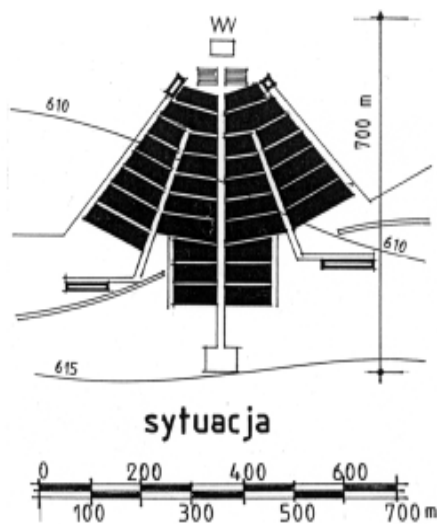


ANNA SZOPIŃSKA

Ołtarz przeszedł przez nasze ręce

Niepodobna, że to już ćwierć wieku... – mówi wielu tych, którzy mają jeszcze przed oczyma nieprzebrany tłum ciągnący od popołudnia 7 czerwca w stronę Nowego Targu, drzwi domów otwarte dla pielgrzymów szukających noclegu, wielkie poruszenie serc, eksplozję wzruszenia i radości w rozmieszczonych na planie wycinka koła sektorach, gdy przemykał między nimi odkryty papamobile; charakterystyczną sylwetkę w bieli, ramię wyciągnięte w geście błogosławieństwa i pozdrowienia; górującą nad głowami, strzelającą w niebo konstrukcją ołtarza.

Powidok to równie trwałe, jak pamięć o błyskach lornetek funkcjonariuszy „czuwających” w zaroślach otaczających murawę lotniska od południowej strony; jak mocne wrażenia z przyspieszonego nawałnicą powrotu do domów tego parnego, czerwcowego dnia 1979 r. – także ślizgiem z siekanej strugami deszczu skarpy lotniska i wpływ przez Biały Dunajec.



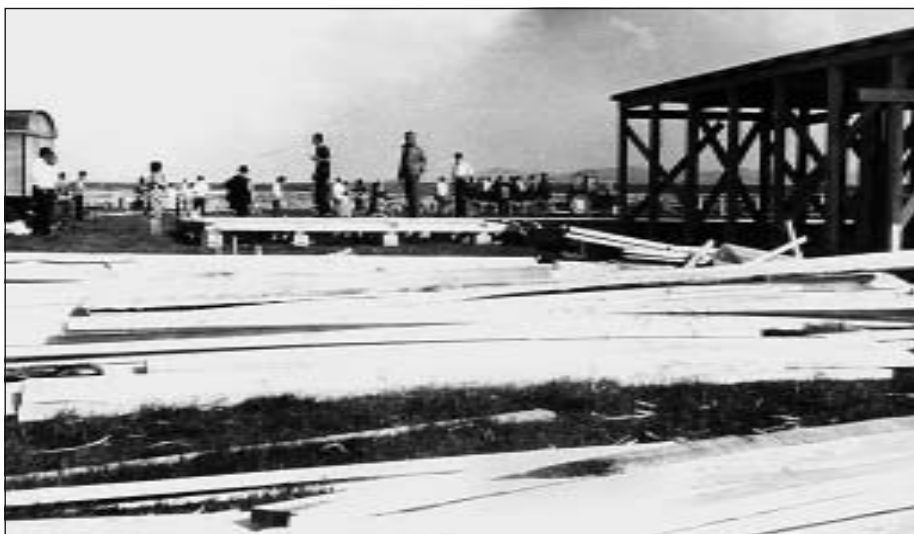
Ołtarz i rozplanowanie sektorów, rys. Tadeusz Jędrisko

W tym pośpiechu, w błyskawicach rozdzierających nagrzane powietrze, nikt prawie – z wyjątkiem tych, którzy musieli – nie został, by uwiecznić równie pospieszną jak opuszczanie płyty lotniska likwidację (bo nie była to regularna rozbiórka) drewnianej konstrukcji ołtarza według koncepcji i tworzonego



