Janusz Długopolski

KASPROWY
KOLEJKA I PROCESY



universitas

KASPROWY
KOLEJKA
I PROCESY

Janusz Długopolski

KASPROWY
KOLEJKA I PROCESY

Kraków

Wydanie książki współfinansuje
Okręgowa Rada Adwokacka w Krakowie

© Copyright by Janusz Długopolski and Towarzystwo Autorów i Wydawców Prac Naukowych UNIVERSITAS, Kraków 2021

ISBN 978-83-242-3718-0
e-ISBN 978-83-242-6547-3
TAiWPN UNIVERSITAS

Opracowanie redakcyjne
Dagmara Wachna

Projekt okładki i stron tytułowych
Sepielak

Na okładce
Kolej linowa na Kasprowy Wierch, 1970,
fotografia z Narodowego Archiwum Cyfrowego

www.universitas.com.pl

WSTĘP

Od przeszło dwudziestu lat jestem pełnomocnikiem Polskich Kolei Linowych w Zakopanem, reprezentując spółkę zarówno w postępowaniach sądowych, jak i administracyjnych. Różnorodność i oryginalność zdarzeń, w których jako adwokat uczestniczyłem przez te wszystkie lata, skłoniły mnie do ich opisania. Dominowały oczywiście roszczenia odszkodowawcze z tytułu szkód doznanych w związku z wypadkami narciarskimi na stokach przy kolejach PKL, jednakże zdarzyły się i bezpodstawne oskarżenia dotyczące popełnienia przestępstwa w związku z działalnością Polskich Kolei Linowych. Wyjątkowa – z uwagi na incydentalność, złożoność problematyki i jej znaczenie – była procedura uzyskiwania pozwolenia na przebudowę i modernizację kolei linowej na Kasprowy Wierch zakończona w 2007 roku.

Wymagała ona współpracy wielu oddanych sprawie ludzi, działających z pełnym zaangażowaniem i wiarą w powodzenie tak ważnego przedsięwzięcia. Nie sposób, co oczywiste, wymienić tutaj ich wszystkich, wskażę zatem tylko tych, którym jako pierwszym należy się wdzięczność. Byli to ówczesny prezes PKL Andrzej

Laszczyk oraz władze Zakopanego reprezentowane przez burmistrza Piotra Bąka. Starania o planowaną modernizację zajęły dziesięć lat i oczywiście trwałyby nadal, gdyby nie jednoznaczne wsparcie tej inicjatywy przez premiera Kazimierza Marcinkiewicza oraz koordynowanie działań przez szefa jego kancelarii – ministra Jacka Tarnowskiego. Jak widać, historia PKL powtarza się. Najlepszym tego dowodem jest przecież fakt, że kolej linowa na Kasprowy Wierch nigdy by nie powstała, gdyby nie pozycja i determinacja inicjatora jej budowy, ówczesnego ministra komunikacji, Aleksandra Bobkowskiego. Ten sam mechanizm zadziałał i tym razem.

Nieoceniony merytoryczny wkład w procedurę uzyskania pozwolenia na modernizację kolei linowej – przedsięwzięcia unikalnego zwłaszcza w zakresie ochrony środowiska – i wykazania, że proponowane działania nie zagrażają przyrodzie, wniosła adwokat Małgorzata Kulig-Juźwiak, współpracująca ze mną do dzisiaj. Jej fachowych opinii nie można było podważyć.

Warto zatem poznać część historii kolei na Kasprowy Wierch od nieznanej dotąd strony, a nadto prześledzić opisane procesy sądowe, zdarzenia tam przedstawione mogą bowiem ostudzić naszą pewność siebie podczas kolejnych zjazdów narciarskich. Zachęcam do lektury.

Autor

TO BUDZI PODZIW

Na początku warto przypomnieć historię powstania kolei linowej na Kasprowy Wierch, gdyż przedsięwzięcie to, chociaż wydawało się nierealne, zostało z sukcesem urzeczywistnione. Początkiem inwestycji było podjęcie starań o uzyskanie decyzji budowlanej, która stworzyła podstawy dla realizacji tego trudnego zamierzenia. Należy poświęcić mu kilka zdań, by pokazać trudności, na jakie napotykali inicjatorzy budowy kolei.

Zainteresowanie narciarstwem w Tatrach pojawiło się na przełomie XIX i XX wieku. Pierwszą narciarską wyprawę w Tatry zorganizował w 1894 roku Stanisław Barabasz. Pierwsze zawody narciarskie odbyły się na Hali Goryczkowej w 1910 roku i to właśnie za ich sprawą zrodziła się idea wprowadzenia ułatwień w poznawaniu Tatr i budowy kolei górskich dla narciarzy i turystów. Pomysł podchwycił inżynier, Walerian Dzieślewski, który opracował projekt kolei zębatej na Świńską Przełęcz. Nie była ona wprawdzie przewidziana do celów sportowo-turystycznych, lecz eksploatacyjno-biznesowych, projekt pozwolił jednak zyskać nowe spojrzenie na możliwości korzystania z uroków Tatr. Choć ostatecznie zakończył się on niepowodzeniem, stanowił silny

impuls do dalszych poczynań na tym polu. Sprzyjały im również inne okoliczności. W grudniu 1907 roku powstała organizacja narciarzy tatrzańskich – Towarzystwo Łyżwistów, przekształcone w Sekcję Narciarską Towarzystwa Tatrzańskiego, w której pierwsze skrzypce grał Mariusz Zaruski. To on w styczniu 1910 roku zorganizował wyprawę na Przełęcz Goryczkową i grań Kasprowego Wierchu. Uczestniczył w niej Aleksander Bobkowski, późniejszy założyciel i prezes Polskiego Związku Narciarskiego, którego działalność doprowadziła do powstania kolei linowej.

Aleksander Bobkowski, miłośnik narciarstwa, a jednocześnie wiceminister do spraw komunikacji i zięć prezydenta Mościckiego, zdecydował o zleceniu przez ministerstwo wykonania prac projektowych kolei linowej w Tatrach. Pomimo protestów Państwowej Rady Ochrony Przyrody, sprzeciwu wielu organizacji i stowarzyszeń oraz dziesiątek krytycznych artykułów prasowych, w lipcu 1935 roku Ministerstwo Komunikacji wydało zezwolenie na budowę. Ruszyła ona 1 sierpnia i zakończyła się w niespełna dwieście dwadzieścia siedem dni, dzięki niezwykłej determinacji Aleksandra Bobkowskiego, jego niestrudzonemu dążeniu do celu, oraz pomocy i wsparciu wpływowych osób. Niemożliwe stało się możliwe, a prace zostały wykonane wzorowo.

Kolej linową na Kasprowy Wierch zbudowano w całości w ciągu niespełna ośmiu jesienno-zimowych