

Janusz Stochlak

Kolej linowa na Kasprowy Wierch jako źródło podziałów i perspektywa przyszłego rozwoju turystyki

Prawne Problemy Górnictwa i Ochrony Środowiska nr 2, 99-117

2016

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

Janusz Stochlak
Członek Rady Naukowej
„Prawo i Środowisko”

Kolej linowa na Kasprowy Wierch jako źródło podziałów i perspektywa przyszłego rozwoju turystyki

Tło wydarzeń z okresu budowy kolei

Od początku 1934 r., a więc od kiedy ukazały się pierwsze informacje o projekcie budowy kolei linowej na Kasprowy Wierch (15 marca 2017 r. minie 83. rocznica wwiezienia na Kasprowy Wierch turystów przez pierwszy wagonik), trwa batalia przeciwników i zwolenników jej budowy do czasów obecnych, związana z innymi aspektami tej kolei bądź jej otoczenia (np. pomysł z 2013 r. budowy zbiornika wodnego w rejonie Kasprowego Wierchu). Najnowszym przykładem, tym razem pozytywnym, związanym z wydarzeniami sprzed 80 lat, jest ukazanie się filmu dokumentalnego *Nasz Kasprowy, czyli historia kolei linowej na Kasprowy Wierch* w reżyserii Janusza Julo Susa; autorem scenariusza i kierownikiem produkcji jest Marek Gajewski, a producentem nadzorującym Rafał Sonik — inicjator powołania strony Nasz Kasprowy i dorocznych spotkań na szczycie Kasprowego Wierchu¹. Wydawać by się mogło, że sprawa dotyczy ochrony przyrody części Tatr, a więc ma charakter lokalny, przy bliższym przyjrzeniu się wydarzeniom rozgrywającym się wokół tej inwestycji — zyskuje ona inny, znacznie szerszy wyraz.

¹ Zob. http://www.naszkaspropy.pl/aktualnosci,729,POKAZ_FILMU_8222NASZ_KASPRO_WY8221_W_GALERII_WLADYSLAWA_HASIORA_W_ZAKOPANEM.html [dostęp: 21.11.2013]. Film *Nasz Kasprowy* został wyświetlony przez TVP2 19 i 20 listopada 2016.

Główną rolę w tych wydarzeniach odegrał Aleksander Bobkowski (1886—1966), inicjator i konsekwentny nadzorca budowy tej kolei. Był on stryjem Andrzeja Bobkowskiego (1913—1961), zapomnianego wybitnego pisarza emigracyjnego², autora tworzonoego we Francji podczas II wojny światowej dziennika *Szkice piórkem* (Paryż 1957), uznawanego za jeden z najwybitniejszych utworów polskiej literatury XX w.

Od połowy pierwszej dekady XXI w. trwa przywracanie pamięci i dzieł tego znakomitego, zapomnianego pisarza. Świadczy o tym opublikowana liczna korespondencja, w tym z *Aleksandrem Bobkowskim*³. W bogatej korespondencji prowadzonej przez Andrzeja Bobkowskiego znajdujemy mało znany wątek związany z ochroną przyrody tatrzańskiej, a bliżej — z głośną przed wojną budową kolei linowej na Kasprowy Wierch (kilka listów oraz specjalny tekst).

Aleksander Bobkowski studiował dwa lata na Politechnice Lwowskiej, a potem trzy w Wiedniu na Wydziale Budownictwa Lądowego i Wodnego. Od początku, jako inżynier kolejnictwa, był związany z kolejnictwem. Od lat 30. zaczął się najbardziej aktywny okres zawodowy Aleksandra Bobkowskiego, w którym wprowadził reformę kolei pod hasłem „Dobra obsługa klienta i zadowolony pracownik kolejowy”. W styczniu 1934 r. został wiceministrem komunikacji, a od lutego tegoż roku zięciem prezydenta RP Ignacego Mościckiego⁴.

Z pracą zawodową wiązały się pasje Aleksandra Bobkowskiego — turystyka i narciarstwo. Uznawany jest za „ojca” narciarstwa masowego w Polsce. Z jego inicjatywy otwarto już 7 stycznia 1913 r. pierwsze schronisko narciarskie na Katalówkach. Był autorem *Podręcznika narciarskiego* (Kraków 1918, Lwów 1926) oraz drugiego podręcznika wydanego we Lwowie w 1923 r. Jego autorstwa są dwa rozdziały o kolejnictwie w zbiorowej pracy *Pologne 1919—1939* (Neuchâtel 1947) oraz broszury *Turystyka w niepodległej Polsce* (Genewa 1958).

W latach 30. XX w. Polska stała się krajem, w którym narciarstwo dzięki m.in. działaniom prezesa PZN, stała się sportem narodowym. Dla rosnącej liczby miłośników narciarstwa i Tatr kolej stanowiła ważny środek transportu. Nie bez znaczenia była atmosfera, która powstała po organizacji mistrzostw FIS w Zakopanem w 1929 r., kiedy rozegrano nieoficjalny bieg zjazdowy wzdłuż

² Autor wyjechał z Polski w marcu 1939 r. do Francji, którą opuścił w 1948 r., udając się do Gwatemali, gdzie prowadził sklep i klub modelarski. Polski nigdy już nie odwiedził. Po ciężkiej chorobie zmarł w Gwatemali 26.06.1961 r. w wieku 48 lat. 27.10.2013 r. minęła setna rocznica urodzin Andrzeja Bobkowskiego, co było okazją do zorganizowania okolicznościowych wystaw m.in. w Łodzi, Krakowie, Lublinie i Warszawie. Pani mgr Ewie Sendejewicz, organizatorce wystawy w Lublinie, wyrażam podziękowanie za dyskusję na temat twórczości Andrzeja Bobkowskiego.

³ A. BOBKOWSKI: *Listy do Aleksandra Bobkowskiego 1940—1961*. Podała do druku i oprac. J. PODOLSKA. Warszawa 2013, s. 167.

⁴ Dane zaczerpnięte ze wstępu Joanny Podolskiej do *Listów do Aleksandra Bobkowskiego 1940—1961...*, s. 7—30.

trasy z Kasprowego Wierchu przez Kalatówki do Kuźnic. Stanowiło to ważny sygnał, że rejon ten nadaje się do zagospodarowania jako teren narciarski⁵.

Bobkowski był założycielem różnych stowarzyszeń, w tym też stworzył Ligę Popierania Turystyki oraz Polski Związek Narciarski (PZN). Głównie dzięki jego wpływowi (od 1926 r. był reprezentantem Polski w Międzynarodowej Federacji Narciarskiej, a nawet jej wiceprezydentem) Zakopane w roku 1929 i po zbudowaniu kolei linowej było argumentem na rzecz organizacji kolejnych mistrzostw FIS w 1939 r. w Zakopanem.

Główną przeszkodą w budowie kolei był brak funduszy, a dzisiaj wiemy, że pozyskanie ich odbywało się poprzez zbiórkę narodową: „[...] była ona zbudowana jako kolej pożytku publicznego w celach turystycznych, sportowych i transportowych... Jednakże wcale nie względy ekonomiczne są tutaj kluczowe, lecz kulturowe i historyczne. Sama historia budowy kolei do dziś pozostaje symbolem modernizacji, skuteczności, zaradności finansowej oraz wizjonerstwa Polski dwudziestolecia międzywojennego. Niewątpliwie kolej jest dziełem sztuki użytkowej i inżynierską perełką [...]”⁶. Czytelnik zainteresowany stroną techniczną budowy i eksploatacji kolei szczegółowe informacje znajdzie w monografii inż. Eugeniusza Raabego⁷.

Szczegóły dotyczące historii budowy kolei znajdujemy w kilku opracowaniach internetowych⁸. Z inicjatywy Aleksandra Bobkowskiego, wiceministra komunikacji w początku 1934 r., Ministerstwo Komunikacji zleciło wykonanie prac studialnych budowy kolei linowej w Tatrach. Wybrano wariant na Kasprowy Wierch. Decyzję o budowie podjęto w lipcu 1935 r. W myśl projektu trasa przebiegała początkowo przez tereny należące do dóbr Jerzego Uznańskiego, a wyżej — przez współwłasność górali z terenów Murzasichla. Po uzgodnieniach podpisanych 25 lipca Ministerstwo Komunikacji wydało 26 lipca 1935 r. formalne zezwolenie na budowę⁹. Wcześniej przed udzieleniem koncesji na budowę wyrąbano przecinki na trasie kolei oraz wykonano drogę z Kuźnic na Myślenickie Turnie, a potem na szczyt Kasprowego Wierchu.

