



Tatry na starej fotografii.

PODRÓŻ W TATRY W XIX WIEKU.

Spis treści.

[Wprowadzenie.](#)

[Praktyczne wskazówki przed wyruszeniem w Tatry.](#)

[XIX-wieczna „Zakopianka”.](#)

[Jak podróżowano w Tatry w II połowie XIX wieku.](#)

[Droga z Krakowa do Zakopanego. Kraków - Myślenice.](#)

[Z Myślenic do Nowego Targu przez Dolinę Raby i Beskidy.](#)

[Z Nowego Targu do Zakopanego doliną Białego Dunajca.](#)

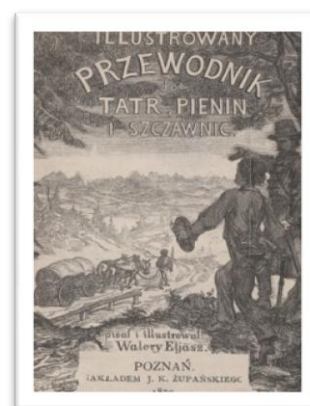
[Z Nowego Targu do Zakopanego doliną Czarnego Dunajca.](#)

[Zakończenie podróży.](#)

[Bibliografia.](#)

Wprowadzenie.

W 1870 roku Walery Eljasz Radzikowski opublikował najważniejsze dzieło swojego życia, a mianowicie „Ilustrowany przewodnik do Tatr, Pienin i Szczawnic”, którego popularność była tak wielka, że do roku 1900 doczekał się dalszych pięciu kolejnych wydań. Przewodnik ten był przez blisko pół wieku bardzo popularny, odgrywając doniosłą rolę w budzeniu zamiłowania do wycieczek w Tatry i na Podtatrze, przyczyniając się wydatnie do spopularyzowania Zakopanego i góralszczyzny w społeczeństwie polskim. Po 1870 roku stał się on turystyczną „biblią” wprowadzającą w Tatry kilka pokoleń miłośników górskich wypraw i wycieczek.



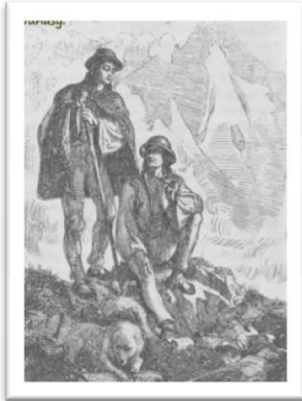
Literatura przewodnicka w tym okresie była bardzo skąpa, praktycznie dopiero powstawała. Wiele pozycji literackich tego okresu dotyczących Tatr miało raczej charakter wspomnieniowy i trudno było je określić mianem przewodników. Wspomniana wyżej pozycja była wypełnieniem luki na tej płaszczyźnie w czasie, kiedy do Tatr docierało coraz więcej osób w różnych celach. Jedni zaczęli przyjeżdżać tutaj w celach badawczych, inni przybywali w charakterze turystów.

W swoim pierwszym przewodniku z 1870 roku Walery Eljasz Radzikowski również nie uciekał od subiektywizmu i bardzo często uzewnętrzniał swoje refleksje, przemyślenia, dokonywał osobistej oceny zjawisk, ludzi, wydarzeń. Pisał językiem prostym i zrozumiałym.

Należy jednak pamiętać, że dziewiętnastowieczna polszczyzna daleko odbiegała od współczesnej w zakresie pisowni, gramatyki, składni. Dlatego też czytanie przewodnika w oryginale jest stosunkowo trudne dla współczesnego czytelnika, ale dla miłośników Tatr jest prawdziwą ucztą. Dziś nikt już tak nie pisze. Tatry są odkryte, nic już w nich nie



Tatry na starej fotografii.



zaskakuje i nie fascynuje, ale zawsze zachwyca i zachwycać będzie. Tym właśnie zachwytem przepelniony jest przewodnik Eljasza.