Dźwig PBK, użyty później od zburzenia konstrukcji i fragmenty rusztowania przy ołtarzu, fot. Kazimierz Pajerski

w zaledwie tydzień projektu technicznego nowotarskiego architekta Tadeusza Jędrysko. Z daleka patrząc, wydawałoby się, lekkiej i ażurowej. – *Mamy teraz po siedemdziesiąt parę lat i dopóki pamięć nam nie szwankuje, chcemy powiedzieć, jak to było. Żeby już nikt niczego nie przeinaczył* – mówią osoby z racji stanowisk zajmowanych w ówczesnym nowotarskim Przedsiębiorstwie Budownictwa Komunalnego najbliższej związane z budową. I jest to równocześnie



Deski i krokwie przed zmontowaniem ołtarza (na środku podestu, w kurtce – kierownik budowy ołtarza i zastępca ds. technicznych dyrektora PBK w Nowym Targu – inż. Antoni Żaba, fot. Kazimierz Pajerski

kawałek dziejów jedynego ołtarza, który uległ prawie zupełnemu zrujnowaniu i jednego z najpiękniejszych obiektów, jakie przez tych 25 lat były świadkami papieskich pielgrzymek do ojczyzny. Ponieważ był ołtarzem budowanym podczas pierwszej pielgrzymki – istniała ewentualność, iż stanie się obiektem kultowym. Ówczesne władze chciały temu zapobiec.

A nowotarskie PBK było wtedy (czyli za kadencji wojewody Lecha Bafii w ówczesnym województwie nowosądeckim i w latach, gdy sekretarzem powiatowym PZPR w Nowym Targu był Wit Wójtowicz) – jak i bliźniacze przedsiębiorstwa w Zakopanem, Nowym Sączu, Gorlicach, Grybowie, Jordanie, Limanowej – podległe nowosądeckiemu Kombinatowi Budownictwa Komunalnego. Zezwolenia na budowę ołtarza wojewoda udzielił dopiero 15 maja, gdy zobligowała go władza zwierzchnia (podczas zebrania zespołu administracyjnego i kościelnego z kard. Franciszkiem Macharskim), bo z własnej woli dopuścić do tego nie chciał.

- Termin przyjazdu papieża ustalony był na 8 czerwca, a kiedy Sącz nam zlecił prace – pozostawały tylko trzy tygodnie na zbudowanie ołtarza. Chyba nie chcieli, żebyśmy ten ołtarz mogli ukończyć... – wspomina wieloletni szef zaopatrzenia w PBK, Kazimierz Pajerski z Nowego Targu. Dostałem od dyrekcji zlecenie zgromadzenia materiału na podstawie specyfikacji wykonanej przez projektanta. Drewno było wtedy reglamentowane, zresztą takich ilości drewna nie było w magazynie. Bardzo trudno było o gwoździe, śruby i pokost. Jeździłem do Wojewódzkiej Dyrekcji Lasów Państwowych w Krakowie, żeby zdobyć drewno według wskazanych wymiarów, ale okazało się, że trzeba je dopiero ściągać z tartaków w Nowym Targu, Kamienicy, Zawoi, Nawojowej. W efekcie kierowcy przywieźli bezpośrednio na lotnisko chyba ze 136 kubików przeznaczonych na ołtarz. To nie wystarczyło, ale nie mieliśmy już przydziałów. Księża w okolicznych kościołach ogłaszali więc z ambon, że potrzebne są deski. Z desek przywiezionych przez ludzi robione były ławki koło podestu przeznaczonego dla chórow i muzyk, wieże dla telewizji. Palików i żerdzi na rozdzielanie sektorów też dostarczali ludzie. Łączna długość ogrodzenia wyniosła prawie 23 kilometry.

