią jedyną nieraz prawdziwie wielką atrakcję dla przybyszów, którzy w monotonnym życiu letniego uzdrowiska nie mogą znaleźć rozrywki, a ze względu na zdrowie nie mogą uprawiać pieszej turystyki.

To też kolejki linowe stały się nieodzownymi składnikami wyposażenia turystycznego każdej miejscowości górskiej, stały się atrakcją do której międzynarodowa publiczność jest przyzwyczajona i której bezwzględnie szuka. Dziś wymaga się poprostu kolei

linowej od zimowiska, które chce utrzymać swą pozycję w międzynarodowej coraz ostrzejszej konkurencji i które pragnie odegrać korzystną rolę gospodarczą dla okolicznych mieszkańców, a pośrednio także dla całego kraju.

KOLEJE ŻELAZNE A WYCIĄGI LINOWE

Zrozumiałe też jest, że zarządy kolejowe okazują szczególne zainteresowanie dla linowych kolei górskich. Ruch narciarski i turystyczny, a szczególnie częstotliwy weekendowy ruch narciarski, mają bardzo duże znaczenie dla ożywienia ruchu pasażerskiego na drugorzędnych zwykle, a mało reutownych, gdyż uciążliwych w eksploatacji kolejach podgórskich. Jest rzeczą znaną, że w okresie, w którym nie było jeszcze narciarskiego ożywienia, utrzymywanie ruchu na linjach podgórskich było niezwykle kosztowne i z reguły niemal deficytowe. Dopiero zaludnienie narciarzami i turystami sprawiło, że gospodarcza sytuacja tych kolei podgórskich poprawiła się wyraźnie.

Kolej linowa jako niezaprzeczenie bardzo wielka atrakcja turystyczna, a zwłaszcza narciarska, przyczynia się waleń do wzmocnienia ruchu wycieczkowego w kierunku miejscowości, która takie urządzenie posiada. W konsekwencji ciągnie to za sobą zwiększenie się ruchu pasażerskiego na kolejach żelaznych, co jest jednym z celów eksploatacyjnych komunikacji kolejowej. Stąd też zarządy kolejowe są bardzo często udziałowcami towarzystw budujących górskie koleje linowe. Często budują je one same we własnym zarządzie, a w każdym razie we wszelki możliwy sposób popierają tego rodzaju inwestycje, gdyż jest to uzasadnione bezpośrednio interesem kolei.

ODDZIAŁYWANIE KOLEI LINOWYCH NA ŻYCIE GOSPODARCZE

Pośrednie oddziaływanie kolei linowych na życie gospodarcze nie tylko danych miejscowości turystycznych, ale całych przyległych polaci krajów jest ogromne. Dzięki propagandzie zwiększa się turystyczne zainteresowanie danym obszarem i wzrasta frekwencja. Powiększająca się zaś frekwencja niesie ze sobą wzrost obrotów, których rozmiary są najważniejszym czynnikiem sezonowej kampanji gospodarczej uzdrowisk. Koleje linowe wreszcie wpływają korzystnie na zaludnienie przedsiębiorstw przemysłu turystycznego

w danej miejscowości podgórskiej jak hotele, pensjonaty, wille i t.p. Szczególnie występuje to w okresach martwych sezonów, a zwłaszcza na wiosnę, gdy na podgórzu niema już warunków śnieżnych, a gdy świetne i tak bardzo cenione warunki narciarskie w górach wysokich przyciągają dzięki kolejce linowej liczne rzesze przybyszów. A przytem doraźnie budowa samej kolei linowej, wymagająca znacznych wkładów finansowych, ożywia przemysł i zatrudnia wielkie ilości robotników, a później wymaga stałej dostawy prądu elektrycznego i innych świadczeń.

KOLEJE LINOWE W PRZYRODZIE GÓRSKIEJ

Tak oto pokrótce przedstawia się propagandowa, gospodarcza i narciarsko - turystyczna strona kolejek linowych w górach. Jest jednak jeszcze ideowa strona tego zagadnienia. Polega ona na konflikcie pomiędzy prądem społecznym, zmierzającym do udostępnienia gór dla szerokich mas, a kierunkiem zachowania nieskażonej przyrody górskiej.

Konflikt ten jest niewątpliwie skomplikowany i występuje wszędzie, gdzie są góry wysokie i gdzie są ludzie pragnący je zwiedzać. Wśród ogółu zaś turystów istnieją dwa sprecyzowane na ten konflikt poglądy. Jeden z nich, o nastawieniu społecznym, pragnie góry udostępnić dla ogółu, a realny wyraz tego poglądu znajduje się w budowaniu i znaczeniu szlaków turystycznych, we znoszeniu coraz liczniejszych i coraz lepiej wyposażonych schronisk, a w miarę upowszechniania się turystyki także i w innych urządzeniach jak n.p. linowe koleje górskie lub nawet szosy samochodowe. Drugi natomiast kierunek, o nastawieniu indywidualistycznym, pragnie pęd masy ludzkiej chcącej zwiedzać góry możliwie wstrzymać, a w każdym razie niedopuszczyć do tego, aby urządzenia dla turystyki służące zmieniły w sposób istotny oblicze gór.

Jeśli o górskie koleje linowe chodzi, to konflikt ten streszczający się w rozdzwieku między wskazaniem instynktu społecznego, a indywidualnymi potrzebami jednostek, został już w alpinistycznym świecie intelektualnym rozstrzygnięty definitywnie. Zaprzeczyc bowiem nie można, że wszędzie w Europie z końcem XIX i początkiem XX wieku odzywały się liczne głosy krytyczne przeciwko budowie kolejek linowych oraz górskich dróg samochodowych. Głosy te sprzeciwiały się tego rodzaju inwestycjom ze względów ideowych, szerząc hasła ciszy i samotności górskiej i przeciwstawiając się udostępnianiu gór zapomocą specjalnych urządzeń komunikacyjnych.

POGLĄDY NA KOLEJE LINOWE W EUROPIE ZACHODNIEJ

Starcie tego rodzaju zachowawczych poglądów z nastawieniem gospodarczym, które można znaleźć u podstaw rozbudowy komunikacji dla celów turystycznych — wywoływało przez dłuższy czas mniej lub więcej namiętne dyskusje. Dziś jednak na terenie zachodniej Europy, a zwłaszcza na obszarze krajów alpejskich, których ludność z natury rzeczy najbardziej jest powołana do rozstrzygania tych kwestyj—starcie to należy do przeszłości, a wynik jest pozytywny dla kolejek górskich.

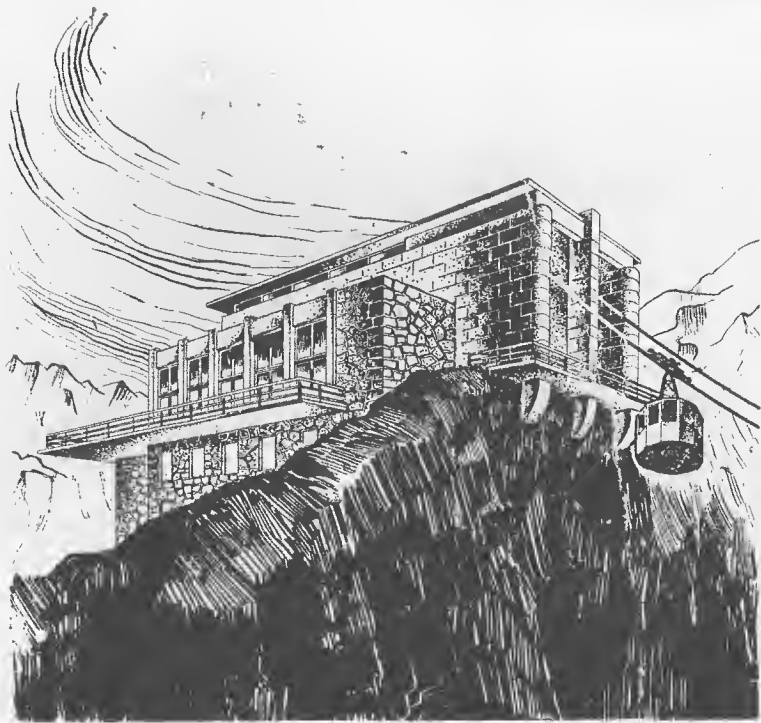
Znany działacz alpejski E. Enzesberger pisze, że „koleje górskie wyrastają jak grzyby z ziemi. W praktyce przeto spór o nie został rozstrzygnięty na ich korzyść. W takim stanie rzeczy prowadzenie dalszego zasadniczego sporu, który wiódł i wieść musiał alpinista wzrosły w cichych czasach turystyki i gór dziewiczych, byłoby walką z wiatrakami“. Inny słynny propagator bezwzględnej ochrony pustaci górskich Dr. G. E. Lammer pisze, że „o ile koleje, drogi, kolejki linowe i t.d. doprowadzają do krainy hal — można je tolerować“. Głosów podobnych pochodzących z obozu zasadniczych zdawałoby się przeciwników kolei górskich, można wycytować bardzo wiele. Entuzjastycznych zaś ocen ze strony zwolenników kolejek górskich cytować chyba nie potrzeba.