„I cóż te Tatry mają tak cudownie przyciągającego do siebie, że się za nimi tęskni, jakby za ukochaną osobą? Jakaż siła zwabia tam ludzi najrozmaitszego zatrudnienia, usposobienia, płci i wieku? Uczeni, badacze przyrody, artyści, poeci, miłośnicy pięknej natury dążą do Tatr, jakby do skarbnicy dziwów, a wracają stamtąd owiani urokiem niepojętym dla tych, co tam nie byli”.

Na stronie podjąłem nieskromną próbę swego rodzaju usystematyzowania treści przewodnika pisząc językiem współczesnym, tłumacząc niejednokrotnie zwroty i wyrażenia nieużywane obecnie, które stały się archaizmami niezrozumiałymi dla współczesnego czytelnika. Ta część strony dotyczy tylko i wyłącznie sposobu podróżowania w Tatry. W kolejnej części postaram się opisać pobyt w Zakopanem i sposób zwiedzania Tatr XIX – wiecznego turysty. Treść poszerzona jest o informacje innych „pionierów” literatury przewodnickiej takich jak Eugeniusz Janota, Władysław Ludwik Anczyc, Maria Steczkowska, Seweryn Goszczyński i inni.



„Pierwszą i główną przyczyną uroku Tatr jest piękność natury całą potęgą oddziaływającej na duszę człowieka. Drugą przyczyną przywiązania się do tych gór jest charakter ich mieszkańców.



Serdeczność, szczerłość, prostota z uprzejmością, gościnność, uczynność, a nade wszystko uczciwość, zmuszają pokochać górali Nowotarskich. Dalszym czynnikiem łgnienia do Tatr jest siła odżywcza wiecznie świeżej, młodej przyrody, nieujętej w niewolniczą służbę dla człowieka; tam czuje się człowiek jakby sam w cztery oczy z najukochańszą istotą, która go darzy wzajemnością, racząc wielbiciela wszystkimi swymi wdziękami”.

Te dwa cytaty są jedynymi, jakie pojawią się w tekście. Przytaczam je nie bez celu, próbując, chociaż po części wlać w tekst ducha tej wspaniałej epoki, kiedy wszystko było takie proste i piękne, kiedy zachwyt i podziw dla piękna przyrody i natury znaczył bardzo wiele dla rozwoju duchowego człowieka, kiedy coś, co teraz jest poznane i oczywiste, było niezbadane i tajemnicze.

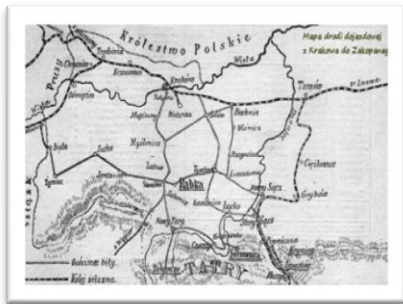
[spis treści.](#)



Tatry na starej fotografii.

Praktyczne wskazówki przed wyruszeniem w Tatry.

Każdy kto wybierał się do Zakopanego powinien rozpocząć przygotowania do podróży nawet w czas niepogody, aby w momencie jej pojawienia się mógł być gotowym ruszyć w drogę. Najbardziej korzystnym okresem do wyprawy w Tatry był czas od początku lipca do połowy sierpnia, jako że dzień w tym czasie był długi i szalały w górach zaludnione. Poza tym ciepła letnia pora sprzyjała zwiedzaniu tatrzańskich szczytów. Wszystkie niezbędne rzeczy do zabrania ze sobą należało wcześniej przemyśleć i zaplanować, zarówno jeśli chodzi o odzież, pożywienie, jak i przyrządy naukowe i rzeczy konieczne dla ducha i ciała, aby czegoś nie zapomnieć w trakcie pospiesznego pakowania się.



Przyjeżdżając do Zakopanego należało pamiętać o zabraniu ze sobą podstawowego sprzętu kuchennego takiego jak szklanki, łyżeczki, łyżki, noże, rondle, blaszane kubki, samowar, maszynkę do kawy, moździerz i przyprawy kuchenne, których w zakopiańskich chałupach po prostu nie było, gdyż nie były przez górali używane. W góralskiej chacie można było jedynie liczyć na korzystanie z drewnianych misek, garnków i talerzy. Wprawdzie wszystkie niezbędne metalowe sprzęty kuchenne można było nabyć po przyjeździe, ale najbliższym miejscem gdzie można było je kupić był Nowy Targ, co nastęrczało niemałych trudności. Nawet takie prozaiczne dla nas współczesnych przedmioty jak świeczniki również trzeba było ze sobą przywozić.



