

NARCIARSTWO A OCHRONA PRZYRODY W POLSCE W LATACH 1919–1939

Uprawianiu sportu i turystyki przypisuje się często różnorodne pozytywne walory natury zdrowotnej, ekonomicznej, wychowawczej a nawet moralnej. Jednakże występują też sytuacje konfliktowe oraz sprzeczne interesy. Takie towarzyszyły również rozwojowi polskiego narciarstwa. Spośród nich, na pierwszy plan wysuwa się spór zwolenników budowy kolejki linowej w Tatrach oraz zagospodarowania turystycznego i narciarskiego Tatr ze zwolennikami ochrony pierwotnej przyrody i utworzenia Tatrzańskiego Parku Narodowego. Spór ten jest na tyle głęboki, że od lat 30. XX w. do chwili obecnej wywołuje kontrowersje oraz dyskusje prasowe, a stanowiska obu stron sporu nie zbliżyły się do siebie. Dlatego też, celem pracy było prześledzenie pierwotnych przyczyn powstania tego sporu, zestawienie argumentów używanych przez zwolenników budowy kolejki linowej w Tatrach oraz ocena wpływu tego sporu na kierunki rozwoju narciarstwa polskiego w okresie dwudziestolecia międzywojennego. Analizę argumentów używanych przez przeciwników budowy kolejki oraz działań przez nich podejmowanych, jak również ocenę obydwu postaw z punktu widzenia czasów współczesnych, pozostawiono do opracowania w oddzielnej pracy.

Zagospodarowanie turystyczne Tatr rozpoczęto po utworzeniu Towarzystwa Tatrzańskiego w roku 1873¹. Od początku istnienia towarzystwa problemy ochrony przyrody stanowiły ważny element jego działalności. Odzwierciedleniem wagi przykładanej do tego zagadnienia było powołanie w Towarzystwie Tatrzańskim Sekcji Ochrony Tatr (1912)². W miarę zwiększania się ruchu turystycznego w Tatrach musiało jednak dojść do konfliktu pomiędzy potrzebami i oczekiwaniami turystów odwiedzających Tatry, a koniecznością ochrony przyrody. Problem ten dobrze odzwierciedlają słowa Zygmunta Klemensiewicza³: „Człowiek wszedł w góry, by znaleźć w nich piękno pustkowiecia, ciszę, samotność i swobodę. Ale

¹ Właściwie Galicyjskiego Towarzystwa Tatrzańskiego do 1874; do czasu powstania Towarzystwa Tatrzańskiego funkcjonowało tylko jedno schronisko turystyczne przy Morskim Oku, które spaliło się w 1865 r.

² Z. Paryska, W. Paryski (1973), *Encyklopedia Tatrzańska*, Warszawa, s. 460.

³ Zygmunt Klemensiewicz, doskonały taternik, autor cenionego pierwszego polskiego podręcznika *Zasady taternictwa*, wieloletni prezes Karpackiego Towarzystwa Narciarzy we Lwowie.

jego instynkt społeczny nie pozwolił mu na tem poprzestać, kazał mu drugich wprowadzić w góry, ułatwiając sobie i im drogę do nich i życie w nich. I oto teraz spostrzega, że pracował na zagładę tego, co umiłował i co chciał, aby drudzy poznać i umiłowac mogli. Bo oto nie jest już sam, nie znajduje już ciszy i pustki, a wzgląd na drugich ogranicza jego swobodę. I nie może być inaczej, bo jest to jeden z objawów wiecznego rozdźwięku między indywidualnymi potrzebami jednostek a wskazaniem instynktu społecznego⁴. O tych problemach dyskutowano w Towarzystwie Tatrzańskim już przed I Wojną Światową.

Jednym z przeciwników idei ochrony przyrody poprzez utworzenie Tatrzańskiego Parku Narodowego był Roman Kordys⁵. Nie oznacza to, że był przeciwnikiem idei ochrony Tatr w ogóle. Miał on swoją koncepcję zagrożeń i sposobów zapobiegania im. Twierdził, że: „Jedynym prawdziwym niszczycielem piękna Tatr jest ich miłośnik, człowiek-turysta. Tatrzy cierpią od przerostu sentymentu do piękności przyrody górskiej w Polsce. Każdy nowy miłośnik piękna gór tatrzańskich jest przysłowiowym gwoździem wbijanym do trumny piękna i uroku świata wysokogórskiego. Bo przecie nie kto inny tylko turysta tatrzański odbiera Tatrom ich wartość najwyższą: ciszę i samotność w obliczu nietkniętej ręką ludzką przyrody”⁶.