Tak więc znaczenie turystyki, jako czynnika bardzo często decydującego o życiu gospodarczym całych rejonów, czy nawet krajów, spowodowało, że potrzebne dla rozwoju ruchu turystycznego inwestycje komunikacyjne uznano za konieczność ekonomiczną. Uznano je tem chętniej gdy okazało się, że są one rentownymi przedsiębiorstwami. Uznano je wreszcie za korzystne i z tego względu, dla wielu miłośników gór szczególnie ważnego, że obawy zniszczenia przyrody i zakłócenia spokoju w górach przez koleje linowe okazały się płonne. Obawy te wiązano dość powszechnie z powstawaniem kolejek w pierwszym okresie ich budowania, a jednakże okazały się one nieuzasadnione.

Obserwacja wpływów kolejek linowych na ruch turystyczny prowadzi do wniosków pomyślnych. Dla czynników opiekujących się turystyką górską stało się na podstawie tej obserwacji jasne, że kolejki górskie przyczyniły się w wysokim stopniu do ujęcia rozproszonego, dzikiego i z dnia na dzień wzrastającego ruchu turystycznego. Ujęły go one w karby ustalonych linii komunikacyjnych;

skoncentrowały go na określonych odcinkach i odciążyły w pożądanym stopniu inne tereny, w których wskutek tego można było próbować osiągnąć ideał górskiego pustkowiecia.

O ile tedy z początku towarzyszył tworzeniu linowych kolei górskich znaczny opór, o tyle teraz zamiary takie w Europie nie napotykają już na sprzeciw. Opór uzasadniony zresztą pojawia się tylko wtedy, gdy projekty kolei linowych atakują najbardziej przepaściste olbrzymie górskie o walorach alpinistycznych wielkiej skali jak n.p. szczyt La Meije w Alpach Delfinatu. Dziś też zarówno kolejki, jak i górskie drogi samochodowe zyskały pełne prawo obywatelstwa. Dwóm ostatnim wielkim dziełom w tej dziedzinie, a mianowicie drodze samochodowej na Grossglockner w Austrii i kolei linowej na Säntis w Szwajcarii nie towarzyszyły już żadne spory. Jedynie tylko w Polsce, gdzie powstaje pierwszy w naszych górach nowoczesna kolej linowa, obudzony został długotrwały spór oparty przeważnie na przesłankach przesądzonych i zupełnie rozstrzygniętych na zachodzie Europy.



Projekt stacji szczytowej na Kasprowym

KOLEJ LINOWA W TATRACH

NIEZREALIZOWANE PROJEKTY PRZEDWOJENNE

Sprawa budowy kolei linowej w górach polskich, a zwłaszcza w Tatrach aktualną jest od przeszło 30 lat. Jeszcze w latach przedwojennych powstały równoległe dwa projekty tatrzańskich kolejek szczytowych, podówczas jeszcze zębatych. Po stronie polskiej (ówczesnej galicyjskiej) pojawił się pomysł budowy kolei zębatej na Świnicę, po stronie zaś słowackiej (ówczesnej węgierskiej) zamierzono zrealizować kolej zębatą wiodącą na Garluch.

Oba te projekty z wielu przyczyn, a przede wszystkim z uwagi na nietrafność oceny turystycznych możliwości nie zostały urzeczywistnione. Projekt kolei zębatej na Świnicę był szeroko dyskutowany i to dwukrotnie w odstępach 10-lecia. I wówczas pojawiły się także głosy prasowe i osobne publikacje. Zamiar ten został nawet przez ówczesny Sejm galicyjski przesadzony w sensie pozytywnym, do budowy jednak nie doszło ze względów postronnych.

W dyskusji, która w swych tezach, przebiegu i nastroju nie odbiegała zresztą od wszystkich tego rodzaju polemik toczonych przedtem na zachodzie Europy — koła reprezentujące tezy ochronny przyrody wypowiedziały się zdecydowanie przeciwko budowie kolei na Świnicę. Koła te jednak ze swej strony wysunęły projekt budowy podobnej kolei wiodącej na przełęcz Krzyżne, a nawet do Morskiego Oka z bocznym odgałęzieniem na Krzyżne. Gospodarcze i turystyczne znaczenie tego rodzaju inwestycji nie było wówczas zupełnie negowane, chodziło natomiast o uzgodnienie trasy zamierzonej kolei. Do uzgodnienia tego nic doszło, a potem wojna pozbawiła aktualności całą tę sprawę.

KOLEJ LINOWA NA POŁUDNIOWEJ STRONIE TATR

W okresie powojennym odżyły w Tatrach projekty wybudowania kolei szczytowej. Odżyły one przede wszystkim po stronie słowackiej. Wobec lepszego zagospodarowania turystycznego i silniejszego podówczas jeszcze ruchu obcych w uzdrowiskach po południowej stronie Tatr — potrzeba kolejki szczytowej dała się tam silnie odczuć. (Były tam zresztą już zaczątki kolejek górskich w postaci kolei na Hrebienok, oraz zlikwidowanej z czasem trasy z Łomnicy Tatrzańskiej na start toru bobslejowego).

Po słowackiej więc stronie rozpoczęto dość wcześnie zabiegi około budowy nowoczesnej kolei linowej na jeden z najwyższych szczytów Tatr, przyczem pod uwagę wchodził Garluch, Łomnica lub Sławkowski Szczyt. Zabiegi te posuwały się naprzód stosunkowo szybko, a ostatecznie skonkretyzowano zamiary i zdecydowano się na budowę wyciągu linowego z Łomnicy Tatrzańskiej na szczyt Łomnicy.

Wielka ta kolej linowa, znajdująca się obecnie w stadium realizacji, budowana przez samorząd słowacki, uchodzi za najpoważniejszą inwestycję turystyczną słowackiego podtatrze. Kolej ta jednak o polowicznym znaczeniu narciarskim atakuje szczyt tatarnicki o dużej skali, koncepcja jej zatem wykracza znacznie poza ramy, jakie przy projektowaniu linowych kolei w górach wysokich bierze się pod uwagę. Obliczenie rentowności tej kolei opiera się na przyjęciu ilości 30.000 turystów z Polski, co niewątpliwie jest dużym zagrożeniem gospodarczym interesów polskiej turystyki, wymagającym środków zaradczych.

WYCIĄG LINOWY PO POLSKIEJ STRONIE

Sprawa budowy kolei linowej na jeden ze szczytów tatrzańskich po stronie polskiej pojawiła się ponownie w ostatnich latach i została zrealizowana. Obserwacja rozwoju turystyki na szerokim świecie, oraz niewątpliwie przekształcenie się turystyki polskiej, wysunęły postulat budowy kolei linowej w Tatrach na czoło nieodzownych inwestycji. Bezpośrednim impulsem podjęcia tej myśli było wzrastające międzynarodowe znaczenie Zakopanego i głosy domagające się zaopatrzenia największego zimowiska w Polsce w urządzenie, które pozwoli mu rozwinąć się i dotrzymać kroku stacjom zagranicznym.

Głosy te pojawiły się przedewszystkiem ze sfer narciarskich, jako wynik masowej ekspansji narciarstwa w Polsce. Pozatem jednak coraz liczniejsi przybysze zagraniczni odwiedzający Zakopane dając wyraz swemu uznaniu dla warunków krajoznawczych i turystycznych tej miejscowości, stwierdzali jednogłośnie jej braki. Oto miejscowość ta nie posiada atrakcyj i urządzeń dla ruchu turystycznego, jakie posiadają tej klasy stacje klimatyczne na zachodzie Europy. Przedewszystkiem nie posiada Zakopane ani jednej kolejki szczytowej, pozwalającej na łatwe oglądanie widoków panoramicznych w lecie, a na dogodne i odpowiadające pojęciom nowoczesnych ułatwień uprawianie narciarstwa w zimie.