Przekazanie lotniska budowniczym nastąpiło dopiero 22 maja, po wytyczeniu sektorów i lokalizacji ołtarza przez służby geodezyjne. Ponieważ PBK dysponowało zaledwie 8 fachowcami od ciesiołki, pozyskanymi przez księży i zatrudnionymi na czas budowy ołtarza, co w obliczu wielkich potrzeb i dramatycznie krótkiego terminu było liczbą daleko niewystarczającą – księża nadal zachęcali z ambon, aby do pomocy zgłaszali się cieśle. Najwięcej przybyło ich na te wezwania z okolic Krościenka i podgórskich wiosek w rejonie Zakopanego. Przywozili też maszyny – strugarki i cyrkularki. Majstrowie zjawiali się na lotnisku ze swoimi narzędziami. Zebrało się tam gotowych do pracy ok. 300 ludzi. Nie było już wtedy pilnych prac polowych, spece od robót w drewnie mieli trochę wolnego czasu. Pracowało na lotnisku kilkanaście stolarskich maszyn, stolarze wycinali zdobienia w listwach.

Drewno było głównie świerkowe, a deski użyte do budowy ołtarza – przeważnie o grubości 6 cm x 20 cm – nie cieńsze i nie grubsze. Powstawało przy tym sporo odpadów i parafie od razu brały je sobie na opał. Główne podpory konstrukcji ołtarza stanowiło 12 belek, tzw. więzarów, zakotwionych w 6 betonowych blokach (każdy o wadze 3,5 tony), a u góry zwieńczonych



Odpady z budowy ołtarza i brygada cieśli (piąty od lewej – dyrektor PBK w Nowym Targu, inż. Andrzej Stopka), fot. Kazimierz Pajerski

w kalenicy, na wysokości 12 metrów od ziemi. Proporcje konstrukcji opierały się na module 3 metrów. Betonowe bloki *nota bene* zostały w ziemi do dziś, znacząc miejsce wzniesienia ołtarza.

Budowniczości ołtarza zużyli 200 litrów lakieru i tyleż pokostu oraz 800 kg gwoździ, a długie śruby do skręcania konstrukcji osadzonej na betonowych kotwach w ziemi wykonywano w ślusarni Przedsiębiorstwa. Stolarnia i ślusarnia PBK zresztą przez trzy tygodnie pracowały na rzecz ołtarza. – *Ale i tak, siłami PBK, robilibyśmy go chyba pół roku* – mówią dziś pracownicy.



Oczekiwanie na Ojca Świętego, fot. T. Jędrysko

-Ponieważ konstrukcja ołtarza wymagała stosowania 15-metrowych brusów, brałem 4-5 pracowników, kupowaliśmy dłużycę od ludzi – mówi ówczesny dyrektor PBK, inż. Andrzej Stopka. Miejscowy tartak odmówił ciecia takich długości, więc trzeba było drewno wozić do Ostrowska, do tartaku ojca księdza Mieczysława Łukaszczyka. Ponieważ nie było jak płacić za przetarcie drewna, resztki z brusów zostawały w tartaku. Przedsiębiorstwo dostarczało ludzi „do pił”, natomiast górali, którzy przez kilka dni robili sektory, przysłał ks. Jan Easut z Poronina, odpowiedzialny za dostarczenie żerdzi i budowę sektorów.

Na półkolistym podeście dla chórów i muzyk przed ołtarzem postawiono ławki dla zaproszonych gości. Szerokość tego podestu była może 20-metrowa, za nim, na ziemi, stało jeszcze kilka rzędów ławek. Kilkanaście sektorów ciągnęło się klinem na długości ok. 500 metrów. Postawiono wtedy 300 „oczek” latryn – dla pielgrzymów stawiano je w krańcach lotniska od strony Gronkowa i Nowego Targu, a dwa „oczka” dla księży z papieskiej świty, elegancko wyheblowane i pomalowane, ustawiono za podium dla chórów. Tylko te dwa klozety – i jeden papieski - wykonywało PBK, resztę sławojek budowano w terenie. Pod podestem ołtarza znajdowała się papieska komnata-zakrystia z płóciennymi ścianami i modrzewiowym sufitem, umeblowana regionalnie, prywatnymi sprzętami, z oknami wychodzącymi na panoramę Tatr. Zakrystia pod podestem połączona była z papieskim WC. Zgodnie z wymogami Sanepidu, wypożyczono wtedy 3 zespoły umywalek i sprowadzono dezodorant „Junipol”. W pogotowiu czekały 2 helikoptery sanitarne, 2 karetki reanimacyjne, a w obawie przed zamieszkami przygotowano też... 40 trumien.