Konsekwencją takiego rozumienia przyczyn zagrożeń dla przyrody tatrzańskiej była konkluzja Kordysa, że najlepszym sposobem ochrony Tatr byłoby ich zamknięcie dla turystów. Dla Kordysa była to jednak perspektywa nie do przyjęcia, dlatego proponował działania: „które doprowadziłyby do powolnego, a systematycznego odpływu turystów z Tatr, a w każdym razie na przeciąg kilkudziesięciu lat zapobiegłyby niebezpiecznemu narastaniu fali turystycznej.

Środkiem tym było rozszerzenie ruchu turystycznego, wówczas ograniczonego niemal bez reszty do malutkich Tatr, na stokrotnie je przerastający obszarem łańcuch polskich Karpat”⁷. Kordys był więc zwolennikiem propagowania i zagospodarowania turystycznego całych ówczesnych Karpat. Nie były te poglądy na początku XX w. oczywiste i szczególnie popularne. Wręcz przeciwnie. Według Kordysa powszechny był wtedy pogląd, „że Karpaty niezdołne są dać turyście i setnej części tego, co dają Tatrzy”⁸ i niewiele było osób, które prezentowały inną opinię⁹. Ideę Parku Narodowego w Tatrach zwalczał,

⁴ Słowa zacytowane przez Romana Kordysa w artykule Tatrzański Park Narodowy a ochrona gór (1934), *Zima*, nr 3, s. 4.

⁵ Tatarnik, narciarz, inspirator powstania Karpackiego Towarzystwa Narciarzy we Lwowie, redaktor *Taternika* (1907-1911), redaktor *Ilustrowanego Kuriera Codziennego* w Krakowie (dalej *IKC*).

⁶ Archiwum Muzeum Tatrzańskiego, AR, Nr 355 Ochrona przyrody Tatr (brak paginacji) Roman Kordys, *O przyszłość Tatr*, maszynopis artykułu.

⁷ Tamże.

⁸ Tamże.

⁹ Zaliczał Kordys do nich prof. Sosnowskiego i dr M. Orłowicza, tamże.

jako zmierzającą w ostateczności w kierunku zamknięcia Tatr dla turystów. Wierzył głęboko w swoje racje. Konsekwentnie i bezkompromisowo wdrażał je w ciągu całej swojej działalności społecznej oraz zawodowej. W 1914 r. był autorem wniosku, uchwalonego na Walnym Zgromadzeniu Towarzystwa Tatrzańskiego wzywającego Zarząd: „aby bezpośrednią opieką swoją otoczył i wszelkie działania skierował na wszystkie polskie góry”¹⁰.

W początkowym okresie narciarstwo było ściśle związane z turystyką górską i taternictwem, rozszerzało bowiem możliwości przebywania w górach w sezonie zimowym. Przez niektórych polskich taterników i turystów narty były traktowane jako sprzęt pomocniczy do osiągnięcia celów taternickich lub turystycznych¹¹. Jednakże bardzo szybko pojawiły się osoby traktujące narciarstwo jako odrębną dyscyplinę uprawianą dla niej samej¹². Narciarstwo na ziemiach polskich rozwijało się dynamicznie już przed I Wojną Światową, a odzwierciedleniem tych tendencji było powstanie pierwszych stowarzyszeń narciarskich¹³. Notuje się w tym czasie próby utworzenia organizacji nadrzędnej skupiającej wszystkie towarzystwa narciarskie. Próby te nie zakończyły się wtedy sukcesem na skutek „różnic ideowych i formalnych” pomiędzy poszczególnymi towarzystwami¹⁴. W tym okresie, ze względu na małą liczbę narciarzy problemy ochrony przyrody w zimie nie odgrywały większego znaczenia, chociaż narciarze brali już udział w dyskusji w sprawie ochrony przyrody w Tatrach, która toczyła się w środowisku turystycznym¹⁵ i dotyczyła również budowy kolejki linowej na jeden z tatrzańskich szczytów¹⁶.