Przed wyruszeniem w Tatry należało wcześniej zapoznać się z ich opisem, zaopatrując się jednocześnie w jakąkolwiek mapę lub szkic. Wprawdzie w II połowie XIX wieku nie było jeszcze rozpowszechnionej tzw. literatury przewodniczej, ale szkice, przedstawiające panoramę Tatr można było już dostać i dla własnego bezpieczeństwa warto było się w nie zaopatrzyć. Wyruszając do Zakopanego zawsze warto było mieć w bagażu kilka książek, gdyż latem często deszcz padał przez cały tydzień i dla zabicia czasu coś trzeba było ze sobą zrobić. Kobiety były w lepszej sytuacji w czasie dłuższej niepogody, gdyż mogły zająć się ręcznymi robótkami.



Pakując się w podróż do Zakopanego nie wolno było zapomnieć o cygarach, tytoniu i pieniądzech. Te produkty każdy musiał przywieźć i posiadać zawsze przy sobie, bez



Tatry na starej fotografii.

względu na to, czy był palący, czy też nie. Dla górali tytoń i cygara były towarami, które bardzo często używali i zawsze przyjmowali w dowód wdzięczności. Gość czy turysta częstujący tytoniem zawsze mógł liczyć na przychyłność i względy górali, a już zwłaszcza



przewodnik w czasie wycieczki uczęstowany cygarem zawsze potrafił się odwdziżyć. Nie należało do dobrych zwyczajów częstowanie górali alkoholem, zwłaszcza w czasie podróży i na postojach. Pieniądze należało zabierać ze sobą w większości drobne, w monetach, gdyż banków nie było i nie było gdzie rozmiąć. Posiadając w większości banknoty niejednokrotnie z konieczności płaciło się o wiele wyższą cenę za produkt, niż normalnie on kosztował.

Apteczka pierwszej pomocy była koniecznym elementem wyposażenia każdego, kto wybierał się w podróż do Zakopanego, a tym bardziej w góry. Dobrze było wyposażyć ją przed wyjazdem, jako że w 1870 roku w Zakopanem nie było jeszcze apteki, a najbliższa znajdowała się w Nowym Targu. Oczywiście zawartość takiej apteczki dalece odbiegała od współczesnego zestawu medycznego, niemniej jednak środki w niej zawarte były skuteczne i niejednokrotnie ratowały zdrowie i życie. Przede wszystkim należało mieć spory zapas środków przeciwbólowych w razie bólu zębów, brzucha, nagłego zasłabnięcia czy przeziębienia.



Dosyć częste, a jednocześnie niebezpieczne, były poparzenia skóry, spowodowane intensywnym oddziaływaniem promieni słonecznych w upalne dni na skutek postępującego w miarę wzrastania wysokości rozrzedzenia powietrza. Do takich wypadków dochodziło zarówno w dolinach, jak i w wyższych partiach górskich. Najpierw skóra stawała się czerwona, potem następowało silne pieczenie i ból, a na koniec dochodziło do pęknięcia i złuszczenia się wierzchniej warstwy skóry. Wówczas najskuteczniejszym i wypróbowanym środkiem na poparzenia była gliceryna, którą trzeba było smarować na noc poparzone i bolące miejsca. Na stłuczenia skuteczny był opodeldok (mazidło mydlano - kamforowe z amoniakiem i olejkami eterycznymi), a na wszelkiego rodzaju rany stosowano balsamiczną maść, znaną pod nazwą „cudownej”.



[spis treści.](#)



Tatry na starej fotografii.

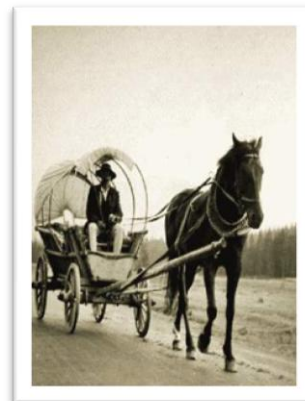
XIX-wieczna „Zakopianka”.