Skonkretyzowanie postulatu budowy kolei linowej w Tatrach znalazło swój wyraz na łamach prasy. Ponadto ujęte zostało w formie memorjałów i referatów wśród instytucji zajmujących się ruchem narciarskim i turystycznym. Myśl będąca odnowieniem dawnej koncepcji z zastosowaniem jednak nowoczesnych zdobyczy techniki i poglądów, wywołała z jednej strony gorące wyrazy uznania, z drugiej zaś namiętne sprzeciwy.

POCZĄTEK SPORU O KOLEJ LINOWĄ W TATRACH

Polemika prasowa jaka rozwinęła się około zamiaru budowy kolei linowej w Tatrach w swem wydaniu 1934/35 r. w niczem prawie nie różniła się od publicznej dyskusji toczonyj swego czasu przy omawianiu projektu kolei zębatej na Świnicę w latach poprzednich. Ponownie starty się dwa kierunki w okolicznościach zmienionych jedynie pogłębieniem poglądów jednej i drugiej strony. I znowu jeden kierunek reprezentował tendencję t. zw. ochrony przyrody

ze strony ludzi nauki i pewnego odłamu tursytów niechętnych dla nowoczesnego udostępniania gór i pragnących je utrzymać w stanie pierwotnym, możliwie nieskażonym. Drugi kierunek reprezentowany był przez szerokie sfery turystyczne, przedewszystkiem narciarskie, zainteresowane w gospodarczym rozwoju turystyki. Na pierwszym miejscu postawił on korzyści płynące z faktu uruchomienia kolejki dla ruchu turystycznego szczególnie zagranicznego, dla narciarstwa, a przedewszystkiem wziął pod uwagę pozytywne skutki gospodarcze dla Zakopanego i dla całego Podhala.

Polemika nie dała wyników ostatecznych. Była bardzo długa i szczegółowa, a przedyskutowanie wszystkich faz zagadnienia było możliwe choć nie zostało osiągnięte. Dopóki dyskusja utrzymywała się w granicach polemiki rzeczowej, przyczyniała się niewątpliwie poważnie do pogłębienia studjów i analiz związanych z pracami około realizacji kolei. Z chwilą jednak gdy do polemiki wniesione zostały argumenty nierzeczowe, akcenty osobiste i wiele nieścisłości, spór przybrał cechy akademickich dociekań, naczczonych niejednokrotnie zacietrzewieniem i namiętnością.

KONKRETNY PROJEKT KOLEI NA KASPROWY

Jeszcze we wstępnym okresie sporu na wiosnę 1934 r. nastąpiło jego rozstrzygnięcie przez fakt. Ministerstwo Komunikacji zainteresowawszy się problemem budowy kolei linowej w Tatrach, zarządziło przeprowadzenie planowych studjów i opracowanie projektów technicznych. Z tą też chwilą rozpoczęła się praca około zrealizowania budowy zrazu na odcinku organizacyjnym i gospodarczym, później zaś w zakresie ściśle technicznym.

Z rozważanych uprzednio projektów kolei linowej w Tatrach zatrzymano się na dwóch konkretnych pomysłach poprowadzenia nowoczesnego wyciągu linowego bądź na Kasprowy Wierch nad Doliną Kasprową, bądź na Czerwone Wierchy z Doliny Małej Łąki. Po rozważeniu wad i zalet alternatyw, przychyłono się ostatecznie do projektu budowy kolei linowej na szczyt Kasprowego Wierchu. O poniechaniu zamiaru budowy wyciągu na Czerwone Wierchy zadecydował fakt, że jakkolwiek pasmo jest wyższe od Kasprowego, to jednak dla zrealizowania kolei na Czerwone Wierchy należałoby zbudować długą i kosztowną drogę dojazdową do punktu wyjściowego kolejki.

KORZYŚCI PROJEKTU

Uznano projekt budowy wyciągu na Kasprowy jako najkorzystniejszy i w pełni zasługujący na realizację, przyczem na podkreślenie zasługuje, że kolejkę można było zbudować w sposób możliwie umiarkowany, przy salwowaniu interesów ochrony przyrody i uwzględnieniu postulatów krajobrazowych. Szczyt Kasprowego Wierchu posiada dla turystyki zimowej znaczenie kluczowe. W zimie Kasprowy Wierch jest dla narciarzy punktem rozbieżnym najlepszych i najdłuższych, a obecnie już najwięcej ulubionych zjazdów. Bogactwo terenów narciarskich na jego zboczach, oraz w najbliższej okolicy szczytu wysuwa tę górę na czoło wszystkich możliwości (vide plastyczna mapa Kasprowego opracowana przez T. Zwolińskiego).

Również i w lecie Kasprowy Wierch położony na granicy Tatr Zachodnich i Wysokich jest wspaniałym punktem widokowym, z którego otwiera się rozległa panorama na Tatry polskie i czeskie. Ponadto może on w okresie letniego sezonu służyć jako punkt wypadowy dla najróżnorodniejszych wycieczek wysokogórskich.

STUDJA WSTĘPNE

Z wczesną wiosną 1934 r. przystąpiło Ministerstwo Komunikacji do studjów terenowych związanych z zamierzoną budową kolejki. Roboty były trudne, gdyż śniegi zalegające przepaściste stoki spadające z ramienia Kasprowego ku Dolinie Kasprowej, stanowiły poważną przeszkodę i w wysokim stopniu utrudniały pomiary. Dla wykonania tych pomiarów musiano założyć obszerny poligon, co umożliwiło przeprowadzenie ich z najwyższą dokładnością i uzyskanie wszystkich danych do projektu technicznego oraz studjów szczegółowych.

Mimo wspomnianych trudności zdolano w niedługim stosunkowo czasie wykonać zdjęcia terenowe, które pozwoliły na analizę usytuowania tras. Tak prace miernicze, jak i dalsze badania oraz późniejsze roboty budowlane cechowała stale wielka pieczołowitość dla przyrody tatrzańskiej, a wszystkie kroki poczynione w terenie liczyły się nicodmiennie z jaknajdalej posuniętą ochroną tej przyrody.

W wyniku studjów nad rzeźbą terenu, oraz nad ogólnym układem stosunków komunikacyjnych, postanowiono trasę poprowadzić z Kuźnic wprost na szczyt Kasprowego Wierchu. Konfiguracja je-

dnak terenu wymagała, aby w środkowym mniej więcej punkcie, w okolicy Turni Myślenickich zastosować zmianę kierunku trasy. Była to okoliczność raczej pomyślna, gdyż przez włączenie stacji pośredniej uzyskiwało się większą przelotność linii po której mogły przebiegać równocześnie po 2 wagony w każdym kierunku.

Ponadto wybudowanie stacji pośredniej na Myślenickich Turniach będzie miało duże znaczenie dla przyszłego rozwoju sportu saneczkarskiego w Tatrach, Turnie Myślenickie bowiem leżące przeszło 300 m. wyżej nad Kuźnicami mogą być miejscem startu dla toru saneczkarskiego. Sam tor wykorzysta drogę, którą dla potrzeb budowy przetworowano na przestrzeni 3 km. z Kuźnic aż po Turnie. Pośrednia stacja wreszcie na Myślenickich Turniach umożliwi pobyt w przepięknym punkcie widokowym dla osób nie mogących wyjeżdżać na szczyt Kasprowego.

SYTUOWANIE TRASY

Największe trudności przedstawiała górna część trasy kolei, odcinek od Myślenickich Turni po szczyt Kasprowego Wierchu. Studjowano tu dwa zasadnicze warjanty. Pierwszy prowadził trasę w głąb Doliny Kasprowej, drugi zaś przebiegał wzdłuż ramienia schodzącego ze szczytu Kasprowego do Myślenickich Turni. Oba te warjanty najeżone były trudnościami technicznymi w przeciwieństwie do dolnego odcinka z Kuźnic na Myślenickie Turnie, który udało się rozwiązać pomyślnie w krótkim stosunkowo czasie.