Po odzyskaniu niepodległości przez Polskę, popularność turystyki tatrzańskiej wzrosła do rozmiarów, które wcześniej przewidywał Roman Kordys i to nie tylko latem, ale także w zimie. Narciarstwo stało się bardzo popularną formą aktywności fizycznej. Już w 1919 r. jako trzeci z kolei wśród związków sportowych powstał Polski Związek Narciarski (PZN). PZN kreował dynamiczny rozwój narciarstwa. Zaczęły się zmieniać formy uprawiania narciarstwa. Rozwinęło się narciarstwo sportowe, a w narciarstwie turystycznym zaczęło dominować narciarstwo zjazdowe na wybranych popularnych stokach,

¹⁰ Tamże, protokół WZ z 25.04.1914.

¹¹ R. Kordys (1909), *Rozwój narciarstwa polskiego*, *Taternik*, III, s. 111.

¹² Z. Pęgowski (1994), *Dzieje narciarstwa polskiego do 1914 roku*, Warszawa, s. 176.

¹³ Do 1914 powstało pięć takich organizacji, Karpackie Towarzystwo Narciarzy we Lwowie (1907), Zakopiański Oddział Narciarzy TT (1907), Tatrzańskie Towarzystwo Narciarzy w Krakowie (1910), Sekcja Narciarska AZS w Krakowie (1910) i Sekcja Narciarska AKT we Lwowie (1910).

¹⁴ Z. Pęgowski. op. cit. s. 241.

¹⁵ Np. cytowany wcześniej Roman Kordys.

¹⁶ O czym przypomniał IKC w artykule Kolejka zębata na Krzyże (1934), *Kuryer Turystyczno-Zdrojowy i Komunikacyjny*, nr 7, s. 22, oraz o projektach budowy kolejki na Świnicę (1934), *IKC*, nr 59, s. 3. Zob. też 30 lat sporu o kolejkę górską w Tatrach (1934), *Kuryer Turystyczno-Zdrojowy i Komunikacyjny*, nr 22, ss. 20–21.

zastępując powoli klasyczne narciarskie wycieczki górskie. Zjawiska te z kolei uaktywniły zwolenników powstania Tatrzańskiego Parku Narodowego. Konsekwentnie ich starania o powstanie parku utwierdziły Kordysa w jego przekonaniach, że zagrażać to może szeroko rozumianej turystyce tatrzańskiej. W połowie lat 30. XX w. Kordys rozpoczął na łamach *Ilustrowanego Kuriera Codziennego* bardzo agresywną akcję propagandową, skierowaną przeciwko idei utworzenia Tatrzańskiego Parku Narodowego, a jednocześnie otwierającą dyskusje o możliwości wybudowania kolejki linowej na jeden z tatrzańskich szczytów.

Artykuł rozpoczynający atak na środowisko zwolenników Parku Narodowego napisany przez Romana Kordysa¹⁷ zatytułowany Park Narodowy czy niewola babilońska Tatr ukazał się na łamach *IKC* 13 stycznia 1934 r. W pierwszej części autor analizował wypowiedzi zwolenników Parku Narodowego w kontekście zagrożeń dla ruchu turystycznego. Ostrzegał, że „akcja utworzenia Parku Narodowego spoczywa w ręku tzw. „ochroniarzy przyrody” Panowie ci traktują zagadnienie ze stanowiska pryncypialnego, najzupełniej oderwanego od życia¹⁸” oraz, że jest w tym gronie grupa, „która pragnie „zamknąć Tatry i nie wpuszczać nikogo do ich wnętrza”. Analizując wypowiedzi zwolenników parku autor wskazał również na chęci tego środowiska do ograniczenia lub likwidacji znakowanych szlaków turystycznych, w tym „Orlej Perci”. Zarzucił też, postulowanie zakazu dostępu do Tatr skautom i wycieczkom uczniowskim. Ostrzegał przed wprowadzeniem wysokich opłat za wstęp na teren parku, oraz ograniczeniem działalności pasterskiej czy gospodarczej mieszkańców Podhala, nawet handlowej. Ponadto zarzucił Skarbowi Państwa marnowanie publicznych pieniędzy na wykup ziemi na realizację idei Parku Narodowego¹⁹.