Jak podróżowano w Tatry w II połowie XIX wieku.

W pionierskich czasach odkrywania Tatr dotarcie do Zakopanego nie należało do rzeczy łatwych. Wieś Zakopane położona była gdzieś na końcu świata, nie posiadała żadnego połączenia kolejowego z miastami Galicji i z tego powodu przyjazd tutaj był bardzo poważnym przedsięwzięciem z logistycznego punktu widzenia. Sam fakt, że podróż z Krakowa zajmowała aż dwa dni, nastroczał już poważnych trudności. Odległość z Krakowa do Zakopanego określano wtedy w milach i wynosiła ona 14,25 mil, (1 mila = około 7,5 km.), a więc około 106 km.



Najkorzystniej było wyruszyć z Krakowa bardzo wcześnie rano. Im wcześniej tym lepiej, gdyż oprócz tego, że droga wiodła cały czas pod górę, to jednocześnie unikało się południowego skwaru i kurzu na drodze, której jakość, praktycznie na całej jej długości, pozostawiała wiele do życzenia. Poza tym do doliny rzeki Raby można było dotrzeć o przyzwoitej porze, dzięki czemu już bez zbędnego pośpiechu można było zdążyć na nocleg do wsi Lubień lub Zabornia. Tam bowiem znajdowały się jedyne wówczas karczmy, w których można było w przyzwoitych warunkach skorzystać z noclegu i posiłku. Była jeszcze jedna zaleta porannego wyruszenia w podróż do Zakopanego, a mianowicie w godzinach popołudniowych, minawszy Myślenice, z grzbietu Beskidów na tle zachodzącego słońca można było podziwiać przepiękne widoki rozciągające się w kierunku południowym i zachodnim.



Jedynym środkiem transportu, którym można było dotrzeć w góry w XIX wieku była tzw. furka, nazywana też niekiedy wózkiem góralskim lub po prostu furmanką. Były dwa rodzaje furmanek: małe jednokonne z przeznaczeniem dla dwóch osób oraz większe dwukonne, które mogły pomieścić czterech



pasażerów. Transportu w Tatry należało szukać u górali przyjeżdżających do Krakowa z tamtych stron. Taki wózek góralski najszybciej można było wynająć w Krakowie na Kleparzu we wtorki lub piątki, wtedy bowiem odbywały się tam targi, gdzie handlowano głównie zbożem i produktami rolnymi, a także bydłem.

Kleparz ówczesny stanowił kompleks przeważnie parterowych i najczęściej drewnianych domów, zajazdów, garkuchni i szynkowni. Latem przyjeżdżali tutaj górale z samego Zakopanego z wyrobami metalowymi z huty w Kuźnicach, a wracając w drogę powrotną szukali pasażerów



Tatry na starej fotografii.

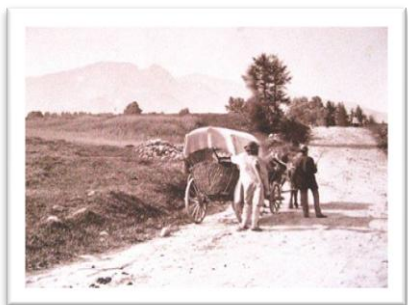


zamierzających podróżować w góry. Dla górali, którzy nie należeli do ludzi zamożnych, stanowiło to dodatkowy zastrzyk gotówki i to całkiem pokaźny. Taką góralską okazję najlepiej było zamawiać na Kazimierzu u kupca żelaza Frólicha, który prowadził skład hurtowy i zaopatrywał się w wyroby i towary z huty w Kuźnicach. Można też było wynająć „furkę” bezpośrednio z samego Zakopanego, ale to już musiało się odbywać poprzez kogoś znajomego z tamtych stron.