Potem „papieski” ustęp, jak twierdzi szef magazynu PBK, mieszkaniec Waksmunda, który przepracował na tym stanowisku 35 lat – leżał w magazynie Przedsiębiorstwa, dopóki ktoś nie wziął go na budę dla psa. U niego w obejściu zachowały się do dziś drzwi z tego przybytku, lecz matowa szybka uległa już stłuczeniu.

Przez kilka dni poprzedzających przyjazd papieża cieśle pracowali nawet nocami, przy świetle. PBK dysponowało 70–80 pracownikami fizycznymi, a że akurat trwała budowa kościoła w Maniowach – stamtąd ściągnięto 8 cieśli, którzy na lotnisku pomagali przez tydzień. Pośpiech był taki, że przez ostatni tydzień ludzie nawet nie opuszczali terenu budowy, nocując w barakowozie. Ołtarz i sektory udało się ukończyć dzień przed pamiętną mszą. Tydzień wcześniej jednak okazało się, że budowlę już trzeba oddać do sprawdzenia służbom specjalnym, dlatego też wykonawcy nie zdążyli założyć instalacji odgromowej. Dni były akurat parne, pogoda burzowa i wąski krąg ludzi mających świadomość tego braku, drżał, widząc pioruny bijące w Biały Dunajec nocą poprzedzającą papieską wizytę.

Gdy po zakończeniu mszy i przejeździe między sektorami papież wsiadł do helikoptera, by zatoczyć jeszcze kółko nad Bukowiną – gęstwę ciemnych chmur pruły błyskawice. Kilka osób z tłumu opuszczającego lotnisko doznało wtedy – na szczęście nie śmiertelnych – porażeń od piorunów. W tym samym czasie koparka i dźwig (od dnia poprzedzającego wizytę czekające na lotnisku) podjeżdżały już do ołtarza, by czynić swoją powinność. Pracownicy zahaczyli liną o krokwie, 8-10-tonowy dźwig pociągnął i w momencie rozpadła się i połamała cała konstrukcja. Na miejscu był dyrektor nowosądeckiego Kom-

binatu, inż. Marian Gałuszka, była milicja, tajne służby i służby kościelne. Jak wyjaśnia inż. Stopka, krokwie konstrukcji ołtarza łączone były „na pierścienie” i ściskane śrubą, stanowiły więc węzeł nie do rozebrania, a przynajmniej nie w tak błyskawicznym tempie, nie w takich warunkach. Konieczność natychmiastowej rozbiórki ołtarza nowosądeckie szefostwo uzasadniało mu potrzebą szybkiego uruchomienia lotniska, na którym zaraz potem miały się odbywać szkolenia. Co prawda w latach 50-tych lotnisko budowano dla celów militarnych, ale w miejscu posadowienia ołtarza nie było betonowej płyty.