W drugiej części artykułu autor przedstawił własną koncepcję zagospodarowania Tatr. Była to koncepcja rezerwatu turystycznego gdzie: „Wszelka eksploatacja przemysłowa i handlowa Tatr, o ile nie byłaby zgodna z turystycznymi celami, zostanie z Tatr wykluczona”²⁰. Działalność pasterską górali nie uważał za sprzeczną z prezentowaną przez siebie ideą. W końcowej części artykułu przedstawione zostały poglądy dotyczące budowy kolejek linowych w Tatrach: „Nie myślimy tu o zębatce na Świnicę, ani o wyciągu na Gierlach lub Łomnicę, gdyż pomysły te nie rozwiązują szczęśliwie zagadnienia (nie otwierając żadnych możliwości narciarskich), a naruszają dotkli-

¹⁷ W *IKC* z dnia 10.01.1934 r. artykuł nie był podpisany, a o autorstwie Kordysa dowiadujemy się z artykułu Postulaty narciarstwa a ochrona przyrody (1934), który ukazał się w czasopiśmie *Zima*, nr 3, s. 3.

¹⁸ Park Narodowy czy niewola babilońska Tatr (1934), *IKC*, nr 13, ss. 1-3.

¹⁹ Podaje, że zakup ziemi od Fundacji Kórnickiej kosztował Skarb Państwa 4 miliony 375 tysięcy złotych, tamże, s. 3.

²⁰ Tamże.

wie przez technikę i maszyny spokój i powagę wysokogórskiego świata turni. Natomiast możemy tu podjąć rzuconą przed dwoma laty inicjatywę znanego miłośnika Tatr i długoletniego członka zarządu Tow. Tatrzańskiego²¹, który wystąpił z projektem budowy wyciągu powietrznego z Doliny Małej Łąki na Czerwony Wierch. Osiągnięcie głównego grzbietu tatrzańskiego na wysokości 2100 m, jeszcze w sferze hal, w miejscu dającym słynny widok na Tatry Wysokie i Zachodnie, przy równoczesnej możliwości wyzyskania terenów narciarskich zarówno od strony dolin Kondratowej i Kościeliskiej, odpowie w znakomitej mierze wymogom stawianym pierwszorzędnej kolei górskiej, mającej godnie stanąć obok szeregu takichże urządzeń w Alpach²².

Artykuł powyższy spowodował głębokie poruszenie w całym środowisku turystyczno-narciarskim i pogłębił polaryzację tego środowiska. *IKC* kontynuował następnie publiczną dyskusję dotyczącą Parku Narodowego i budowy kolejki linowej w Tatrach. Tylko w 1934 roku ukazało się na jego łamach 50 artykułów lub wzmianek nawiązujących pośrednio albo bezpośrednio do omawianej tematyki. Największe natężenie dyskusji na łamach *IKC* wystąpiło na początku roku. Od sierpnia dyskusja zaczęła wygasać²³. W 1935 roku liczba artykułów w tym zakresie była na poziomie ostatnich miesięcy 1934 r. W sierpniu 1935 r., gdy ruszyła budowa kolejki na Kasprowy Wierch, *IKC* nie umieścił żadnej wzmianki o tym fakcie. Prawdopodobną przyczyną takiego stanu rzeczy była przedwczesna śmierć Romana Kordysa²⁴, który był głównym autorem prowadzącym polemikę prasową ze zwolennikami Parku Narodowego w Tatrach.

W toczonych na łamach *IKC* w 1934 r. i na początku 1935 r. dyskusjach pojawiały się nowe argumenty popierające budowę kolejki w Tatrach: „Kolejki górskie zarówno zębate, jak i linowe opłacają się coraz lepiej, a frekwencja na nich wzrasta. Stoi to w związku z podniesieniem się poziomu narciarstwa i coraz większą ilością osób pragnących zażyć emocjonujących zjazdów. Tem samym argument nieopłacalności kolejek górskich upada²⁵. W innym miejscu autor napisał: „W budowie kolejki górskiej w Tatrach widzimy nie tylko niezmiernie dla Zakopanego i całego państwa ważną inwestycję, ale,

Kordys miał na myśli samego siebie, wystąpił bowiem w 1932 roku do wydawnictwa Towarzystwa Tatrzańskiego *Wierchy* z artykułem, w którym proponował wybudowanie kolejki linowej. Artykuł ten został odrzucony przez zarząd TT, a następnie ukazał się w nr 3 *Zimy* w 1934 roku zatytułowany Tatrzański Park Narodowy i ochrona gór (1934), *Zima*, nr 3, ss. 4–5.