Inaczej rzecz przedstawiała się, jeśli chodzi o podróżnych przybywających do Zakopanego z poza granic Galicji, którzy musieli korzystać z noclegu w krakowskich hotelach. Kraków był punktem zbornym dla wszystkich zmierzających w Tatry z całej Polski. Było to ostatnie miejsce, gdzie można było zdobyć i zakupić wszystkie towary i rzeczy cywilizowanego świata. Podróżni spoza Krakowa, przyjechawszy tutaj, wynajmowali góralską furmankę za pośrednictwem hotelowego faktora (dawniej: pośrednik handlowy lub pośrednik w interesach), który pierwszego lepszego napotkanego górala wynajmował jako przewoźnika, ustalał cenę za transport, naliczając oczywiście stosowną prowizję dla siebie, wynoszącą czasami jedną trzecią ceny. Góral oczywiście odbijał to sobie na podróżnych zawyżając cenę za przewóz. Pośrednictwo to bardzo niekorzystnie wpływało na całą organizację podróży, gdyż wynajem furek góralskich z Krakowa z roku na rok był coraz droższy. Obcy podróżni chcąc ominąć pośrednictwo faktorów samodzielnie na własną rękę wynajmowali na Kleparzu góralskie furki. Musieli oni jednak bardzo uważać, aby górale nie rozpoznali ich obcego pochodzenia, gdyż w stosunku do przyjezdnych z poza Krakowa górale zawyżali ceny za transport.



Aby uniknąć zbędnych nieporozumień w czasie drogi oraz po przyjeździe na miejsce należało przy wynajęciu furki ustalić z góralami w sposób bardzo precyzyjny i szczegółowy warunki transportu i cenę za przejazd, gdyż na tym tle dochodziło niejednokrotnie do bardzo nieprzyjemnych sytuacji wynikających z niedoprecyzowania umowy.



Ile kosztowała taka przyjemność? Za wózek jednokonny trzeba było góralowi zapłacić 5 guldenów, inaczej 5 złotych reńskich, natomiast za furkę dwukonną – od 10 do 13 guldenów. Oczywiście do tych kosztów należało doliczyć tzw. „myto”, czyli opłatę transportową, pobieraną w określonych punktach kontrolnych od każdego środka

transportu. Dzisiaj porównać to możemy do winiety lub do opłaty za przejazd autostradą. Podane wyżej ceny dotyczyły mieszkańców Krakowa. Podróżni korzystający z pośrednictwa faktora płacili za wynajem furki od 18 do 25 guldenów. Czy to dużo, czy mało? Trzeba to odnieść zarówno do zarobków, jak i cen podstawowych artykułów w II połowie XIX wieku.

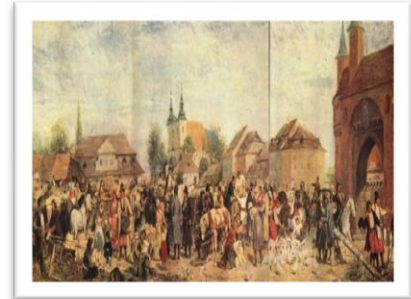


Tatry na starej fotografii.



Dla przykładu: burmistrz Krakowa zarabiał około 20 guldenów dziennie, natomiast tzw. dniówka pracownika fizycznego (murarza w Krakowie) wynosiła 1,5 guldena. Co do ówczesnych cen, to za przykład można podać: kilogram kielbasy kosztował 1 gulden, a za solidne męskie buty z cholewkami trzeba było zapłacić 8 guldenów. Stosunkowo bardzo droga była herbata chińska. Za 1 funt polski, czyli około 40 dkg tego niepospolitego wtedy specjału, trzeba było zapłacić aż 2 guldeny. Biorąc pod uwagę zarobki przeciętnego krakowskiego pracownika fizycznego to dziennie zarobił on na 1,5 kg kielbasy, ale 1 funta herbaty za dniówkę już nie mógł sobie kupić. Zakładając, że chciałby wynająć furkę za 10 guldenów, musiałby pracować na to cały tydzień.