Pomimo tego, że obszar Tatr nie był objęty wówczas żadną formą ochrony, protest przeciw budowie był wśród społeczeństwa ogromny. Tylko w pierwszej połowie 1934 r. około 100 towarzystw, instytucji i organizacji społecznych,

⁵ Zob. http://z-ne.pl/s.menu,1507,kolejka_na_kasprowy.html [dostęp: 5.11.2013].

⁶ J. PTAK: *Z kart historii kolejki linowej na Kasprowy Wierch. Tatry na starej fotografii*. 2010. <http://www.jacekptak.nazwa.pl/kasprowy.html> [dostęp: 5.11.2013].

⁷ E. RAABE: *Kolejki linowe*. Warszawa 1936, s. 248.

⁸ J. FLACH: *O kolejce sprzed pół wieku*. Fragmenty tekstu napisanego na 25-lecie kolejki do druku przygotował Apoloniusz RAJWA. „Tygodnik Podhalański”, 24.03.2011, zob. <http://www.tygodnikpodhalanski.pl/www/index.php?mod=news&strona=1&kat=&id=&typ=&id=12423> [dostęp: 24.03.2011]; J. PTAK: *Z kart historii kolejki linowej...*; A. BOBKOWSKI: *Listy do Aleksandra Bobkowskiego...*, s. 167; zob. też https://pl.wikipedia.org/wiki/Polskie_Koleje_Linowe Polskie Koleje Linowe [dostęp: 7.01.2016].

⁹ J. PTAK: *Z kart historii kolejki linowej...*

w tym PTT, wyłonione z Galicyjskiego Towarzystwa Tatrzańskiego, a działające pod nazwą PTT od 1920 r., solidaryzowało się z wystąpieniami PROP.

Mimo tych protestów 1 sierpnia 1935 r.¹⁰ rozpoczęto prace przy budowie kolei, które dzięki talentom jej inicjatora, wiceministra Aleksandra Bobkowskiego, szły bardzo sprawnie i po nieco pół roku, 29 lutego 1936 r.¹¹, ruszyła pierwsza kabina z pasażerami¹².

W tle sporów o budowę kolei linowej na Kasprowy Wierch była, sięgająca XIX w., walka o ochronę Tatr, w szczególności o utworzenie w Tatrach parku narodowego. Formalnie Tatrzański Park Narodowy został utworzony na mocy rozporządzenia Rady Ministrów z 30 października 1954 r., a rozpoczął swą działalność 1 stycznia 1955 r., obecnie obowiązuje Rozporządzenie Rady Ministrów z 1 kwietnia 2003 r. w sprawie Tatrzańskiego Parku Narodowego¹³.

Racje przeciwstawnych obozów

Śmiała, wówczas może kontrowersyjna, decyzja o budowie kolei linowej, spowodowała lawinę protestów ze strony miłośników ochrony Tatr i jej przyrody, ale i falę entuzjazmu wśród zwolenników narciarstwa.

Budowa kolei linowej na Kasprowy Wierch wywołała „[...] skandal, który podzielił wówczas kraj na dwa wrogie obozy i przybierał chwilami podobieństwo do »Sprawy Dreyfusa« we Francji”¹⁴.

Istotne dla omawianej tematyki są racje dwóch wrogich obozów powstałych po opublikowaniu w marcu 1934 r. wiadomości o rozpoczęciu budowy tej ko-

¹⁰ Istnieją rozbieżności co do dat różnych wydarzeń związanych z budową i eksploatacją kolejki. Np. według A. LEŃKOWEJ „w pierwszych dniach lipca 1935 r. nastąpiło oficjalne zawiązanie się Towarzystwa Budowy i Eksploatacji Kolejki Linowej Kuźnice-Kasprowy Wierch i roboty w terenie ruszyły pełną parą”. (EADEM: *Dzieje Ligi Ochrony Przyrody w Polsce*. Warszawa 1968, s. 79). Według W. RADECKIEGO, „1 VII Towarzystwo Budowy i Eksploatacji Kolejki Linowej Zakopane (Kuźnice) — Kasprowy Wierch sp, z o.o. [popularnie zwane „lincoln kasprowy” — J.S.], rozpoczęło prace nad budową kolejki linowej (jeszcze wcześniej wykonano prace przygotowawcze, tj. wycięto linie leśne)”. (IDEM: *Zarys historii prawnej ochrony przyrody w Polsce*. W: *Prawne formy ochrony przyrody*. Red. J. SOMMER. Warszawa 1990, s. 96).

¹¹ Według J. FLACHA, bardzo wiarygodnego źródła, „pierwsza jazda z Kuźnic na Myśleńskie Turnie odbyła się 26 lutego 1936 r. [dzień opóźnienia w stosunku do daty założonej na początku budowy — J.S.], a na całej trasie z pasażerami, na Kasprowy Wierch — 15 marca 1936 r.”. (IDEM: *O kolejce sprzed pół wieku...*).

¹² A. BOBKOWSKI: *Aneks Napowietrzny „tunel”, ale nie Kellermana!* W: IDEM: *Listy do Aleksandra Bobkowskiego...*, s. 155.

¹³ Dz.U. 2003, nr 65, poz. 599 — weszło w życie od 1 maja 2003 r.

¹⁴ A. BOBKOWSKI: *Listy do Aleksandra Bobkowskiego...*, s. 142.

lei. Pierwszy obóz nazywam, dla celów niniejszego artykułu, „ochroniarzami”, a drugi „bobkociągowcami”, który nawiązuje do popularnej wśród najstarszych górali przedwojennej nazwy kolei „bobkociąg”.

Racje obozu „ochroniarzy”

W literaturze przeważają zdecydowanie prace, których autorów można zaliczyć do grona „ochroniarzy”¹⁵. Wymowa ich jest jednoznaczna, ostro atakują ministra A. Bobkowskiego, czy też wyrażają protest przeciwko budowie kolei, która niszczy przyrodę i krajobraz Tatr.

Śród wymienionych wyżej prac najobszerniejszy opis wydarzeń zawarła Antonina Leńkowa, która poświęciła w źródłowej pracy o losach Ligi Ochrony Przyrody rozdział pt.: *Walka o Tatry*¹⁶. Zawarła tam m.in. szczegółowy opis poczynąń działaczy Ligi, której przedstawiciele sprzeciwiali się budowie kolei linowej na Kasprowy Wierch, czego wyrazem były uchwały, pisma i konferencje poświęcone tej kwestii. I tak kolejno: pierwszą reakcją, niemal natychmiast po pojawieniu się informacji o pomysle budowy kolei na Kasprowy Wierch, było zorganizowanie przez Poznańsko-Pomorski Oddział Ligi — 27 stycznia 1934 r. konferencji na temat studiów, reakcji i przyszłej organizacji parku narodowego w Tatrach. Główną rolę odegrali wówczas przewodniczący Oddziału Ligi dr Bernard Chrzanowski oraz prof. dr Adam Wodiczko i prof. Jan Grochmalicki. Uchwalono apel do posłów i senatorów Wielkopolski, by poparli wniesiony przedtem do Sejmu projekt ustawy o ochronie przyrody, a ponadto wyrażono solidarność z działalnością Państwowej Rady Ochrony Przyrody (PROP), Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego (PTT) i Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego (PTKraj.) w obronie przyrody polskiej, w szczególności walki o Tatrzański Park Narodowy¹⁷; na VI Zjeździe Delegatów LOP 15 kwietnia 1934 r. w Warszawie podjęto stosowną uchwałę, którą przekazano Ministerstwu Komunikacji; 21 czerwca 1934 r. wystosowano pismo w sprawie budowy kolei do Najwyższej Izby Kontroli Państwa (NIK); 6 lipca 1934 r. Zarząd Główny Ligi zorganizował konferencję w sprawie kolei z udziałem przedstawicieli Polskiego Towarzystwa Astronomicznego z pytaniem, czy celowa jest lokalizacja na Kasprowym Wierchu obserwatorium (odpowiedź była zdecydowanie negatywna). Specjalne memorandum uchwalone na wspomnianej konferencji Zarząd Główny

¹⁵ J. KOLBUSZEWSKI: *Ochrona przyrody a kultura*. Wrocław 1992, s. 167; A. LEŃKOWA: *Dzieje Ligi Ochrony Przyrody...*, s. 74—86; W. RADECKI: *Zarys historii prawnej...*, s. 95—96; E. SYMONIDES: *Ochrona przyrody*. Warszawa 2007, s. 343.