²² *IKC* (1934), nr 13, s. 3.

²³ Natężenie dyskusji w *IKC* obrazuje liczba artykułów i wzmianek związanych tematycznie z Parkiem Narodowym i kolejkami góorskimi: styczeń 4, luty 10, marzec 9, kwiecień 6, maj 6, czerwiec 3, lipiec 6, sierpień 2, wrzesień 2, październik 0, listopad 1, grudzień 1.

²⁴ Roman Kordys zmarł 6.12.1934 r. w Krakowie na ciężką chorobę – nekrolog w *IKC* (1934), nr 341, s. 12.

²⁵ Kolejki górskie prosperują (1934), *IKC, Kuryer Turystyczno-Zdrojowy i Komunikacyjny*, nr 3, s. 21.

co więcej, przy rozumnym wykonaniu – będącą w pełnej zgodzie z bardzo nawet radykalnymi poglądami na ochronę przyrody górskiej”²⁶. Pojawiły się również argumenty natury etycznej: „Jakim prawem wolno nam pozbawić ludzi w podeszłym wieku, kalek lub słabych fizycznie możliwości przebywania na wyżynach górskich i podziwiania górskiej scenarii!”²⁷. W tym samym artykule podano, że obrońcy przyrody w Alpach godzą się na funkcjonowanie kolejek górskich o ile doprowadzone są do hal i nie osiagają alpejskich turni. W innym artykule omówiono korzyści, jakie czerpią mieszkańcy Alp z kolejek górskich oraz korzyści, jakie mogłoby odnieść Zakopane, gdyby taką kolejkę wybudowano w Tatrach²⁸.

W wydaniu *IKC* z 26.02.1934 r. ukazała się publikacja Budowa kolejki linowej na szczyt „Królowej Tatr” rozpoczęta, w której donoszono o rozpoczęciu budowy kolejki linowej na Łomnicę. Skrytykowano w niej niefortunna, zdaniem autora, lokalizację kolejki wskazując jednocześnie, że projekty polskie nie posiadają takich negatywnych cech jak projekt słowacki²⁹. Po rozpoczęciu budowy kolejki na Łomnicę nasiliły się naciski *IKC* na rozpoczęcie starań o budowę kolejki linowej na Czerwone Wierchy lub Kasprowy Wierch³⁰. Po czym w wydaniu z dnia 6.04.1934 r. *IKC* doniósł: „w Ministerstwie Komunikacji prowadzone są studia techniczne i ekonomiczne nad budową kolei linowej w Tatrach polskich. Według informacji, jakie posiadamy, kolej linowa, zupełnie nowoczesnego typu, udostępnić ma szczyt Kasprowego Wierchu”³¹.

W prowadzonej polemice nie uniknięto odniesień personalnych i demagogicznych³². Z punktu widzenia dyskusji prasowej czyniono tą drogą rozgłos i podnoszono temperaturę sporu, ale dla dyskusji merytorycznej taki sposób wymiany argumentów stawał się przeszkodą utrudniającą znacznie osiągnięcie kompromisu, powodował usztywnianie stanowisk i eksponowanie wątku emocjonalnego, a nie merytorycznego. Najzacieklej atakowanymi przez

²⁶ Kolejka górską – naczelnym postulatem turystycznym Tatr (1934), *IKC*, nr 25, ss. 2–4.

²⁷ Tamże.

²⁸ Kiedy otrzymamy kolej linową na jeden z tatrzańskich szczytów (1934), *IKC, Kuryer Turystyczno-Zdrojowy i Komunikacyjny*, nr 6, ss. 20–21.

²⁹ *IKC* (1934), nr 57, s. 8.

³⁰ Rzeczywistość na Łomnicy i polskie abstrakcje (1934), *Kuryer Turystyczno-Zdrojowy i Komunikacyjny, IKC*, nr 12, ss. 18–19; O kolej linową w Tatrach (1934), *IKC, Kuryer Turystyczno-Zdrojowy i Komunikacyjny*, nr 13, ss. 17–19; W 15 minut na Kasprowy (1934), *IKC*, nr 91, s. 7.