Przy zadecydowaniu górnego odcinka zarzucono umyślnie znacznie dogodniejszą trasę, wiodącą dnem Doliny Kasprowej, gdyż zachodziła w tym wypadku konieczność wycięcia szerokiego pasa w starym lesie, nadającym się niewątpliwie do traktowania jako ścisły rezerwat. Po odstąpieniu jednak od tego warjantu natrafiono na szczególnie wielkie trudności przy ustaleniu kierunku Myślenickie Turnie — Kasprowy Wierch i kierunek ten musiano kilkakrotnie przesuwac. Wspaniała iglica skalna wznosząca się tuż poniżej Kasprowego utrudniała usytuowanie kolei, turnia bowiem ta znajdowała się w osi trasy na przyszłej drodze wagonów.

Po wielu dodatkowych pomiarach znaleziono wreszcie rozwiązanie dogodne stawiające jednak bardzo duże wymagania wykonawcom budowy. Zdecydowano się na to rozwiązanie z tego względu, gdyż zapewniało ono niemal zupełnie zasłonięcie kolei w górnej jej części od strony hal Goryczkowych, a ponadto sytuowało ją nad

terenem bądź zupełnie niezalesionym, bądź porośniętym rzadkim młodnikiem.

OSTATECZNE USTALENIE

Wystudjowanie trasy wzdłuż ramienia Kasprowego związane było z dużymi trudnościami kulminującymi w znalezieniu miejsc dogodnych dla wzniesienia wież podporowych. W związku z tem poszukiwania musiały iść tuż obok ostrza grani i wyzyskiwać nie-liczne boczne uskoki skalne, na których wyznaczono miejsce na wieże podporowe tak dla głównej kolei stałej, jak też dla prowizorycznej kolejki roboczej, która po zakończeniu budowy zostanie usunięta.

Długie miesiące trwały te prace i wymagały bardzo wielkiego wysiłku. Ostatecznie ustalona górna trasa kolei wiedzie od Turni Myślenickich w stronę Kasprowego Wierchu niemal dokładnie wzdłuż grani ramienia, przyczem spoczątku biegnie po zachodniej stronie, poczem przechodzi na stronę wschodnią. Na odcinku tym roztacza się zrazu daleki widok na Halę Goryczkową, Kondratową, Czerwone Wierchy i Giewont, a potem po przejściu na wschodnią stronę grani otwiera się zupełnie odmienny krajobraz z dzikimi uroczyskami Kasprowej Doliny. Najbliższe skaliste otoczenie kontrastuje tu w pełen uroku sposób z rozległym widokiem na Podhale. Bezpośrednie sąsiedztwo skrzęsanych ścian, iglic i przepaściwych turni, oraz rozległe perspektywy na dalekie Podhale stanowią prawdziwy urok tej kolei wyróżniający ją korzystnie wśród wszystkich innych kolei linowych w terenie alpejskim, które niemal z reguły pną się monotonicznie na strome stoki.

REALIZACJA PROJEKTU

Po ustaleniu trasy i sporządzeniu szczegółowego projektu, przy którym główny nacisk położono na opracowanie fundamentów w zależności od technicznego charakteru podłoża, przystąpiono do wykonania projektu, co dla świata technicznego było rzeczą o tyle trudną, że budowę tego rodzaju prowadzić miano poraz pierwszy w Polsce.

Rozpisano przetarg orientacyjny dla otrzymania kosztorysu budowy i zbadano możliwości kredytowego wykonania. Możliwości te jednak przedstawiały się zrazu jako ograniczone i dopiero z wiosną 1935 r. zmontowano pierwszą koncepcję finansową, polega-

jącą na uzyskaniu 2 i pół miliona kredytu długoterminowego na budowę kolejki. Kredyt ten miało zapewnić Towarzystwo „Prudential“, a w spółce prócz innych udziałowców zarezerwowane było miejsce dla Gminy Zakopanego. Ta ostatnia miała zaciągnąć długoterminową pożyczkę zagwarantowaną przez Skarb Państwa i przez Polskie Koleje Państwowe.

Tak Zakopane jak i firma „Prudential“ wycofały jednak swe zobowiązania, wobec czego poszukano innego ostatecznego już sposobu sfinansowania budowy. Rozpisano drugi przetarg, do którego zgłosiło się 7 firm między niemi Stocznia Gdańska z ofertą długoterminowego kredytu na wykonanie wszystkich prac około budowy kolei linowej, z wyjątkiem robót budowlanych.

Ogólny kosztorys budowy wynosił 2.200.000 zł. a w tem roboty architektoniczne i budowlane obliczone były na 800.000 zł. na które musiano znaleźć pokrycie. W tej fazie nasunęło się nowe rozwiązanie. W Małopolsce, we Lwowie, istniał fundusz Małopolskich Kolei Lokalnych, którego przeznaczenie było zgodne z projektem budowy kolei na Kasprowy, fundusz ten bowiem w swoim statucie przeznaczony był na budowę kolei lokalnych, wicynalnych, tramwajów i t. p.

Komitet ekonomiczny Rady Ministrów uchwałą z dnia 24 lipca 1935 r. upoważnił Polskie Koleje Państwowe do przystąpienia do spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, mającą budować kolej linową (z udziałem 51%) i zezwolił na pożyczkę z funduszu Małopolskich Kolei Lokalnych. Do spółki przystąpiła pozatem Stocznia Gdańska, Liga Popierania Turystyki, Towarzystwo Krzewienia Narciarstwa i Polskie Biuro Podróży „Orbis“. Akt Spółki podpisano dnia 24 lipca 1935 r. i w dniu tym wybrano władze przedsiębiorstwa, przyczem w skład Rady Nadzorczej weszli: dyr. Ceceniowski Robert, dyr. Fularski Mieczysław, prof. inż. Mischke Aleksander, dyr. Macudziński Bolesław, gen. dyr. inż. Ludwik Noe, dyr. inż. Stodolski Mieczysław, nac. Dr. Szatkowski Henryk, dyr. Uhnat Franciszek i dyr. Waserberger Henryk.

Zarówno członkowie Rady i Zarządu Spółki pracują honorowo, nie pobierając żadnych płac z wyjątkiem diet i faktycznych kosztów podróży. Temsamem koncepcja spółki nosi charakter wybitnie społeczny, co podkreślone jest przez postanowienie statutu mówiące; że dochody przeznaczone są w pierwszym rzędzie na zamortyzowanie poczynionych wkładów, następnie zaś obracane mają być na instytucje turystyczne społecznego charakteru według progra-

mu pracy zatwierdzanego przez Ministra Komunikacji. Zgodnie z tą koncepcją, udziały Stoczni Gdańskiej zostaną po wypłaceniu należnego Stoczni kapitału wykupione przez pozostałych spółników.

KONCESJA BUDOWLANA

Po zrealizowaniu koncepcji finansowej przystąpiono do konkretnego wykonywania budowy. Sprawa formalnego udzielenia koncesji na budowę została odroczone na pewien czas, jednakże mimo to warunki koncesji zostały równocześnie z ukonstytuowaniem się Spółki ustalone przez Ministerstwo Komunikacji i podane do wiadomości Spółce jako obowiązujące. Udzielenie koncesji wymagało dłuższego postępowania z tego powodu, ponieważ ustalenie praw własności oraz współwłasności gruntów, nad którymi przechodzić miała kolej, nastęrczało, jak to zwykle bywa na Podhalu, duże komplikacje. Formalne udzielenie koncesji przez Ministerstwo Komunikacji nastąpiło w dniu 3/XII 35 r.

ROBOTY PRZYGOTOWAWCZE W TERENIE

W pierwszych dniach lipca 1935 r., przystąpiono do wyrównania i umocowania istniejącej drogi leśnej, prowadzącej z Kuźnic ku Myślenickim Turniom. Tu stworzyć należało bazę materiałową dla całej budowy, a transporty wysyłać się miało na Kasprowy zapomocą specjalnie zainstalowanej kolejki linowej. Tu wreszcie rozpocząć się miały prace nad wzniesieniem budynku stacji pośredniej, mającej pomieścić główną mechaniczną część wyciągu.