¹⁶ A. LEŃKOWA: *Dzieje Ligi Ochrony Przyrody...*, s. 74—86.

¹⁷ *Ibidem*, s. 75.

przesłał, jak podaje Leńkowa, do szeregu instytucji państwowych, osobistości politycznych i stowarzyszeń¹⁸ — niestety bez żadnego odzewu.

W tle batalii o kolej na Kasprowy Wierch toczyła się wojna o ochronę Tatr, a ściślej: o stworzenie w Tatrach parku narodowego.

Środowisko „ochroniarzy” popierała swym autorytetem PROP, organ pomocniczy Delegata Ministra Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego (MWRiOP) w osobie prof. Władysława Szafera (1886—1970), botanika, profesora Uniwersytetu Jagiellońskiego, pioniera ruchu ochrony przyrody w Polsce, jednocześnie inicjatora i długoletniego przewodniczącego PROPU. Liczono też na efekt uchwalonej pierwszej ustawy z dnia 10 marca 1934 r. o ochronie przyrody¹⁹, jak też na setki protestów ukazujących się w prasie codziennej.

Wobec niereagowania przez władze państwowe na wspomniane wyżej protesty — PROP z jej przewodniczącym prof. W. Szaferem — 13 sierpnia 1935 r. złożyła swoje mandaty.

Kolejną próbę ochrony Tatr przed budową kolei podjęto na VII Zjeździe Delegatów Ligi pod hasłem „Kolej linowa na Kasprowy Wierch — cios dla idei ochrony przyrody i oświeconej części społeczeństwa”, który odbył się 15 grudnia 1935 r. w Warszawie. Profesor Władysław Szafer wygłosił na nim referat: „Tatrzański Park Narodowy a kolej linowa”, w którym zwrócił uwagę, że „[...] w sporze o kolej nie chodzi jedynie o tę inwestycję, ale także o inne sprawy... — o początek wdzierania się w głąb nieskalanej dotychczas przyrody, zbędnych udoskonaleń cywilizacji oraz o samowoli czynników administracyjnych, które pogwałciły brutalnie dotychczasowe zwyczaje rozpatrywania i rozstrzygania w Polsce spraw dotyczących kultury i dóbr ogólnonarodowych”²⁰. 23 grudnia 1935 r. delegacja Ligi z prof. Bolesławem Hryniewieckim, prezesem, i ppłk. Tadeuszem Kornilowiczem została przyjęta przez podsekretarza stanu Prezydium Rady Ministrów Wacława Grzybowskiego i złożyła mu m.in. wykaz ustaw, okólników oraz rozporządzeń, jakie zostały pogwałcone przez spółkę budującą kolej linową na Kasprowy Wierch. Były to m.in. rozporządzenia Prezydenta RP: z 24 czerwca 1927 r. o zagospodarowaniu lasów, niestanowiących własności państwa²¹, z 16 lutego 1928 r. o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli²², ustawa z 10 marca 1934 r. o ochronie przyrody²³; ustawa z 14 października 1921 r. o udzieleniu koncesji na koleje żelazne prywatne²⁴.

W odpowiedzi delegacja otrzymała zapewnienie, że wkrótce rząd przystąpi do realizacji przepisów prawnych „Parku Narodowego w Tatrach”. Nastąpiło

¹⁸ Ibidem, s. 78.

¹⁹ Dz.U. 1934, nr 31 poz. 274 ze zm. Ustawa obowiązywała od 14 maja 1934 r.

²⁰ A. LENKOWA: *Dzieje Ligi Ochrony Przyrody...*, s. 80—81.

²¹ Tekst jednolity Dz.U. 1932, nr 111, poz. 932 ze zm.

²² Tekst jednolity Dz.U. 1939, nr 34, poz. 216 ze zm.

²³ Dz.U. 1934, nr 31, poz. 274 ze zm.

²⁴ Dz.U. 1921, nr 88, poz. 646 ze zm.

to, jak się okazało, 23 maja 1936 r., kiedy minister WRiOP powołał „Komisję Organizacyjną Parku Narodowego Tatrzańskiego”, powierzając obowiązki jej przewodniczącego prof. W. Szaferowi. Po tym kroku, który miał gwarantować, że budowa kolei linowej na Kasprowy Wierch będzie ostatnią inwestycją w Tatrach, prof. W. Szafer i pozostali członkowie PROP przyjęli z powrotem swoje mandaty. Niestety, jak się wkrótce okazało, po podjęciu z polecenia wiceministra komunikacji Bobkowskiego budowy szerokiej ścieżki spacerowej od Morskiego Oka przez Dolinę za Mnichem, Przełęcz Szpiglasową, Gruby Wierch, Liptowskie Mury, Kotelnicę, Przełęcz Gładką, słowacką Dolinę Walentkową przez Przełęcz Liliowe i Beskid na Kasprowy Wierch jak też realizację dalszych inwestycji, w tym poszerzenie budynku stacyjnego na Kasprowym o pomieszczenia schroniskowe oraz budowę obserwatorium meteorologicznego — bez porozumienia z PROPem, prof. W. Szafer pod koniec września 1937 r. złożył ponownie rezygnację, tym razem ze stanowisk: Delegata Ministra WRiOP oraz przewodniczącego PROPu. Krok prof. W. Szafera poparli pozostali członkowie PROPu, deklarując, że nie będą kandydować do Rady na nową jej kadencję (1938—1942, faktycznie 1938—1939), kiedy działalność prowadziło tylko biuro delegata w Krakowie. Efektem jego pracy było utworzenie Parku Przyrody w Tatrach (Zarządzenie Ministra Rolnictwa i Reform Rolnych z 26 czerwca 1939 r. o uznaniu lasów państwowych na obszarze Nadleśnictwa Jaworzyna i Zakopane w krakowsko-śląskim okręgu Lasów Państwowych za lasy ochronne i o utworzeniu jednostki organizacyjnej szczególnej pod nazwą Park Przyrody w Tatrach²⁵).

Komentując ówczesny konflikt, Wojciech Radecki podkreśla, że głównym przedmiotem sporu był prestiż PROPu. Spór toczył się bardziej o pryncypia niż o prawo. Argumenty prawne były dość naciągane, opinia Rady nie była wiążąca. Tatry nie były jeszcze uznane za teren prawem chroniony. PROP walczyła o swój autorytet i rezygnacja okazała się jedyną wówczas możliwą formą protestu²⁶.

Zaskakujący też jest fakt, iż wśród organizacji, które protestowały przeciw budowie kolei linowej na Kasprowy Wierch, praktycznie w żadnym z materiałów zamieszczonych w Internecie nie wymieniono działań Ligi Ochrony Przyrody, których zakres, jak wynika z danych przytoczonych w niniejszym artykule²⁷, był imponujący. Informacje przytoczone w jej monografii są szczegółowe i cenne, lecz nie są w pełni obiektywne; brak naświetlenia w nich innych ważnych aspektów, składających się na obraz ówczesnej sytuacji, w jakiej podjęto budowę tak ważnej inwestycji dla rozwijającego się wówczas masowego narciarstwa.

²⁵ M.P. 1939, nr 154, poz. 365 — Zarządzenie obowiązuje od 8 lipca 1939 r.

²⁶ W. RADECKI: *Zarys historii prawnej...*, s. 96—97.

²⁷ A. LENKOWA: *Dzieje Ligi Ochrony Przyrody...*

Racje obozu „bobkociągowców” — szkic Andrzeja Bobkowskiego

Racje obozu „bobkociągowców”, dotychczas chyba nieznanemu szerszemu gronu czytelników, zawarte są przede wszystkim w specjalnym szkicu Andrzeja Bobkowskiego *Napowietrzny „tunel”, ale nie Kellermana!*, napisanym w 1958 r. zwanym dalej *Anekssem* oraz w kilku listach Andrzeja (13. z 5 czerwca 1960 r., 14. z 13 czerwca 1960 r., 15. z 28 lipca 1960 r., 17. z 8 grudnia 1960 r.) do Aleksandra²⁸.