³¹ Kolej linowa w Tatrach staje się rzeczywistością (1934), *IKC, Kuryer Turystyczno-Zdrojowy i Komunikacyjny*, nr 14, ss. 19–20.

³² Kolejka i staw pod Nosalem czyli podwójne oblicze pewnego profesora (1934), *IKC*, nr 46, s. 5; Niszczącą lasy tatrzańskie pod opieką ochroniarzy (1934), nr 47, s. 4; Rzym, Krym i ochroniarze tatrzańscy (1934), *IKC*, nr 59, s. 3. Maniacka pasja a w rzeczywistości plewy mielone przez ochroniarski młyn (1934), *IKC*, nr 190, ss. 3–4; Na bezdrożach ochroniarskiej mentalności (1934), *IKC*, nr 215, s. 3–4.

IKC zwolennikami Parku Narodowego w Tatrach byli: prof. M. Limanowski, prof. W. Szafer i prof. W. Goetel³³. Rzadko, ale pojawiały się w *IKC* doniesienia, w których bardziej obiektywnie próbowano ocenić sytuację. Należy tutaj wymienić przedruk z *Gazety Polskiej* artykułu, J. A. Szczepańskiego, w którym autor napisał: „Rzecz polega na tem, że gdy przez 30 lat dyskusje toczyły się około samej istoty zagadnienia, co jest potrzeba Tatrom. (...) Dzisiaj zasadnicza idea jest bezsporna. Spór toczy się, ale dotyczy już zagadnień wtórnych. (...) Podkreślmy raz jeszcze wagę tego faktu: że po raz pierwszy w dziejach prac nad ochroną przyrody w Polsce, przeciwnicy ich podnieśli protest już nie przeciw samej zasadzie, lecz jedynie przeciwko jej przepisom wykonawczym”³⁴.

W tym samym artykule autor wskazał też, że każda ze stron sporu kieruje się swoistym egoizmem. Sam natomiast stwierdził w konkluzji: „że Tatry i ich ochrona mają dla społeczeństwa sens o tyle tylko, o ile można je w pełni wykorzystać. Wykorzystanie to nie może odbywać się kosztem samego obiektu. Ale samej turystyki masowej niepodobna uważać za zło godne wyłączenia”³⁵.

W sporze o Park Narodowy i budowę kolejki linowej w Tatrach polskich zabierały głos różne środowiska. Spośród najważniejszych organizacji o charakterze turystycznym, które wówczas funkcjonowały, Polskie Towarzystwo Tatrzańskie zajęło stanowisko przeciwko, natomiast PZN³⁶ za budową kolejki. Jednakże obydwie organizacje wyraźnie unikały konfrontacji na tym polu.

Sytuacja w Polskim Towarzystwie Tatrzańskim nie była do końca jasna. Chociaż Zarząd Towarzystwa i Zarządy Oddziałów zajęły jednoznaczne stanowisko w sprawie kolejki, to wśród jego członków nie było jednomyślności³⁷. PZN też nie dążył do otwartej konfrontacji, a wypowiedzi jego przedstawicieli były stonowane i z zastrzeżeniem, że są poglądami autorów a nie PZN³⁸. Stąd też argumenty natury sportowej popierające budowę kolejki linowej prawie się nie pojawiały. Jedynie wieloletni Kapitan Sportowy PZN Stanisław Faecher wskazywał, że „Kolejki są dziś czynnikiem, bez którego nie sposób myśleć o dotrzymaniu kroku zagranicy na polu biegów zjazdowych i slalomów”³⁹.

Na podstawie informacji prasowych można sądzić, że współpraca pomiędzy PZN i PTT w komisji porozumiewawczej, funkcjonującej od kilku

³³ W babilońskiej niewoli logiki znaleźli się ochroniarze Tatr (1934), *IKC*, nr 25, ss. 1–4.

³⁴ Koncepcja Parku Narodowego jest niespołeczna (1934), *IKC*, nr 35, s. 8.

³⁵ Tamże.

³⁶ Polski Związek Narciarski za kolejką górską w Tatrach (1934), *IKC*, nr 139, s. 10; Sprawozdanie PZN z działalności za sezon 1933/34, 1934/35 (1935), Kraków, ss. 152–153.