Wspomnianą drogę od Kuźnic na Myślenickie Turnie zbudowano w przeciągu kilku tygodni, prowadząc ją trasą istniejącej już drogi, którą rozszerzono o 1 m. Prace wykonano z największą ostrożnością, oszczędzając możliwie każde napotkane drzewo, a ścinając jedynie te drzewa, które zagrażały linii wysokiego napięcia z Kuźnic do Turni Myślenickich, oraz kierunkowi lin nośnych kolei (jedną z podpór na ramieniu Kasprowego przesunięto nawet specjalnie dla zachowania samotnie stojącej limby).

Prace budowlane i konstrukcyjne rozpoczęto od razu na całej trasie przyszłej kolei, zakładając także fundamenty pod budynki, wieże podporowe, oraz wznosząc mury. Dobrany z wielkim nakładem ostrożności personel techniczny, pozwolił na rozwinięcie tempa budowy, które wzbudziło podziw wszystkich fachowców

zwiedzających budowę. Dzięki niezaprzeczonemu entuzjazmowi i istotnie wielkim wysiłkom zdołano mimo niekorzystnej pory jesiennej, częstych deszczów i śnieżyc posunąć budowę naprzód z dużą szybkością. Zastosowanie nowoczesnych metod pozwoliło już do połowy grudnia 1935 r. wykończyć w ogólnym zarysie stację wyjściową w Kuźnicach, stację pośrednią na Myślenickich Turniach, wzniesić wszystkie podpory i przeprowadzić zasadnicze roboty na stacji końcowej na szczycie Kasprowego Wierchu.

ENERGICZNE TEMPO PRAC

Inżynierowie i profesorowie zagraniczni, którzy w ciągu jesieni zwiedzali kilkakrotnie budowę używając przytem kolejki pomocniczej wzniesionej w szybkim czasie, wypowiedali wyrazy największego uznania i entuzjazmu dla solidności, fachowości i tempa pracy racjonalnie prowadzonej budowy. Przebieg tej budowy określili jako zupełnie wyjątkowy wysiłek techniczny, dla którego trudno znaleźć przykład w Europie.

Pomimo niepogody, na wolnym powietrzu, zdołano wykonać wszystkie konstrukcyjne części budowy i umożliwić stawianie na olbrzymich blokach betonowych żelaznych wież podporowych, oraz wprowadzić konstrukcje żelazne do poszczególnych budynków stacyjnych. Używano szybko wiążącego cementu „Alka”, którego zastosowanie umożliwiło kontynuowanie robót przy niskiej temperaturze.

KOŃCOWA FAZA ROBÓT

Na szczycie Kasprowego trzeba było wybudować olbrzymich rozmiarów cieplak drewniany, ogrzewany centralnie. Przykryto nim cały przyszły budynek, co pozwoliło nawet przy wielostopniowych mrozach, kurniawach i wichrach halnych spokojnie prowadzić wszystkie prace około budowy stacji końcowej. Przeważnie budowano w czasie dnia na dwie zmiany, nie rzadko jednak pracowano dniem i nocą zmieniając trzykrotnie drużyny robotników. System ten jednak stosowano przeważnie tylko na szczycie Kasprowego.

Budowa kolei była niewątpliwie dobrą szkołą dla inżynierów, techników i robotników polskich. Kształtowała nie tylko ich wiedzę, ale także i ich charaktery. Nierzadkie były wypadki, że mimo wielostopniowego mrozu i wichru przewracającego turystę, wyko-

nywano nieprzerwanie roboty na otwartych wysokich wieżach żelaznych, co świadczy o wielkiej odporności pracowników.

Tylko dzięki temu wysiłkowi kierownictwa budowy, personelu technicznego i robotników, zdołano mimo wszelkich trudności terenowych i atmosferycznych postąpić z robotami w tempie rekordowym jak na europejskie stosunki. W tym zakresie osiągnięto sukces, którego dotychczas żadna z budowanych kolei linowych w Europie nie uzyskała.

WDZIĘCZNOŚĆ MIEJSCOWEJ LUDNOŚCI

Nie można przeoczyć faktu, że całe bez wyjątku Podhale przyjęło realizację kolei z największym uznaniem, wdzięcznością i entuzjazmem. Przez zatrudnienie 500—700 robotników dziennie został poważnie osłabiony stan bezrobocia na Podhalu i znaczna w sumie kwota weszła w życie gospodarcze całej okolicy w okresie martwego sezonu. Pozatem ludność Podhala zdaje sobie sprawę z tego, że pod wpływem ożywienia się ruchu turystycznego, osiągniętego dzięki kolei linowej, doznają poprawy stosunki gospodarcze na całym Podhalu. Poprawa tych stosunków w dalszym ciągu umożliwi inne tak niezbędne ze stanowiska turystycznego inwestycje, jak kanalizacja, wodociągi, elektryfikacja, urządzenia sanitarne i t.p. Wyrazem tego stosunku Podhala do inicjatorów budowy memorjał ludności podhalańskiej zawierający kilka tysięcy podpisów, a doręczony p. Premierowi w dniu 16. I. 1936 r. przez osobną delegację*).

*)

Zakopane, dnia 14 stycznia 1936 r.

Do

Wysokiego Rządu Polskiego
na ręce Pana Prezesa Rady Ministrów
Marjana Zyndram - Kościałkowskiego

w W a r s z a w i e
ul. Krakowskie Przedmieście 46.

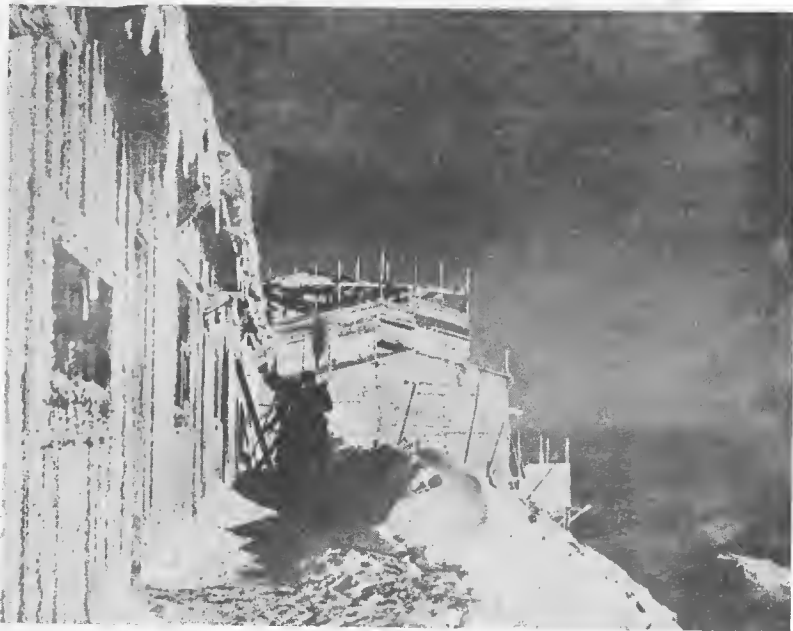
Mieszkańców Zakopanego
okolic — niżej podpisanych

P O D Z I Ę K O W A N I E.

My Podhalanie pozwalamy sobie złożyć niniejszem na ręce Pana Premiera—
dla Wysokiego Rządu Polskiego szczere i serdeczne podziękowanie za troskliwą opiekę nad Podhalem, wyraz której widzimy w budującej się kolei linowej na Kasprowy Wierch.



„Cieplak“ pod szczytem Kasprowego.



Barak robotniczy pod szczytem.



Jazda kolejką roboczą.

SZCZEGÓŁY TECHNICZNE

Ze szczegółów technicznych na podkreślenie zasługując, że z początku zamierzano wybrać system kolei linowej Pohliga, który jednak dotychczas nie zdał jeszcze wystarczającego egzaminu. Wobec tego wybrano system Bleicherta, według którego zbudowano prawie wszystkie kolejki linowe na świecie.

Zasadniczy schemat kolei linowej składa się z dwóch równoległych zawieszonych lin nośnych, zakotwiczonych na górnej stacji, a napiętych na dolnej stacji ciężarami tworzącymi przeciwwagę napinającą. Liny te podparte są w określonych odstępach na wieżach, któ-

Wysoki Rząd nasz i ludzie, którym rozwój Podhala jest drogi, zwrócili swoją uwagę na konieczność odpowiednich do potrzeb Zakopanego urządzeń i dali nam wspaniałą kolej linową.

Dzięki tej inwestycji, która upodobniła Zakopane do stacji klimatycznych Europy Zachodniej i której tempo prac wzbudziło podziw wszystkich, kilkuset Podhalań znalazło pracę i możliwość przetrwania do lepszego okresu.