Genezę powstania *Aneksu* opisuje Paweł Kądziała w komentarzu do tego tekstu zamieszczonym w utworze *Ikkos i Sotion oraz inne szkice*²⁹. Andrzej Bobkowski w liście do Kazimierza Wierzyńskiego z 14 lipca 1958 r. m.in. napisał: „Olek Bobkowski, mój stryj, ten wiceminister, czyli »lew salonkowy« prosił mnie, abym mu napisał do radia FE [Free Europe — J.S.] audycję o »bobkociągu«, czyli kolei na Kasprowy [...]. Nie mogłem mu odmówić, choć to wiele kosztowało, wypisałem się”³⁰. Bobkowski powielił maszynopis swego szkicu, zaprojektował stronę tytułową, na której, obok nazwiska autora (w liście 13. z 5 czerwca 1960 r. do stryja Andrzej Bobkowski pisał: „W każdym razie to wszystko musi iść pod Twoim imieniem i nazwiskiem [tzn. Aleksandra Bobkowskiego — J.S.] — inaczej nie ma sensu”) oraz tytułu umieścił własnoręczny rysunek kolei na Kasprowy Wierch oraz napis: „»25-lecie kolei na Kasprowy Wierch 1936—1961« i tak skomponowaną broszurkę rozesłał do znajomych, przyjaciół i bibliotek”³¹. Zbliżoną wersję powstania *Aneksu* podaje Podolska³² w przypisie 1 do listu 13. z 5 czerwca 1960 r.

W szkicu (*Aneksie*) znajdujemy kilka kwestii związanych ze sprawą budowy kolei na Kasprowy Wierch. Są to m.in. uzasadnienie podjęcia obrony stryja, mocny odpór różnym napaściom na pomysłodawcę budowy kolei, zachwyty nad świetnie zaprojektowanymi obiektami (budynkami stacyjnymi), podniosła atmosfera i przyjęcie nowych inwestycji w Zakopanem.

Andrzej Bobkowski tak m.in. pisze w *Aneksie*³³: „[...] i choć nigdy nie występowałem w obronie sanacji, a do mojego rządowego stryja starałem się przy-

²⁸ A. BOBKOWSKI: *Listy do Aleksandra Bobkowskiego...*

²⁹ IDEM: *Napowietrzny „tunel”, ale nie Kellermana!...*

³⁰ Ibidem, s. 228.

³¹ P. KĄDZIĘLA. W: *Ikkos i Sotion oraz inne szkice*. Zebrał i opracował P. KĄDZIĘLA. Warszawa 2009, s. 228.

³² J. PODOLSKA: *Wstęp*. W: A. BOBKOWSKI: *Listy do Aleksandra Bobkowskiego...*, s. 106—107.

³³ Dalej przytoczone w artykule obszernie cytaty pochodzą, z zamieszczonego w ostatnio wydanej korespondencji Andrzeja Bobkowskiego do stryja, *Aneksu* (zob. A. BOBKOWSKI: *Napowietrzny „tunel”, ale nie Kellermana!* W: *Listy do Aleksandra Bobkowskiego...*). Pełny tekst *Aneksu* był publikowany w latach 1987, 1991, 1994, 2009 i 2013.

znawać jak najmniej, tu stanąłem w obronie i kolejki, i mojego krewnego. Dziś, po latach, czynię to znowu z pełnym przekonaniem. Tym bardziej, że ten głupi spór, zarzuty i bardzo niewybredne oskarżenia trwają nadal i dotyczą zarówno dzieła, jak i człowieka, który je stworzył. Hej — łzy się kręcą, gdy po 23 latach jeszcze ciągle czyta się te same kawałki, wypisywane pod batutą zawsze tego samego działacza i »ochroniarza« z dawnego Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego, który ciągłym odgrzewaniem pokrytych pleśnią sporów stara się dziś ochraniać nie tyle Tatry co swój własny, nowy kolor ochronny... Stanąłem w obronie tej kolejki jako zwyczajny człowiek wielkiego obozu młodych turystów i sportowców, poczuwając się do solidarności z tymi setkami tysięcy młodzieży różnych przekonań politycznych i różnych warstw społecznych, której tenże wiceminister Bobkowski, po długich latach uporczywej pracy w tym kierunku, uprzystępnił narciarstwo. Bo w roku 1935 Polska, poza krajami Skandynawii i Szwajcarii, była nie tylko w Europie, ale i na świecie [państwem — J.S.], w którym narciarstwo przestało być sportem elitarnym, w którym gdy przyszła zima, młodzież w całym kraju przypinała lepsze lub gorsze deski do lepszych lub gorszych butów i uprawiała ten sport od Zakopanego aż po Wilno. [...].

Budowa kolejki linowej na Kasprowy była logicznym członem w łańcuchu dokonań, które zmierzały do rozszerzenia turystyki wśród mas.

Toteż przecieram oczy, gdy jeszcze dziś czytam w krajowych pismach, że człowiek, który to wszystko zainicjował, przedostał się do dziejów turystyki polskiej jako szkodnik, przenoszący na nasz grunt najgorsze wzory burżuazyjne (Jan Alfred Szczepański [1902—1991, pisarz, jeden z czołowych polskich taterników i alpinistów okresu międzywojennego — J.S.]) albo że warunki rzeczywistości zaborczej, a potem gospodarcze trudności dwudziestolecia, skomplikowane pewnymi snobistycznymi tendencjami, wprowadzonymi do turystyki przez ludzi pokroju Bobkowskiego, przeszkodziły taternictwu przeszłości rozwinąć się w ruch naprawę, powszechny (Walery Goetel [1889—1972, geolog, taternik, wybitny działacz taternictwa, turystyki i sportu, jeden z czołowych działaczy ochrony przyrody w Polsce i Europie — J.S.]). Ludzi wypisujących tego rodzaju nonsensy można jedynie wytłumaczyć chęcią popisywania się życiodajną umiejętnością — nazwijmy to — dialektyki i przypisywania byłemu wiceministrowi tendencji, których bronili właśnie oni, skupieni w zawsze burżuazyjnym i snobistycznym Pol[skim] Tow[arzystwie] Tatrzańskim [...]³⁴.

U nas Tatry, pod wpływem starych pawianów z Pol[skiego] Tow[arzystwa] Tatrzańskiego, stały się przenajświętszym sakramentem, górskim chramem, wawelem, do którego przed wejściem trzeba było umoczyć palce w święconej wodzie PTT, przykleknąć, przeżegnać się w imię św. Walerego i innych kameleonów, po czym oniemić w obliczu majestatu Rysów, Mięguszwieckiego

³⁴ Ibidem, s. 141—144.

i innych Mnichów. Ludzie ci, nie mogąc jawnie wprowadzać *numerus clausus* tatrzańskiego, do którego w gruncie rzeczy tęsknili już od roku 1910, zastaniali się »ochroną przyrody«; mydlili oczy, nadając zwykłemu egoizmowi i najbardziej konsekwentnemu elitaryzmowi kolor ochrony »natury«. Z obrzydzeniem spoglądali na wzrastającą popularność Zakopanego i Tatr, wyróżniając w tym swoim wstępie pewien odłam turystów, którym dostęp do gór pragnęło się tak samo ograniczyć jak dostęp do uniwersytetów.

To właśnie oni, a nie kto inny, nazwali kolejkę na Kasprowy Nalewkami na linii i zawsze ich można było spotkać w tych schroniskach, gdzie ich gospodarze tak obrzydiali życie nierasowym turystom, iż gromadzili się tam tylko ludzie gór [...]³⁵.

I wtedy przed laty, i dziś jeszcze kwitnie w tych ludziach jakaś dziwaczna »filozofia gór«. Jak to się dzieje, że stanowisko człowieka wobec gór bywa probiezmem jego postawy wobec świata, że — co więcej — kształtuje w pewnej mierze tę postawę? — wypisał ktoś parę lat temu w numerze tatrzańskim »Tygodnika Powszechnego«. Niesłychanie mądre. Dlaczego *ausgereichnet* wobec gór? A wobec miauczącego żałośnie kotka nie? Ale z czarownikami górskimi trudno dyskutować. Bo gdy taki filozof jeden z drugim przeszedł Orlą Perć, którą notabene w pewnym sensie »ukolejkowił« książd Gadowski, to potem już marzył o tym, żeby było: jak najmniej takich gierojów. Cale podejście do gór było u nas wykoślawione, zrachityzowane zupełnie specyficznym snobizmem górskim rozwijanym przez znane koła taterników.