Mieszkający zaledwie półtora kilometra od lotniska szef magazynu PBK ledwo zdążył wpaść o domu i coś zjeść, gdy podjechał samochód – żuk lub nyska – który miał go w trybie natychmiastowym zabrać do magazynu PBK przy ul. Składowej 3. Zaraz też zaczęły tam podjeżdżać samochody skrzyniowe



- Jeżeli generał „kupił” na dacie w Konstancinie drewno z ołtarza, to na fakturze musi mieć tę pieczętkę – zapewnia szef zaopatrzenia w ówczesnym PBK, Kazimierz Pajerski, fot. Anna Szopińska

(czekało ich na lotnisku 5), zwożąc połamane deski, listwy, krokwie. Wraz z pierwszymi samochodami przyjechał dźwig użyty do zburzenia ołtarza. Hałda zwiezonego drewna urosła na 8–10 metrów i podobną miała szerokość. Zwózka zakończyła się po północy, a dwaj z kierowców – których szef magazynu oczekiwał drzemiąc wsparty na stole - wrócili dopiero nad ranem. Swój nazbyt długi kurs tłumaczyli oni tym, iż wieźli drewno do Jordanowa. – *Komu i po co oraz czy naprawdę tak było* – nie wiem – zastrzega magazynier. *Ale mogły to być jedynie deski z podłogi, grubości 32-40 milimetrów, na dwóch samochodach.*

– Nikt nie zawoził drewna do Jordanowa, żadnego takiego polecenia ani zezwolenia nie było – oświadcza zdecydowanie dyrektor PBK. Chyba, że kierowcy zrobili to na własną rękę.

Kazimierz Pajerski upewnia natomiast, że najlepsze drewno sądeckie

samochody prosto z lotniska zabrały do nowosądeckiego Kombinatoru Budownictwa Komunalnego, którego dyrektorem był wówczas inż. Marian Gałuszka, a do robót przy rozbiórce ołtarza przywieziono z ówczesnej stolicy województwa cały autobus nietrzeźwych junaków OHP. Do Sącza pojechało około połowy drewna z ołtarza oraz deski z ławek, dostarczone przez ludzi. Ten materiał z pewnością nie przechodził przez magazyn i dokumentację nowotarskiego PBK. Kościół zabrał tylko żerdzie, ponoć do budowy kolejnego obiektu sakralnego. Z grubych „krawędziaków”, których do budowy ołtarza użyto 136 kubików – prawie żaden nie trafił z powrotem do magazynu. O dwóch samochodach drewna wywiezionych do Sącza wspomina też dyrektor PBK, twierdząc, że znalazły się na nich deski podłogowe, „łaty” i brusy, a 4 belki o przekroju 18 x 18 cm i długości 9 metrów ściągnięto do magazynu.

Nazajutrz po papieskiej wizycie na lotnisku nie było już nic prócz resztek drewnianego złomu i podeptanej trawy. Parę dni po mszy na skarpie Białego Dunajca przed magazyn podjechali trzej księża, by z chodnika przed płotem fotografować hałdę drewna. Minął tydzień, najwyżej dwa, gdy w magazynie pojawiło się kilkunastu junaków OHP, już miejscowych, pozostających w dyspozycji PBK. Ich rolą było rozkręcanie śrubunków, rozbieranie elementów wyciąganie gwoździ, obcinanie fragmentów uszkodzonych i segregowanie drewna. Te dość żmudne roboty trwały prawie 2 miesiące. Pozostałości po papieskim ołtarzu zostały komisyjnie odebrane i protokolarnie przyjęte do magazynu, z oszacowaniem wartości.

Drewnianych odpadów – jak twierdzą najstarsi pracownicy PBK – zbierało się 36 metrów przestrzennych. Materiał ten został uznany za drewno opałowe i przeceniony do 30 procent pierwotnej wartości. Kupili go pracownicy, resztę zużyto do opalania magazynu.

Drewna krokwiowego – tzw. krawędziaków o wymiarach 8 x 10, 10 x 12 i 16 x 16 cm na lotnisku było najwięcej, lecz do magazynu trafiło bardzo niewiele, gdyż ten materiał został zabrany prosto z lotniska.