Zdaniem naszym kolej linowa ściągnie do Zakopanego i okolic turystów z kraju i zagranicy, stwarzając podwaliny gospodarczego rozwoju Podhala przez danie pracy i zarobku przemysłowi miejscowemu, w szczególności turystycznemu, tym wszystkim, dla których ruch turystyczny jest w tej nieurodzajnej krainie podstawą bytu.

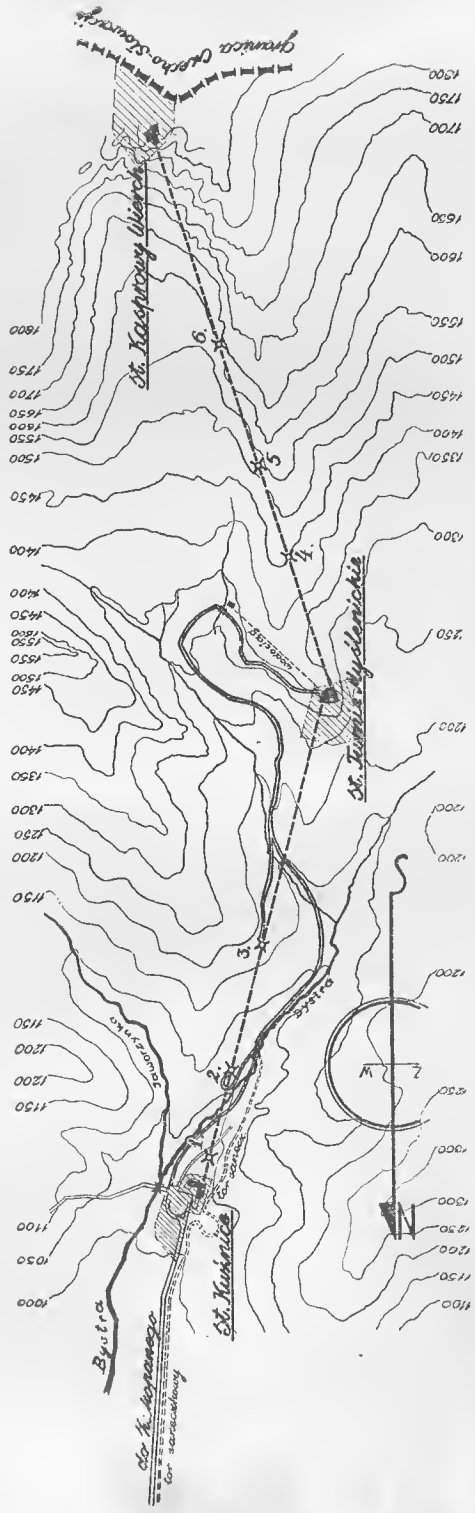
Z całą stanowczością odeprzeć musimy nieuzasadnione ataki wielu t. zw. „ochroniarzy“, którzy bądź kierowani złą wolą, bądź niezajomością stanu faktycznego i dotychczasowej rabunkowej gospodarki w Tatrach, zarzucają organizatorom budowy kolei linowej dewastowanie i szpecenie gór.

Jednymi z wielu dwudów niszczyielskiej gospodarki w górach, braku opieki i nadzoru ze strony t. zw. „ochroniarzy“ w okresie poprzednim, jest urządzenie kamieniołomów w Zakopanem, które wygolonemi regłami smutne czynią wrażenie, oraz wycięcie doszczętne tysięcy metrów kubicznych drzewa z lasów tatrzańskich, jedynie dla celów handlowych.

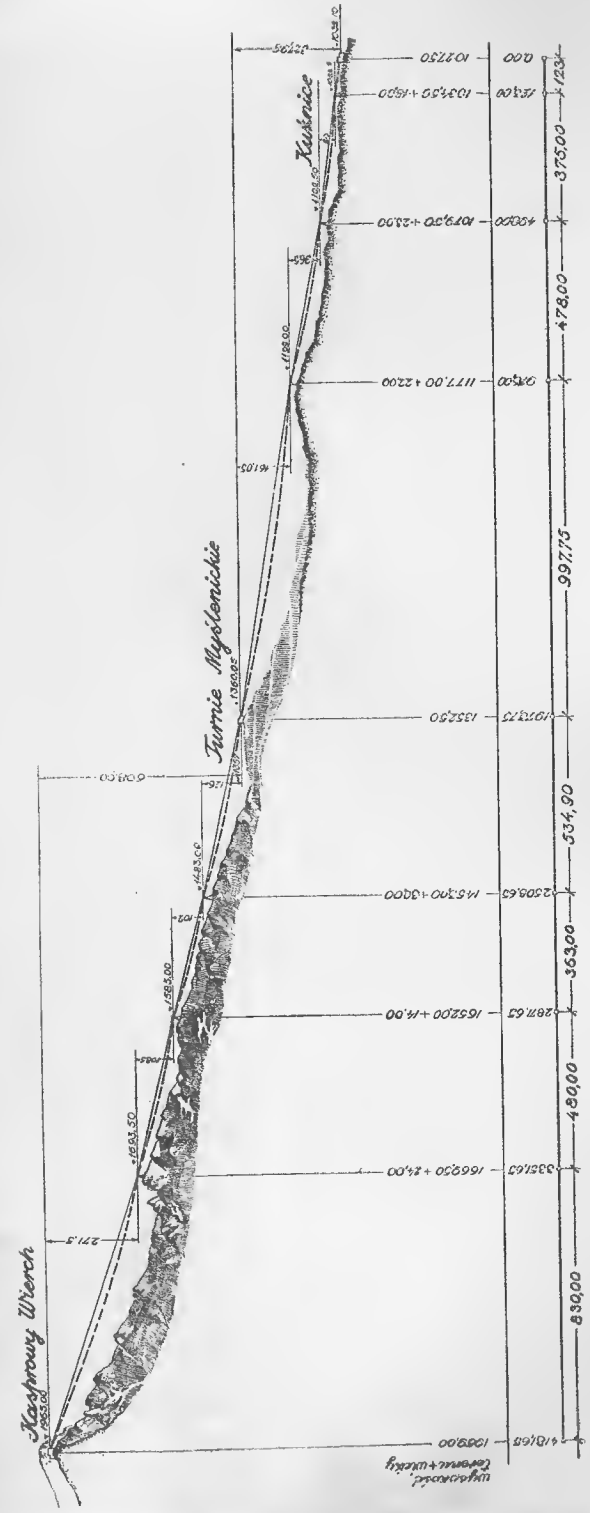
Kolej linowa da nam wprawdzie korzyści gospodarcze, to jednak my Podhalańce zbyt kochamy góry i szanujemy siebie, by dla względów jedynie materialnych współdziałać i współpracować z ludźmi, których działalność byłaby dla piękna i dobra gór szkodliwą.

Jesteśmy wdzięczni Wysokiemu Rządowi za życzliwe poparcie inicjatywy tych ludzi, którzy dzięki temu znaleźli zrozumienie dla swych zamierzeń, opiekę i środki finansowe na budowę kolei linowej w okresie tak ciężkim gospodarczo dla kraju. Budowa ta dała wydatne zmniejszenie bezrobocia na terenie Zakopanego i okolic, oraz nadzieję lepszego jutra dla wyczerpanych długotrwałym kryzysem mieszkańców Podhala.

Wierzmy, że podziękowanie nasze, jakie składamy Wysokiemu Rządowi, przyjęte będzie jako dowód naszej lojalnej współpracy i ustosunkowania się oraz wiary, jaką tutejsze społeczeństwo posiada do programu i celowych poczynań Rządu i dalszej opieki ze strony Władz, o którą prosimy.