Każdy co szedł w Tatry, chciał być sam, jako ten Janosik. Tylko on, pół-bóg, Prometeusz na Hali Pyszej lub w Dolinie Pięciu Stawów. I widziało się tych Prometeuszów, jak zwalali się z majestatycznym plecakiem, z pęczkami lin i obwarzankami haków, po czym cały dzień prometejsko różnili w brydża, a co najwyżej poszwendawszy się po śniadaniu koło jakiejś ścianki lub pojeździwszy sobie od krzaczka. Otóż granie w brydża w drewnianym schronisku na Pyszej lub w Roztoce było prawdziwym taternictwem i miłością przyrody, a granie w tę samą tatrzańską grę na Kasprowym lub Kalatówkach było brakiem poszanowania majestatu gór i snobistycznym hultajstwem.

Tak samo jak wtedy, tak i dziś bronią ci panowie nie gór, nie Tatr, lecz dostępu do nich szerokim rzeszom ludności, które dla nich zawsze były »hota«, a dziś są jeszcze bardziej niż wtedy... Spór o kolejkę i »ochroniarstwo« przybierał wiele masek, ale pod każdą z nich krył się przede wszystkim opór elity i elitarystów przeciwko człowiekowi, który mając wycucie nadchodzącej epoki, zapoczątkował ruch masowej turystyki.

Gdy wracam dziś wspomnieniami do tych dawnych lat, gdy przypominam sobie ten huragan ataków i przepowiedni klęsk, które groziły rozpadnięciem Tatr na mączkę po wybudowaniu kolejki, wydaje mi się, że przeglądam kroni-

³⁵ Ibidem, s. 145—146.

ki angielskie z roku, gdy George Stephenson wybudował do użytku parowóz i musiał czekać 10 lat, zanim oddano jego wynalazek do użytku publicznego... Bo gdy na przykład w 1815 roku przepowiadano, że krowy wystraszone przejeżdżającymi obok pastwisk parowozami przestaną dawać mleko, to u nas w 1935 roku przepowiadano naukowo i z zimną krwią generalny pomór owiec połykających i dławiących się okruchami skał, spadających z lin kolejki.

Całą tę walkę z zabobonami można było wygrać tylko szybkością działania i tylko szybko dokonany fakt (jak by powiedział Lenin) mógł przewyciężyć mnożące się i rosnące na każdym kroku kołtuńskie opory. Ale fakt nie był wcale łatwy w dokonaniu.

Jakże imponujące było to przedsięwzięcie: „Cała ta budowa stała się jedynym w swoim rodzaju wyczynem inżynierów, architektów, urzędników administracyjnych i robotników. Nie było rzeczy niemożliwych. Większość z tych, co stają dziś wśród tłumu oczekujących... na swoją kolejkę do kolejki, nie zdaje sobie sprawy z prawdziwych rozmiarów budynków stacyjnych. Są one tak wtopione w krajobraz dzięki świetnym proporcjom brył, że maleją, niemal nikną na tle otaczających je gór. Tymczasem kubatura stacji na Kasproym wynosi ponad 10 000 m³, a stacja na Turniach Myślenickich ma 12 000 m³. Te wielkie budynki zostały wzniesione w całości w pełni mroźnej zimy, wysoko w górach... inż. Borys Lange powiedział raz: Tu nie można sobie dodawać otuchy, biorąc przykład z jakiejś sławnej budowy, bo po prostu nie ma przykładu, aby gdziekolwiek i kiedykolwiek na świecie [miało to miejsce w latach 1935—1936 — J.S.] wykonano budowę o podobnych rozmiarach, na takiej wysokości i w takich warunkach klimatycznych. Można porównać to tylko do *Tunelu Kellermana* [Kellerman Bernhard 1879—1951, niemiecki pisarz m.in. autor powieści *Tunel* (1913, wyd. polskie 1914), w której zawarł nie tylko budowę tunelu pod powierzchnią Atlantyku, który ma połączyć Europę z Ameryką, ale i o nadziei na stworzenie nowego, lepszego świata — J.S.]. Ale to była fantastyczna powieść.

[...] I to porównanie nie oddawało w pełni trudności, które tam pokonano. Ci ludzie do dziś dnia wspominają z dumą tę techniczną epopeję. Ale im mówić zabroniono [...].

Przeciętny wiek konstruktorów tego »bobkociągu«, jak od razu przezwano kolejkę (coż może lepiej świadczyć o popularności, jeśli nie żartobliwa lub choćby złośliwa nazwa, utrzymująca się już prawie przez drugie pokolenie?), wahał się między 23 a 25 lat i w całym tym młodym zespole panowała atmosfera frontowa. Nikt się tam z nikim nie żarł, dołki kopano tylko pod fundamenty i jeden drugiego popierał, gdzie mógł³⁶.

Autorem wszystkich projektów budynków stacyjnych było małżeństwo architektów Aleksander i Anna Kodelscy. Doktor Wacław Lewicki prowadził sprawy finansowe. Kierownikiem trzyosobowego biura w Warszawie był młody

³⁶ Ibidem, s. 149—155.

ekonomista mgr Zygmunt Filipowicz, po wojnie, już w Polsce Ludowej, stał się jednym z głównych inicjatorów budowy kolei linowych na Szyndzielnię (1953), w Szczyrku i w Karpaczu (1959).

Naczelnym kierownikiem robót był arch. Medard Stadnicki, a zastępcą jego był inż. Borysław Lange. Cały teren budowy podzielono na trzy odcinki: na Kasprowym szefował inż. Arseniusz Gulowicz, na Turniach Myślenickich — Bronisław Matulka, a na stacji w Kuźnicach robotami kierował inż. Tadeusz Plato. „A co niedzielę, o 6 rano, przyjeżdżał z Warszawy sam największy czarodziej, Bobkowski, i od 7 rano zaczynał szczegółową inspekcję: od Kuźnic do Myślenickich, potem podpora za podporą, choć burza huczała wkoło nas, dochodził koło południa do Kasprowego. Po czym powrót do Kuźnic i odprawa. Wszyscy wiedzieli, że pierwsze słowa będą zawsze te same: »Proszę panów, to wszystko idzie za wolno«”.

Atmosferę, jaka panowała podczas budowy kolejki, tak oddaje Bobkowski „Zakopane robiło wrażenie domu obłąkanych. Entuzjazm przerzucił się jak płomień z ekipy »kolejkarzy« na wszystkich mieszkańców tego kochanego miasteczka i miało się wrażenie, że wszyscy biorą udział w budowie. »Ochroniarze«, tu na miejscu »zbrodni«, milczeli i nie odżywiali się, bo było to niebezpieczne. [...] Gdyby nie pewność, że działo się to w sanacyjnej Polsce, w atmosferze prawdziwej spontaniczności, można by śmiało powiedzieć, iż pracowników i społeczeństwo ogarnął entuzjazm wręcz socjalistyczny”.

Oceniając z perspektywy dzisiejszej działania wiceministra Aleksandra Bobkowskiego i konstruktorów „bobkociągu” w kwestii realizacji idei budowy kolejki na Kasprowy, należy podkreślić ich odwagę i intuicję w wyborze oraz determinację w realizacji tak istotnej inwestycji dla popularyzacji narciarstwa alpejskiego w Polsce. Dobór zespołu projektującego we wspaniałej harmonii z otaczającymi górami budynków stacyjnych i obiektów towarzyszących, np. stację metrologiczną na Kasprowym Wierchu, świetną organizację pracy i determinację samego inicjatora (np. cotygodniowe, niedzielne kontrole przebiegu prac), jak i zespołu ludzi budujących tę inwestycję w arcytrudnych warunkach zimowych (mrozy, śnieg, huraganowe wiatry) na wysokości 2000 m n.p.m., wzbudzają podziw i uznanie. Była to pierwsza inwestycja tego typu w Polsce, a 60. na świecie. To wielka budowa, w której brali udział robotnicy z całej Polski; źródła podają, że było od 600 do ok. 1000; wśród nich m.in. Cyganie, którzy pomogli w przygotowaniu tłucznia potrzebnego do zabetonowania fundamentów podpór — byli oni mistrzami kamieniarskimi i osiągnęli trzykrotnie wyższą wydajność niż zwykli kamieniarze. [...] Wielka budowa została zakończona pełnym sukcesem [...].

Kolejka spowodowała rozwój narciarstwa alpejskiego w kraju, a przede wszystkim umożliwiła Polakom dotarcie do serca Tatr i podziwianie tatrzańskiej przyrody. W trzy lata od otwarcia na Kasprowym Wierchu odbyły się konkurencje alpejskie Narciarskich Mistrzostw Świata FIS 1939, powstały trasy

zjazdowe, słynne FIS1, FIS2 i FIS3, a kolejka wpisała się w historię Zakopanego, stając się jedną z najważniejszych atrakcji „zimowej stolicy Polski”³⁷.