– Po jakimś czasie dostałem od dyrektora polecenie, że mam wydać drewno dla milicji warszawskiej – w ilości takiej, jaka się zmieści na dwa duże samochody – wspomina Kazimierz Pajerski. Zamówienie pochodziło od nich. Musieli też podpisać WZ-tki (wydanie zewnętrzne) w czterech egzemplarzach. Na WZ-tce, która zostawała u mnie, przybili podłużną pieczętkę. Polecenie wydania opiewało na deski, ale oni brali, co chcieli, więc pojechały do Warszawy deski i trochę cienkich krawędziaków. Zdobione listwy wykończeniowe z podestu również wzięli. Materiał ładowali junacy. Te krawędziaki może nadawały się na zbudowanie daczki, ale na pewno nie domu mieszkalnego. Na płazy też się nie nadawały. Wozili to na dwa razy, płacąc 35–50 procent rzeczywistej wartości. Potem jeszcze deski i krawędziaki wydawaliśmy z polecenia dyrektora do Białki lub Bukowiny Tatrzańskiej, podobno dla generała, który tam budował daczę. Rzeczywiście przyjechał po nie „wołga” mężczyzna po cywilnemu, w swetrze i wojskowych spodniach, sam wybierał materiał, ale wziął niewiele – trochę desek i trochę krawędziaków. Tego nie było więcej niż 6–7 kubików. WZ-tkę podpisał jego kierowca. Parę dni później ten sam generał z kierowcą przyjechał po 6–8 arkuszy reglamentowanej blachy. Pomagaliśmy mu jeszcze zwinąć i zapakować je do „wołgi”.

To, co poświadcza szef zaopatrzenia w PBK, czyni prawdopodobnym przypuszczenie, że część drewna z ołtarza na nowotarskim lotnisku została potem użyta do budowy innej generalskiej dachy w Konstancinie pod Warszawą (było to przedmiotem dziennikarskiego dochodzenia prowadzonego przez ekipę TVN i skutkującego wyemitowaniem w lecie 2003 roku programu z udziałem delegacji z Podhala w osobach Józefa Staszla i Franciszka Szlaga z Nowego Targu oraz pomocnika i krewniaka głównego majstra budowy ołtarza z Krościenka). Nie jest jednak możliwe, by materiał pobrany z magazynu dało się „przerobić” na płazy ścienne. Rozmiary wywiezionego drewna wskazują natomiast, że ten materiał mógł być użyty do wykończenia budynku.



*Dwa z ok. 12 „rysiów” zdobiących końcówki wieżby konstrukcji ołtarza
Kazimierz Pajerski przechował u siebie w domu, fot. Anna Szopińska*

Nie był to wszakże koniec historii drewna z papieskiego ołtarza.

– *Minęło około roku – kontynuuje szef zaopatrzenia – gdy do biura PBK na Parkowej przyjechali po cywilnemu panowie z milicji czy z UB. O tym, że przyjdą do magazynu, dyrektor zawiadomił mnie telefonicznie. Nie pokazywali legitymacji. Chcieli zabrać dokumenty dotyczące rozchodu drewna z tych dwóch aut, które pojechały do Warszawy. Nie chciałem wydać swoich kopii, ale dyrektor polecił, wydałem je więc za potwierdzeniem.*

– To samo, co w zaopatrzeniu, stało się w magazynie – potwierdza jego kierownik. Wzięli WZ-tkę i upoważnienie zostawione przez odbierających drewno. Oświadczyli, że zabierają to „do śledztwa”. To oświadczenie wpiąłem więc w miejsce WZ-tki do segregatora. Takie same WZ-tki zabrali też z księgowości. Byli to dwaj ludzie po cywilnemu, a dyrektor powiedział: „Proszę wydać, bo oni są z UB”. Potem jeszcze – w roku 1982 a może '83 byłem wraz z dyrektorem technicznym PBK wzywany na milicję w Nowym Targu. Dyrektor techniczny zadzwonił do mnie z wiadomością, że mam się zgłosić do kapitana o nazwisku, jeśli dobrze pamiętam, Jabłoński. Zapytałem go od razu, po co jestem wzywany, jeśli wcześniej zabrano dokumenty. A on na to: „Nie na tym rzecz polega, aby dygnitarze kradli”. Pytał też, czy wiem, co z lotniska pojechało gdzieś indziej. Papierosy były wtedy na kartki, a on jeszcze dał mi dwie paczki „Sportów” i nie chciał pieniędzy. Był bardzo uprzejmy, elegancki. Ale do dziś nie wiem, kto i jaki zrobił użytek z tego przesłuchania.