³⁷ *IKC* z 26.07.1934 r. donosiło o liście otwartym podpisanym przez 9 zasłużonych dla PTT członków, w którym prezentowano opinię przeciwną do kierownictwa towarzystwa (1934), *IKC*, nr 205, ss. 2–3.

³⁸ S. Faecher (1934), Dlaczego domagam się linowej kolei na jeden ze szczytów tatrzańskich, *Zima*, nr 3, ss. 2–4.

³⁹ Tamże, s. 2.

lat, przebiegała bez zakłóceń⁴⁰. Projektowi kolejki udzielił poparcia również Związek Podhalań⁴¹. Można również sądzić, że mieszkańcy Zakopanego w większości przychylnie odnosili się do niego⁴². Budowę kolejki linowej na Kasprowy Wierch zakończono w lutym 1936 r.

Spór o kształt ochrony przyrody w Tatrach i w tym kontekście sprawa budowy kolejki linowej na Kasprowy Wierch, odegrały ważną rolę w kształtowaniu się poglądów Polaków na zagospodarowanie turystyczne Tatr. Można zaryzykować tezę, że ten spór był nieunikniony i wynikał z prawidłowości związanych z umasowaniem ruchu turystycznego i sportowego oraz ze zmianami popularnych form uprawiania narciarstwa w kierunku narciarstwa zjazdowego⁴³.

Dotychczas jednak funkcjonowało w Polsce przekonanie, że głównymi propagatorami budowy kolejki linowej w Tatrach byli działacze PZN: Aleksander Bobkowski, Stanisław Feacher i Henryk Szatkowski⁴⁴. Zapewne od strony organizacji budowy kolejki tak było. Jednakże z dokonanego przeglądu materiałów źródłowych wynika, że niemal cały ciężar prowadzenia polemiki z przeciwnikami tej budowy wziął na siebie Roman Kordys. Trudno uwierzyć, aby osoba pokroju Kordysa była przez kogokolwiek manipulowana⁴⁵. Niewątpliwie przedstawiał on na łamach *IKC* swoje poglądy w przedmiocie sporu i w charakterystyczny dla siebie, bezkompromisowy sposób prowadził „wojnę na słowa” z przeciwnikami jego idei.

Z punktu widzenia strategii postępowania, która doprowadziła do budowy kolejki w Tatrach mechanizm prowadzenia dyskusji zainicjowany przez Kordysa okazał się skuteczny, chociaż przyczynił się też do pogłębienia podziałów ideowych wewnątrz środowiska turystyczno-narciarskiego. Otwarcie kolejki linowej na Kasprowy Wierch, dla polskiego narciarstwa miało olbrzymie znaczenie zarówno w kontekście turystycznym jak i sportowym. Na Kasprowym Wierchu powstała szkoła zjazdowa, a PZN mógł na wysokim poziomie zorganizować po raz drugi w swojej historii Mistrzostwa Świata w narciarstwie w 1939 r.

⁴⁰ Życie organizacyjne: współpraca PTT i PZN (1934), *Przegląd Turystyczny*, nr 3, s. 15.

⁴¹ Związek Podhalań za kolejką na Kasprowy (1934), *IKC*, nr 209, s. 8.

⁴² Prace około kolejki linowej (1935), *Echo Zdrojowe*, nr 16-17, ss. 9-11.

⁴³ Ta tendencja była ogólnoswiatową, szczególnie widoczna w narciarstwie środkowo-europejskim. Lata 20. i 30. XX w., to lata kształtowania się nowoczesnych narciarskich konkurencji zjazdowych, powstawania szkół zjazdowych oraz rozwoju ośrodków narciarskich nastawionych na obsługę narciarstwa zjazdowego.

⁴⁴ *Wielka Encyklopedia Tatrzńska* wydanie internetowe: http://www.tatry.z-ne.pl/t,haslo,pol,tatry,1243,0,2157,kasprowy_wierch.html

⁴⁵ Chociaż Z. i W. Paryscy w swojej *Encyklopedii Tatrzńskiej* sugerowali „Ten zwrot w charakterze K. znalazł wkrótce tragiczne wytłumaczenie w rozwijającej się wówczas u niego chorobie mózgowej, która doprowadziła go do grobu”, Z. i W. Paryscy (1973), *Encyklopedia Tatrzńska*, op. cit., s. 228.