Zamiast podsumowania można podjąć próbę oceny działalności Aleksandra Bobkowskiego. On jako „wielki cywilizator Tatr” był postacią wysoce kontrowersyjną. Inicjator budowy kolejki linowej na Kasprowy Wierch (1936), linowo-terenowej na Gubałówkę (1939), hotelu górskiego na Kalatówkach, doprowadził do wybudowania ponad 30 skoczni, w tym słynną Wielką Krokiew (1925).

„W głównej mierze właśnie dzięki temu, że w 1933 roku Bobkowski objął stanowisko II wiceministra komunikacji, nie dopuszczono do utworzenia parku narodowego (do czego naprawdę było blisko). Zamiast ścisłej ochrony unikalnej tatrzańskiej przyrody chciał on, jak to określił, »ucywilizować« Tatry. [...]»

Wszystkie inicjatywy ministra spotkały się z niesłyszczanym wręcz protestem działaczy ochrony przyrody. Czy słusznie? Kilkadziesiąt lat funkcjonowania kolejki na Kasprowy Wierch pokazuje, że tatrzańskie środowisko praktycznie w ogóle na tym nie ucierpiało. Dodatkowo kolejka linowa na Kasprowy Wierch to wspaniała atrakcja, jej przejazd niczemu nie szkodzi. Może jest tylko trochę za głośna, co z całą pewnością irytuje zwierzęta w okolicy. Podobnie sprawa przedstawia się z wyciągiem krzesełkowym z Hali Gąsienicowej. [...] błędem byłoby pominięcie najważniejszego osiągnięcia Bobkowskiego dla rozwoju turystyki na Podhalu. To przecież jemu miasto Zakopane zawdzięczało dobre połączenie kolejowe. Wtedy odcinek Kraków—Zakopane pokonywało się w 2h 30'. 80 lat później jedziemy ponad 3, a niekiedy nawet 4 godziny! [...]

Aleksander Bobkowski jako »wielki cywilizator Tatr« jest postacią wysoce kontrowersyjną. Do dziś trudno o jasną ocenę wielu jego pomysłów. Aczkolwiek jedno wydaje się pewne — trwale zapisał się historii polskich Tatr³⁸.

Osiągnięcia Aleksandra Bobkowskiego dla rozwoju turystyki oraz awans Zakopanego do roli „zimowej stolicy Polski” przyniósł mu tytuł Honorowego Obywatela Zakopanego (1938) oraz Honorowe Członkostwo w Związku Górali (1939); odznaczony był również Złotym Krzyżem Zasługi, Orderem Polonia Restituta. Aleksander Bobkowski „Bob” zmarł w Genewie w marcu 1966 r.³⁹.

³⁷ W. SZATKOWSKI: *Hej kolejka, kolejka... rzecz o powstaniu i początkach kolejki na Kasprowy Wierch*. <http://www.naszkasprowy.pl/> [dostęp: 21.11.2013].

³⁸ H. SZKATULSKI: *Ucywilizować Tatry — próba oceny działalności Bobkowskiego*. <http://natatry.pl/artykuly/ucywilizowac-tatry> [dostęp: 1.12.2013].

³⁹ Zob. W. SZATKOWSKI: *Aleksander Bobkowski „Bob” — twórca kolejki na Kasprowy Wierch*. <http://www.naszkasprowy.pl/> [dostęp: 1.12.2013].

Konflikty w ostatnim dziesięcioleciu

W 2007 r. dokonano modernizacji kolejki polegającej m.in. na dwukrotnym zwiększeniu przepustowości kolejki (w okresie letnim 180 i zimowym 360 osób na godz.) i zamontowaniu nowych wygodnych wagoników, która analogicznie do planu budowy kolejki w 1934 r., wywołała protesty naukowców, w tym przyrodników, ekologów, i sprzeciw części społeczeństwa⁴⁰. Interesujące są wyniki badań przeprowadzone w ostatnim sezonie letnim przed modernizacją kolejki, tj. w trakcie weekendów czerwca i lipca 2006 r.⁴¹. Po modernizacji i gruntownej przebudowie otwarcia nowej kolejki dokonał 18 stycznia 2008 r. prezydent RP Lech Kaczyński.

Kontrowersje wyniknęły również w związku z problemem poszerzenia tras zjazdowych w rejonie Kasprowego Wierchu akceptowanego z punktu widzenia ochrony przyrody i możliwości kontroli ruchu narciarskiego, jak też w odniesieniu do wypowiedzi dyrektora TPN na konferencji prasowej 25 lutego 2010 r. Wywołało to uzasadniony niepokój o przyszłość Tatr, co znalazło odbicie m.in. w korespondencji prezesa ZG LOP⁴² i następnie dyrektora TPN⁴³ do Głównego Konserwatora Przyrody.

Sprawę wyjaśnia stanowisko Rady Naukowej TPN z 10 lutego 2010 r.: „Została przyjęta opinia, że mimo zaszłości dotyczących nieuregulowania przestrzeni użytkowanej przez narciarzy i faktycznego szerszego »pozaprasowego« wykorzystywania zboczy Kasprowego Wierchu należy przeprowadzić strategiczną ocenę oddziaływania zadań ochronnych na obszar Natura 2000, która pozwoli na podjęcie decyzji dotyczących zmiany organizacji ruchu narciarskiego. W związku z tym na konferencji 25 lutego przedstawiłem [2013 roku, P. Skawiński — J.S.] w imieniu dyrekcji parku stanowisko, że odступujemy od eksperymentu oraz, że zamierzamy zainicjować wykonanie strategicznej oceny oddziaływania. Nie było to »ogłoszenie porażki planu udostępnienia nowych terenów dla narciarstwa«, a zapowiedź dalszego postępowania ocenowego, która wynika ze

⁴⁰ Zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Polskie_Koleje_Linowe Polskie Koleje Linowe [dostęp: 7.01.2016].

⁴¹ B. CHLIPALA, J. HIBNER: *Kolejka na Kasprowy Wierch w oczach turystów*. [Referat wygłoszony na Ogólnopolskiej Konferencji Naukowej *Wykorzystanie badań geograficznych w zarządzaniu środowiskiem i planowaniu przestrzennym*. Lublin, 28—29 listopada 2013 r.].

⁴² R. KAPUŚCIŃSKI: Pismo do Janusza Zaleskiego, podsekretarza stanu w Ministerstwie Środowiska, Głównego Konserwatora Przyrody TPN (Prez/527/2010). Warszawa, 4 marca 2010 r. W: Sprawozdanie z działalności Ligi Ochrony Przyrody w latach 2008—2013. Warszawa 2013, zał. 6.

⁴³ P. SKAWIŃSKI: Pismo do Janusza Zaleskiego, podsekretarza stanu w Ministerstwie Środowiska, Głównego Konserwatora Przyrody TPN (Znak Spr.D_06.03.10). Zakopane, 9 marca 2010 r. W: Sprawozdanie z działalności Ligi Ochrony Przyrody w latach 2008—2013. Warszawa 2013, zał. 7.

wskazań Rady Naukowej Parku. Porażką byłaby obojętność w kwestii rozwiązywania narastającego nielegalnego przebywania narciarzy poza oznakowanym terenem [...] wieloletnie zaniedbania w podejmowaniu bardzo trudnych problemów regulacji spontanicznego użytkowania narciarskiego w TPN powinny być od dawna budzić niepokój Zarządu Głównego Ligi Ochrony Przyrody.

[...] Realistyczna ocena konfliktów związanych z udostępnieniem Kasprowego Wierchu jest możliwa tylko wówczas, gdy zna się ten rejon od strony przyrodniczej oraz użytkowania narciarskiego. [...] Mimo wielokrotnych zaproszeń do przedstawienia przede mną trudnych problemów rejonu Kasprowego Wierchu **nigdy nie udało mi się w terenie dokonać wizji z jakąkolwiek organizacją ekologiczną** [podkr. — J.S.]. Z przedstawicielami Ligi Ochrony Przyrody nie udało mi się spotkać bliżej niż 100 km od Tatr⁴⁴.