Plan sytuacyjny trasy kolejki



Podłużny przekrój trasy kolejki

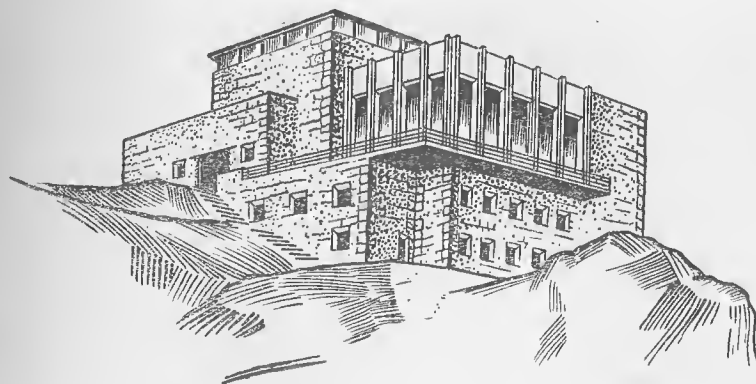
rych na całej trasie od Kuźnic po szczyt Kasprowego znajduje się 6. Na każdej z lin nośnych kursuje jeden wagon przesuwany za pomocą liny ciągnącej, przyczem ruch wagonów jest zsynchronizowany tak, że gdy jeden wagonik idzie do góry, drugi równocześnie zjeżdża w dół. Lina ciągnąca przyczepiona jest do wagonika, biegnie do stacji końcowej wokół koła napędzanego przez silnik i przechodzi do drugiego wagonika, do którego jest również przy-mocowana.

Cała budowa kolei została zmechanizowana i zmotoryzowana możliwie w największym stopniu. Dla transportu materiałów z Kuźnic do Turni Myślenickich wybudowano wspomnianą drogę, na- byto 4 samochody, które w trudnych warunkach terenowych wy- kazały pożądaną sprawność. Do robót budowlanych stosowano kil- ka betoniarek elektrycznych, jeden kompresor do przebijania skał, trzy dźwigi do podnoszenia materiałów, 10 lewarów, 6 nitarek i wiele innych pomniejszych maszyn pomocniczych.

Place budowy zostały oświetlone elektrycznością dla robót noc- nych, przyczem na górnej stacji zastosowano specjalny agregat do wytwarzania prądu. Centralnego ogrzewania, zainstalowanego w ciepłaku na Kasprowym Wierchu, używano równocześnie do wy- twarzania wody potrzebnej do robót budowlanych.

Plan budowy przewiduje wyłącznie wzniesienie trzech stacyj ko- lei. Oprócz końcowej stacji na Kasprowym zostanie tam zbudowa- ne przez Ministerstwo Komunikacji obserwatorium meteorologicz- ne. Natomiast żadnych innych budynków na szczycie Kasprowego nie przewiduje się. Charakter budowli architektonicznych, w prze- ciwieństwie do budynków zagranicznych tego rodzaju, dostosowa- ny został w materiale i formach do budowli wznoszonych w tech- nicy kamiennej w Tatrach przy formach prostych bez użycia tyn- ków i ozdób.

Budowa prowadzona jest pod kontrolą specjalnie wyznaczonych przez Ministerstwo Komunikacji inspektorów z pośród najwybit- nych specjalistów tego resortu.



Projekt stacji szczytowej na Kasprowym

KOLEJ NA KASPROWY A OCHRONA PRZYRODY

CZY KOLEJ LINOWA ZAGRAŻA PRZYRODZIE

Istotą dyskusji prasowej około budowy kolei linowej na Kaspro- wy Wierch było zagadnienie stosunku tej budowy do problemu ochrony przyrody. Zwolennicy ścisłej ochrony przyrody twierdzili, że budowa narusza zasady tej ochrony i przekreśla zamiar szczyto- wego osiągnięcia w tej dziedzinie, pod postacią utworzenia Parku Narodowego w Tatrach. Natomiast zwolennicy budowy kolei lino- wej w Tatrach stali na stanowisku, że zrealizowanie budowy w ni- czym nie grozi tatrzańskiej przyrodzie, że jej nie niszczy i że nie przesądza w sensie negatywnym sprawy Parku Narodowego w Ta- trach.

Na przebiegu tej polemiki zaciążyło w sposób bardzo istotny niejasne i niesprecyzowane pojęcie ochrony przyrody, którego do dziś dnia niema. Dla jednego bowiem rozmiar pojęcia ochrony przyrody jest równoznaczny ze ścisłym rezerwatem, dla drugiego natomiast przyroda jest dostatecznie chronioną, gdy jej nie grozi normalna eksploatacja gospodarcza. Ustawa, która mogłaby sko- dyfikować rozmiar ochrony przyrody, nie mogła w danym wy- padku wyjaśnić sprawy. Z jednej strony bowiem ustawa polska z 10. III. 1934 r. o ochronie przyrody ma charakter wybitnie pro- hibicyjny. Nie ujmuje sprawy ogólnie, a jedynie postanawia, że

w pewnych bardzo określonych wypadkach pewien rozmiar ochrony przyrody może być stosowany. Z drugiej strony trudności polegały na tem, że przy konkretnej budowie kolei linowej na Kasprowy nie było takich wypadków, dla których ustawa o ochronie przyrody mogłaby być stosowana.

NIEISTOTNE ZARZUTY.

Rozbieżność pojęć zasadniczych po obu stronach przyczyniła się do zaostrenia dyskusji, w której pod adresem towarzystwa budującego kolej linową padały ostre i gwałtowne oskarżenia, niezgodne z prawdą, lub też znacznie przesadzone i zniekształcone. Zarówno kierownictwo budowy jak też i wykonawcy przy każdej podejmowanej robocie dokładali wszelkich starań, by zmiany w terenie były jaknajmniejsze i by uszkodzenia przyrody ograniczone zostały do jaknajmniejszego minimum.

Wszak sama kolej linowa w swjej istocie jest tego rodzaju środkiem komunikacji, który w możliwie najmniejszym stopniu narusza przyrodzone warunki okolicy ponad którą przechodzi. Poza budynkami stacyjnymi i poza fundamentami podpór, zresztą nielicznych, sama kolejka idąc powietrzem z przyrodą się nie styka. Nie wpływa więc na jej stan, wegetację, na sposób poruszania się fauny, nie wydaje żadnych hałasów, gwizdów, dymu, gazów spalinowych i t. d. Gdyby szukać środka komunikacyjnego najmniej hałaśliwego i najmniej niszczącego swemi urządzeniami podłoże, musianoby zwrócić się właśnie ku kolejce linowej.

Natomiast inne kolejki np. zębate lub na szynach, a także wszelkiego rodzaju drogi samochodowe, powodują niepomierne większe zmiany w krajobrazie. Nie można pominąć też okoliczności, że podróżni na kolejce linowej mając pełną możność oglądania okolicy, nie mogą jej w dowolnym punkcie opuścić i w okolicznym terenie się poruszać, co tak silnie występuje np. przy drogach samochodowych. Trzeba więc stwierdzić, że ze środków lokomocji możliwych do zastosowania w górach, kolejka linowa jest ze względu na postulaty ochrony przyrody środkiem najodpowiedniejszym.

Trasa kolei linowej przeprowadzona z boczami doliny potoku Bystrej, a następnie ramienia Turni Myślenickich i Kasprowego Wierchu, nie narusza w żadnym miejscu dzikiego uroczyska Doliny Kasprowej, rzekomo przeznaczonej na rezerwat w przyszłości. Trasa kolei przechodzi wzdłuż ramienia Kasprowego Wierchu i wcale

do górnej części doliny nie wkracza, nad dolną zaś jej częścią przechodzi na wysokości przeszło 120 m. w powietrzu, co oczywiście żadnego wpływu na stan wegetacji w dolinie mieć nie może.

BUDYNKI STACYJNE

Pod względem zewnętrznego wyglądu stacje kolei są szarmonizowane z krajobrazem w swem wykonaniu z potężnych brył granitowych i w spokojnych monumentalnych formach. Budynek na Myślenickich Turniach stoi wśród lasu, częściowo ukryty przed wzrokiem. Budynek pod szczytem Kasprowego przytulony do skał jest usytuowany zupełnie podobnie jak od wielu lat istniejące schronisko na Wadze w Tatrach słowackich.

PRZECINKI LEŚNE

Jedynym punktem spornym może być fakt, że dla przeprowadzenia przewodów wysokiego napięcia z Kuźnic na Myślenickie Turnie i na całej przestrzeni, na której trasa kolei posuwa się nad lasem, musiano porobić przecinki leśne, zresztą możliwie najmniejszej szerokości. Niezależnie od tego, że są to wymogi ustawowe, przecinki te istotnych szkód przynieść nie mogły.