Pozostaje jeszcze kwestia rozliczeń. Otóż rachunki za skupowane drewno na ołtarz – jak twierdzi dyrektor PBK, inż. Stopka, pokrywało PBK. Wyceny robót wszakże nie chciał się podjąć nikt z Nowego Targu, dlatego przyjechał w tym celu z Nowego Sącza inż. Zdzisław Marzec. On właśnie sporządził rachunek za robociznę i za drewno. Ten rachunek dyrektor PBK na plebanii w Nowym Targu przekazał na ręce ks. Bronisława Fidelusa, po czym Kuria Metropolitalna dokonała na konto przedsiębiorstwa wpłaty za transport, sprzęt i robociznę w kwocie 514 tysięcy 356 zł. Za drewno Kościół uiszczył sumę pomniejszoną o wartość odzyskanego materiału.

Chodziły słuchy, że ołtarz z nowotarskiego lotniska chcieli kupić górale „spod hal”, aby drewniana konstrukcja dała początek kaplicy. Ówczesny dyrektor PBK nie potwierdza, aby ze strony Kościoła czy jakiegokolwiek organizacji padła propozycja nabycia ołtarza. Zaznacza jednak, iż gros decyzji towarzyszących papieskiej wizycie zapadało na szczeblu dyrekcji Kombinatoru Budownictwa Komunalnego, Komitetu Wojewódzkiego i wojewody. Przyczyną polecenia natychmiastowej rozbiórki, jakie otrzymał dyrektor nowosądeckiego KBK, Marian Gałuszka i przekazał je podległemu PBK w Nowym Targu, mogła być obawa o to, że ołtarz zostanie gdzieś odtworzony, stanie się celem pielgrzymek i obiektem kultu religijnego. W efekcie Kościół przejął z ołtarza tylko szczyt i krzyż. Szczyt był długo eksponowany w bocznej nawie nowotarskiego kościoła p.w. Najświętszego Serca Pana Jezusa, lecz potem zdemontowany i złożony w magazynie. Krzyż towarzyszył różnym masowym uroczystościom religijnym.

– Serce boli, że wysiłkiem aż tylu ludzi – od projektu przez zbiórkę materiału aż po entuzjastyczne wykonanie, z pomocą górali – powstał ołtarz oryginalny i piękny, a my, nowotarżanie, tak nie umieliśmy się nim szczyścić ani go upamiętnić – mówi dziś inż. Stopka. Od początku jego pospiesznej budowy trudno było nam, przy nim pracującym, oprzeć się wrażeniu, że „góra” robi wszystko, aby ten ołtarz nie powstał. Wstyd i dla samego Nowego Targu, że podczas mszy na lotnisku nie było ani przewodniczącego Miejskiej Rady Narodowej, ani pierwszego sekretarza. I murawa lotniska musiała być na drugi dzień wyczyszczona, zniknął ołtarz, zniknęły i sektory.

*

Niniejszy tekst jest tylko przyczynkiem do prób zrekonstruowania dziejów obiektu i materiału użytego przy jego budowie, zważywszy, że do tej pory historia nowotarskiego ołtarza zdążyła obrosnąć w wiele podejrzeń i sensacyjnych domysłów. Dokumentalny walor mają jednak wspomnienia i oświadczenia osób bezpośrednio i zawodowo związanych z budową i rozbiórką, które po raz pierwszy zdecydowały się na publiczną wypowiedź oraz udostępnienie swoich materiałów zdjęciowych, za co składam im serdeczne podziękowania.



*Kościół św. Anny
Rys. Marcin Ozorowski*