W latach 2011—2012 nastąpił kolejny wstrząs wokół kolejki. Polskie Koleje Linowe (PKL) w związku z długami PKP SA postanowiły dokonać prywatyzacji kolejki. Wywołało to protesty parlamentarzystów z różnych opcji politycznych (debata w Sejmie RP w maju 2011 r.), Prezydenta RP i społeczności lokalnych. Minister Jan Szyszko, wówczas były minister środowiska w rządzie Jarosława Kaczyńskiego, zwrócił się do prezydenta Bronisława Komorowskiego o przeprowadzenie zbiórki na rzecz wykupienia od PKP SA kolejki linowej na Kasprowy Wierch, by później przekazać ją Tatrzańskiemu Parkowi Narodowemu — co wzbudziło sprzeciw władz Zakopanego; uważają one, że kolejka należy do Skarbu Państwa, czyli w myśl idei prywatyzacji naród miałby wykupić coś, co i tak do niego należy. Komorowski krytykował prywatyzację PKL poprzez jej sprzedaż Lasom Państwowym. Sprzedaż kolejki rodzi niebezpieczeństwo — jak sądzono — prywatny właściciel nie będzie respektował ustaleń dotyczących ochrony przyrody na terenie TPN, choćby ograniczeń dotyczących przewozu turystów na Kasprowy Wierch. Proces prywatyzacji zakończył się formalnie 6 września 2013 r., kiedy Polskie Koleje Górskie (PKG SA) — nowa spółka utworzona w drugiej połowie lipca 2012 r. przez cztery podhalańskie gminy — Zakopane, Bukowina Tatrzańska, Kościelisko i Poronin, stała się właścicielem PKL za cenę 215 mln zł. Kwotę tę przekazała PKP fundusz inwestycyjny Mid Europa Partners (MEP), właściciel 99,77% akcji spółki, a właścicielami reszty są wymienione cztery tatrzańskie gminy. MEP jest właścicielem, zarejestrowanej w Luksemburgu, spółki Altura, do której formalnie należą Polskie Koleje Linowe. Przed zakończeniem transakcji finansowych zgodę na nią wyraziły Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów (UOKiK), organy korporacyjne PKP SA — Walne Zgromadzenie i Rada Nadzorcza jak też resort spraw wewnętrznych.

Istotna jest informacja, iż realizując plan połączenia spółek PKL SA i PKG SA 30 czerwca 2015 r. cały majątek PKL SA został przeniesiony na rzecz spółki

⁴⁴ Ibidem.

PKG SA, a spółka PKL SA została rozwiązana i wykreślona z KRS 14 września 2015 r.⁴⁵.

Należy dodać, iż w umowie prywatyzacyjnej między spółką PKG a funduszem MEP (maj 2013), spółka PKG zobowiązała się do wybudowania tunelu dla narciarzy pod kopułą Kasprowego Wierchu⁴⁶. Ma on połączyć górną stację kolejki z wyciągiem na Goryczkowej. Tunel miałby około 80—90 m długości. Zaczynałby się w hallu górnej stacji kolejki linowej, a kończyłby się w rejonie górnej stacji wyciągu krzeselkowego w Kotle Goryczkowym. Nowy tunel — w połączeniu ze zmodernizowanym wyciągiem na Goryczkowej i zgodą na sztuczne dośnieżanie trasy — uczyniły z Kasprowego Wierchu bardzo konkurencyjną stację narciarską w Polsce. Pomysły te, a szczególnie drażnienie tunelu, nawet ręczne, stanowi uszczerbek dla środowiska — według Pawła Skawińskiego b. dyrektora TPN, bądź oceniony jest jako „wręcz kosmiczny” zdaniem Szymona Ziobrowskiego, dyrektora TPN. Mimo tego w sierpniu 2016 r. PKL przedstawiły wizualizacje korytarza pod kopułą Kasprowego Wierchu oraz wieży widokowej na Butorowym⁴⁷.

Do grupy dziwnych pomysłów inwestycyjnych w rejonie Kasprowego Wierchu należy pomysł Andrzeja Biernata z początku grudnia 2013 r., Ministra Sportu i Turystyki w rządzie Ewy Kopacz, budowy sztucznego zbiornika w tym rejonie, z którego woda miałaby być wykorzystywana do sztucznego naśnieżania tras w Tatrach. Wywołał on ostrą krytykę i protesty m.in. dyrekcji TPN i ekologów, być może dzięki tym działaniom pomysł ten nie został zrealizowany.

Rząd PiS, nawiązując do obietnic z kampanii wyborczej w 2015, chce, by państwo przejęło kolejkę linową na Kasprowy Wierch⁴⁸. Prezydent Andrzej Duda zapowiadał, że kolejki linowe „powinny wrócić w polskie ręce”. Trwa badanie dokumentów, na podstawie których PKP sprzedały PKL, w których skład wchodzi kolejka linowa na Kasprowy Wierch. Według nieoficjalnych informacji rząd rozważa, czy nie zlecić odkupienia PKL kierownictwu Lasów Państwowych⁴⁹.

Kontrowersje wokół sprawy nie ucichły. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie 4 lutego 2016 r. w wyniku zaskarżenia złożonego przez starostę powiatu tatrzańskiego Piotra Bąka uchylił zgodę Ministerstwa Spraw Wewnętrznych (obecnie MSWiA) z 2015 r. na przejęcie majątku Polskich Kolei Linowych przez spółkę z kapitałem zagranicznym. Prywatyzacją PKL, choć minęło od

⁴⁵ Zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Polskie_Koleje_Linowe [dostęp: 7.01.2016].

⁴⁶ Ł. BOBEK: *Chcą budować tunel narciarski na Kasprowym Wierchu*. „Kurier Lubelski”, 29.12.2015, s. 11.

⁴⁷ <http://www.gazetakrakowska.pl/strefa-biznesu/a/zrobia-tunel-pod-kasprowym-i-wieze-nad-butorowym-wizualizacje,10487688/> [dostęp: 16.12.2016].

⁴⁸ B. KURAŚ: *Plan: odzyskać Kasprowy Wierch*. „Gazeta Wyborcza”, 29.12.2015, s. 1.

⁴⁹ Zob. polska.newsweek.pl/polskie-koleje-linowe-kasprowy-wierch-prywatyzacja-rzad-pis-artykuly.376381,1 [dostęp: 7.01.2016].

niej ponad trzy lata, zajmuje się aktualnie Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa pod kierunkiem Andrzeja Adamczyka. W resorcie działa komisja, która ma za zadanie sprawdzić, czy proces sprzedaży kolejkowej spółki odbył się zgodnie z prawem⁵⁰. Prywatyzacja PKL oraz różne fantazyjne pomysły inwestycyjne podzieliły zakopiańskich samorządowców.

Historia zatoczyła koło — po 80 latach od wybudowania, działania wokół Kasprowego Wierchu i kolei na nim dzielą w dalszym ciągu. Najwyższy czas przerwać ten zaklęty krąg. Należy również pamiętać, że ta kolej jest także źródłem wspaniałych przeżyć dla wszystkich turystów, a szczególnie dzieci, osób starszych, chorych i niepełnosprawnych.

Literatura

- BOBEK Ł.: *Chcą budować tunel narciarski na Kasprowym Wierchu*. „Kurier Lubelski”, 29.12.2015.
- BOBEK Ł.: *Raport NIK. Kasprowy Wierch. Zakopane straciło kontrolę nad PKL*. „Gazeta Krakowska”, 12.03.2016.
- BOBKOWSKI A.: *Listy do Aleksandra Bobkowskiego 1940—1961*. Podąła do druku i oprac. J. PODOLSKA. Warszawa 2013.
- BOBKOWSKI A.: *Napowietrzny „tunel”, ale nie Kellermana!* Oprac. P. KĄDZIELA. „Przegląd Powszechny” 1987, nr 7—8, s. 43—54.
- CHLIPALA B., HIBNER J.: *Kolejka na Kasprowy Wierch w oczach turystów*. [Referat wygłoszony na Ogólnopolskiej Konferencji Naukowej *Wykorzystanie badań geograficznych w zarządzaniu środowiskiem i planowaniu przestrzennym*. Lublin, 28—29 listopada 2013 r.].
- FLACH J.: *O kolejce sprzed pół wieku*. Fragmenty tekstu napisanego na 25-lecie kolejki do druku przygotował Apoloniusz RAJWA. 1961. „Tygodnik Podhalański”, 24.03.2011.
- KAPUŚCIŃSKI R.: Pismo do Janusza Zaleskiego, podsekretarza stanu w Ministerstwie Środowiska, Głównego Konserwatora Przyrody TPN (Prez/527/2010). Warszawa, 4 marca 2010 r. W: *Sprawozdanie z działalności Ligi Ochrony Przyrody w latach 2008—2013*. Warszawa 2013, zał. 6.
- KOLBUSZEWSKI J.: *Ochrona przyrody a kultura*. Wrocław 1992.
- KURAŚ B.: *Plan: odzyskać Kasprowy Wierch*. „Gazeta Wyborcza”, 29.12.2015.
- LEŃKOWA A.: *Dzieje Ligi Ochrony Przyrody w Polsce*. Warszawa 1968.
- OSIŃSKI P.: *Kolejka na Kasprowy Wierch. Najbardziej kontrowersyjna inwestycja w Polsce?* http://superbiz.se.pl/wiadomosci-biz/kolejka-na-kasprowy-wierch-najbardziej-kontrowersyjna-inwestycja-w-polsce_878304.html [dostęp: 16.12.2016].
- PODOLSKA J.: *Wstęp*. W: BOBKOWSKI A.: *Listy do Aleksandra Bobkowskiego 1940—1961*. Warszawa 2013, s. 7—30; oraz przypisy do *Listy do Aleksandra Bobkowskiego 1940—1961*. przedruki: [Z notą S.A. KOWALCZYKA]. „Regiony” 1991, nr 3, s. 139—145; BOBKOWSKI A.: *Szkice i opowiadania*. Warszawa 1994, s. 72—82, fragment ogłosiła „Gazeta Wyborcza”, 15/16.12.2007, nr 293, s. 18; BOBKOWSKI A.: *Napowietrzny „tunel”, ale nie Kellermana!*