Są one przedewszystkiem stosunkowo niewielkie, albowiem większość gruntów, nad którymi przechodzi kolej linowa, огоłочona jest oddawna z drzewostanu. Od Kuźnic do Doliny Kasprowej kolej przechodzi nagiem zupełnie zboczem i tu nie trzeba było żadnych przecinek uskutecznić. Począwszy zaś od Turni Myślenickich posuwa się trasa kolei nad niską kosodrzewiną, skałami oraz przepaściami, gdzie znowu nie było żadnej potrzeby usuwania nieistniejącego zresztą drzewostanu.

Przecinki na trasie kolei są to dwa pasy niewielkie, możliwie jaknajwęższe, przyczem przecięciu uległ prawie wyłącznie las młody świeżo zalesiony na rewirach wyrąbanych jeszcze przed laty.

DROGA

Przy budowie kolei ograniczono się do używania dróg dawniej już w danym terenie istniejących, aby nie stwarzać nowych dróg i w tym celu lasu nie wycinać. Droga samochodowa do zwożenia materiałów z Kuźnic na Turnie Myślenickie, o długości niespełna 3 km. jest tylko rozszerzeniem oddawna tędy prowadzącej drogi jezdnej, która była używana przy eksploatacji tych lasów. Charakterystyczne jest, że droga ta na długich odcinkach przechodzi przez

halizny, które pozostały po wyrąbaniu lasów przed laty i które do dnia dzisiejszego nie zostały zalesione.

Rozszerzenie tej drogi o 1 m. przeprowadzone przez Towarzystwo Budowy Kolei kosztowało zaledwie kilkanaście drzew. Jedynie tylko ostatni odcinek drogi mierzący kilkaset metrów został wybudowany w ścisłym związku z koleją. Odcinek ten jednak prowadzi stosunkowo rzadkim lasem, tak, że nie potrzeba było usuwać większej ilości drzew. Krótkie dojścia przetrasowane do obu podpór między Kuźnicami, a Myślenickimi Turniami, są tylko poszerzeniem istniejących ścieżek i prowadzą przez teren niezalesiony.

Powyżej stacji na Myślenickich Turniach cały dowóz materiału opierał się w zasadzie na linowej kolejce prowizorycznie ustawionej. Ruch osobowy posługiwał się zwyczajnymi ścieżkami, jakich tu w okolicy jest pełno i oczywiście żadnych zmian w krajobrazie nie wywołał.

Opierając się na danych urzędowych można stwierdzić, że ogólna ilość drzewa, wyrąbana na przestrzeni przeszło 4 km. trasy kolei linowej, wynosi 866 metrów kubicznych. Jest to ilość znikomo mała w porównaniu z kilkadziesiąt razy większymi ilościami drzewa wydobywanego corocznie w drodze normalnej eksploatacji z lasów tatrzańskich, przeznaczonych na Park Narodowy.

ZAPRZECZENIA

Nieprawdą zatem jest, by kolej linowa niszczyła rezerwat limbowy w Dolinie Kasprowej, albowiem kolej wogóle przez tę dolinę nie przechodzi. Nieprawdą jest aby na innych miejscach las limbowy przy budowie został wyrąbany, albowiem wśród wyciętych drzew znajdowała się tylko jedna limba, której nie można było ocalić.

Nieprawdą dalej jest, by kolej niszczyła lasy tatrzańskie, albowiem dla każdego znajdującego się na rzeczy, ilość drzewa wycięta w związku z budową nie pozostaje w żadnym stosunku do pojęcia już nie niszczenia, ale normalnej eksploatacji lasu. Nieprawdą jest dalej, by zrąbane drzewo, a tembardziej kosówkę wywożono lub sprzedawano.

Oczywiście kolej linowa po wybudowaniu, nie będzie miała żadnego wpływu ani na roślinność w swem otoczeniu, ani na zwierzyńcę, ani na bydło, a obawy, że krowy stracą mleko spowodu stalowych lin kolei — jak to pisano — dają smutne świadectwo poziomowi umysłowemu osób, które tego rodzaju zarzuty przeciwko budowie kolei podnoszą.

KOLEJ NIE NARUSZA PARKU NARODOWEGO, KTÓRY ZRESZTĄ NIE ISTNIEJE

Sprawa Parku Narodowego w Tatrach była osią sporu o kolej linową. Dla zwolenników bezwzględnej ochrony przyrody budowa tej kolejki była równoznaczną z przekreśleniem idei parku, pojmowanego niejednokrotnie jako teren zamknięty dla ruchu turystycznego, jako pewnego rodzaju olbrzymie laboratorium przyrodnicze.

Jednakże aby naruszyć Park Narodowy trzeba przedtem aby park ten istniał. Otóż Tatry polskie nie są żadnym parkiem narodowym. Własność ich jest podzielona między Skarb Państwa, wielkich właścicieli i spółki chłopskie i nie istnieją żadne szczególne przepisy, któreby taki park narodowy stworzyły. Do stworzenia takiego parku trzebaby rozporządzenia Rady Ministrów, które się jeszcze nie ukazało. Może zatem w przyszłości rozporządzenie się to ukaże, ale obecnie żadnego Parku Narodowego w Tatrach jeszcze niema, nie może go więc kolejka ani naruszać ani niszczyć.

Jakim będzie w przyszłości Park Narodowy w Tatrach, o tem zadecyduje akt prawny, który go do życia powoła. Dziś bowiem przysły park jest przedmiotem dowolnej interpretacji sfer, które o jego realizację zabiegały. Inaczej wyobraża sobie park narodowy uczony botanik, inaczej turysta, inaczej wreszcie góral na którego hałach ten park ma być zrealizowany. Jeden rad by ten park przed wszystkimi zamknąć, drugi pragnie mieć przystęp nieograniczony do cudów przyrody, trzeci wreszcie chciałby mieć jakiś dochód ze swojej ziemi.

Wydaje się słuszne, że nie można zrealizować parku narodowego inaczej, jak tylko uwzględniając w słusznej mierze wszystkie zasadnicze postulaty wysuwane przez zainteresowanych. Dotychczasowi zaś realizatorzy parku szli wyłącznie w kierunku naukowym, budząc sprzeciw i protesty tak turystów, których do gór nie chcieli dopuścić jak i ludności miejscowej.

KONCEPCJA REZERWATU A TURYSTYKA

Idea Parku Narodowego w Tatrach jest niewątpliwie ideą cenną, ale ciasna jego rezerwatowa koncepcja jest w społeczeństwie zupełnie zachwiana i wywołuje zasadnicze zastrzeżenie szczególnie wśród ludności miejscowej. Park narodowy jest niewątpliwie wielką atrakcją turystyczną i jego społeczne znaczenie, wpływ wspaniałej przyrody na podniesienie kulturalnej jednostki, może tylko

wtedy się urzeczywistnić, kiedy do parku będzie miała dostęp możliwie wielka ilość ludzi. Park narodowy musi być rzeczywiście własnością narodu, musi być ogólnie łatwo dostępny, musi być dostępny dla każdego obywatela bez względu na jego wiek i zdrowie, musi być dostępny nawet dla mas.

Dotychczasowi teoretycy parku narodowego nie przyjęli dotychczas do wiadomości, że między początkiem naszego stulecia kiedy turystyka była przywilejem niewielkiej garstki zapaleńców, a pomiędzy obecnym okresem, leży przepaść pojęć. To co do niedawna było przyjemnością ekskluzywną kilkudziesięciu wybrańców, jest dziś własnością szerokich mas, które pragną iść w góry, które te góry kochają i napewno nie mniejszą korzyść z zetknięciem z nimi odnosić mogą, niż dawniejsi pionierzy turystyki górskiej.

Zmieniony jednakże ilościowo ruch potrzebuje odmiennych form i konieczności te nieodparcie wysuwa. Tam gdzie dawniej wystarczał nocleg w szałasie, dziś trzeba wielkiego schroniska. Gdzie dawniej przechodził jeden turysta raz na kilka dni, tam dziś trzeba ścieżki, aby tłum ustawicznie kroczący nie niszczył i nie zaśmiecał gór.

Kolej linowa jest właśnie takim nowoczesnym środkiem ujmującym i regulującym masowy ruch turystyczny. Jest ona konieczna, jeżeli pragnie się aby przynajmniej na tym odcinku mrowie zwolenników Tatr tych gór nie zalało i nie zniszczyło.

A są przecież i inne odcinki, wśród których odcinek gospodarczy i życiowy mają swą nieodpartą wymowę.



BIBLIOTEKA KÓRNICKA

213950