⁵⁰ Ł. BOBEK: *Raport NIK...*; P. OSIŃSKI: *Kolejka na Kasprowy Wierch. Najbardziej kontrowersyjna inwestycja w Polsce?* http://superbiz.se.pl/wiadomosci-biz/kolejka-na-kasprowy-wierch-najbardziej-kontrowersyjna-inwestycja-w-polsce_878304.html [dostęp: 16.12.2016].

- W: *Ikkos i Sotion oraz inne szkice*. Zebrał i oprac. P. KADZIĘLA. Warszawa 2009, s. 187—202;
- BOBKOWSKI A.: *Aneks Napowietrzny „tunel”, ale nie Kellermana!* W: *Listy do Aleksandra Bobkowskiego 1940—1961*. Podała do druku i oprac. J. PODOLSKA. Warszawa 2013.
- PTAK J.: *Z kart historii kolejki linowej na Kasprowy Wierch. Tatry na starej fotografii*. 2010. <http://www.jacekptak.nazwa.pl/kasprowy.html> [dostęp: 5.11.2013].
- RAABE E.: *Kolejki linowe*. Warszawa 1936.
- RADECKI W.: *Zarys historii prawnej ochrony przyrody w Polsce*. W: *Prawne formy ochrony przyrody*. Red. J. SOMMER. Warszawa 1990.
- SKAWIŃSKI P.: Pismo do Janusza Zaleskiego, podsekretarza stanu w Ministerstwie Środowiska, Głównego Konserwatora Przyrody TPN (Znak Spr.D_06.03.10). Zakopane, 9 marca 2010 r. W: *Sprawozdanie z działalności Ligi Ochrony Przyrody w latach 2008—2013*. Warszawa 2013, zał. 7.
- SYMONIDES E.: *Ochrona przyrody*. Warszawa 2007.
- SZATKOWSKI W.: *Aleksander Bobkowski „Bob” — twórca kolejki na Kasprowy Wierch, 8 lipiec 2009 r.* <http://www.naszkaspropy.pl/> [dostęp: 1.12.2013].
- SZATKOWSKI W.: *Hej kolejka, kolejka... rzecz o powstaniu i początkach kolejki na Kasprowy Wierch, 7 lutego 2008 r.* <http://www.naszkaspropy.pl/> [dostęp: 21.11.2013].
- SZKATULSKI H.: *Ucywilizować Tatry — próba oceny działalności Bobkowskiego*. <http://natatry.pl/artykuly/ucywilizowa%C4%87-tatry> [dostęp: 1.12.2013].

Źródła internetowe

- http://www.naszkaspropy.pl/aktualnosci,729,POKAZ_FILMU_8222NASZ_KASPROWY8221_W_GALERII_WLADYSLAWA_HASIORA_W_ZAKOPANEM.html [dostęp: 21.11.2013].
- http://z-ne.pl/s,menu,1507,kolejka_na_kasprowy.html [dostęp: 5.11.2013].
- http://pl.wikipedia.org/wiki/Kolej_linowa_Kasprowy_Wierch [dostęp: 5.11.2013].
- Kolej linowa na Kasprowy Wierch — dzieło sztuki użytkowej*. <http://www.arcadiapress.pl/> [dostęp: 5.11.2013].
- http://wyborcza.pl/1,75478,15120263,Pomysl_nowego_ministra_sportu__Zrobmy_staw_na_Kasprowym.html#ixzz2fKpHH770 [dostęp: 12.12.2013].
- https://pl.wikipedia.org/wiki/Polskie_Koleje_Linowe [dostęp: 7.01.2016].
- polska.newsweek.pl/polskie-koleje-linowe-kasprowy-wierch-prywatyzacja-rzad-pis.artykuly.376381,1 [dostęp: 7.01.2016].
- <http://www.tygodnikpodhalanski.pl/www/index.php?mod=news&strona=1&kat=&id=&typ=&id=12423> [dostęp: 24.03.2011].
- <http://www.gazetakrakowska.pl/strefa-biznesu/a/zrobia-tunel-pod-kasprowym-i-wieze-nadburorowym-wizualizacje,10487688/> [dostęp: 16.12.2016].

Janusz Stochlak

A cable-car railway to Kasprowy Wierch as a source of arguments and a contribution to future development of tourism

Summary

The increasing interest in the writings of the forgotten Polish emigrant Andrzej Bobkowski (1913—1961) caused that it is worth to present his publication devoted to an extremely fast build-

ing of a cable-car railway from Zakopane—Kuźnice to Kasprowy Wierch.

The article entitled *The overhead tunnel and not [fictional] Kellerman tunnel* between Europe and America under Atlantic Ocean was written in 1958 for the emigration Radio “Free Europe” in Munich on the 25th anniversary of the opening of this railway and published in Poland in 1987. The construction of this cable-car railway (built in 1935—1936) was mentioned several times in the letters of Andrzej Bobkowski to his uncle Alexander Bobkowski (1886—1966), who was the vice-Minister of Transport. Aleksander Bobkowski had the idea of this cable-car railway and personally supervised its construction. The construction of this railway was considered “a scandal” and divided the scientists and the public into two opposite camps: one for preserving nature in Tatra Mountains and the other for the construction of the cable-car railway.

The fact of building this railway was usually presented only from the point of view of preservation of nature who criticized the enterprise. Therefore it seems worth to present the arguments from the article of A. Bobkowski from 1958 for construction of the cable-car railway. Andrzej Bobkowski was able to foresee the future tendency for mass-tourism and skiing and its value for the development of Zakopane.

Key words: cable-car railway, preservation of nature, foreseeing mass-tourism

Януш Стохльак

Канатная дорога на Каспrowый Верх как источник споров и перспектива развития туризма

Содержание

В связи с увеличивающимся интересом к творчеству забытого польского эмигранта Анджея Бобковского (1913—1961) стоит представить его публикацию на тему чрезвычайно быстрого построения канатной дороги от Закопане-Кузнице на Каспrowый Верх.

Статья *Воздушный тоннель, но не Келлермана!* между Европой и Америкой под Атлантическим океаном была написана в 1958 г. для радио «Свободная Европа» в Мюнхене на 25-ю годовщину открытия этой канатной дороги построенной в 1935—1936 гг., а опубликована в Польше в 1987 г.

Стройка этой канатной дороги упоминается несколько раз в письмах Анджея Бобковского до Александра Бобковского (1886—1966), который был вице-министром транспорта, инициатором проекта, а также осуществлял над ним надзор. Предприятие считалось скандалом. Оно разделило ученых и общество на две противоположные группы: сторонников охраны природы в Татрах и сторонников построения канатной дороги. Чаще всего стройку оценивалось только с точки зрения охраны природы и критиковалось.

Поэтому стоит привести аргументы А. Бобковского с 1958 г. за построением канатной дороги. А. Бобковский предвидел будущую тенденцию развития массового туризма и лыжного спорта и их значение для Закопане.

Ключевые слова: канатная дорога на Каспrowый Верх, охрана природы, перспектива развития туризма