Można też było wynająć furki o wyższym standardzie, bardziej ekskluzywne, chroniące pasażerów od deszczu, wyposażone w specjalne obręcze i powleczone płótnem. Ale jazda taką furką w czasie upału nie należała do przyjemności. Bardziej należało zwracać uwagę na miejsca przeznaczone do siedzenia, które dobrze było wcześniej sobie przygotować, a więc odpowiednio wysłać, pościelić i wyłożyć, gdyż perspektywa spędzenia na tym miejscu dwóch dni dawała powody do szczególnego zadbania o to miejsce. Zabezpieczenie bagażu także było sprawą bardzo ważną, gdyż nieodpowiednie zapakowanie i ułożenie w czasie długiej jazdy po bardzo złej drodze niejednokrotnie prowadziło do jego uszkodzenia lub wręcz do zagubienia.



Stan techniczny góralskich furmanek pozostawiał wiele do życzenia. Praktycznie żadna z nich nie powinna być dopuszczona do ruchu, a zwłaszcza do przewozu pasażerów. Nie było w nich żadnych drzwi ani schodków do wsiadania, wchodziło się „na pokład” bezpośrednio z przodu wózka. Krzywe obręcze pokryte dziurawą płachtą nie budziły zbytniego zaufania. O stopniach wejściowych i resorach można było tylko pomarzyć, a grube płótno sprawiało, że w czasie pogody było bardzo duszno, a w deszczowe dni mokro. Siedzieli na wiązkach siana, a przy lepszym układzie na słomie przykrytej derką. Co pewien czas trzeba było się zatrzymywać, aby poprawiać te wyścielane siedzenia, gdyż przy tak trzęsącej jeździe wszystko na furce się szybko przemieszczało nie wyłączając bagaży.



Kierowanie tym pojazdem nie należało do rzeczy bezpiecznych, gdyż górale nie znali podwójnych lejców. (skórzane lub gumowe pasy, przy pomocy których furman utrzymywał kontakt z pyskiem konia i w ten sposób przekazywał koniowi sygnały). Ten sposób kierowania furmanką był bardzo niebezpieczny i z tego powodu niejednokrotnie dochodziło na trasie do wypadków wywrócenia furki. Strome zjazdy również były bardzo niebezpieczne, gdyż jedynym sposobem hamowania był mało skuteczny hamulec sznurkowy. Po raz pierwszy podwójne

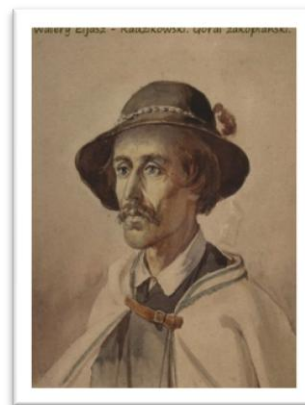


Tatry na starej fotografii.



Jeźdźcy górale zaczęli stosować za namową doktora Tytusa Chałubińskiego, który bardzo często przemierzał drogę z Krakowa do Zakopanego, natomiast dzięki Waleremu Eljaszowi górale montowali w swych pojazdach podwieszane na rzemieniach wyścielane kanapy, które znacząco poprawiały komfort jazdy po wyboistej drodze.

Do niebezpiecznych zdarzeń dochodziło także w trakcie przeprawy przez Dunajec, gdzie mosty bardzo często były pozrywane, a koryto rzeki często się zmieniało, zwłaszcza w rejonie miejscowości Biały Dunajec. Niejednokrotnie trzeba było tam prosić o pomoc górali zgromadzonych przy karczmie, którzy wyczekiwali na jadące góralskie furki. Czasem trzeba też było wynająć dodatkowy wózek i przelożyć do niego bagaże. W sezonie zmoczeni górale nawet się nie przebierali, gdyż wózki dosyć często przemierzały ten szlak. Oczywiście trzeba było każdemu zapłacić za taką przysługę, tym bardziej, że nawet jeśli do pomocy potrzeba było sześciu ludzi, to i tak nagle zjawiało się szesnastu i każdy wyciągał rękę po zapłatę i każdy twierdził, że to tylko dzięki niemu wózek się nie wyrócił w czasie przeprawy. Górale zarobione w ten sposób pieniądze najczęściej na bieżąco przepuszczali w tutejszej karczmie.



Podróżujący góralską furką byli zmuszeni w czasie podróży znosić pewne zachowania i nawyki jej właściciela. Prawie każdy góral był namiętym palaczem habryki (tytoń w gwarze góralskiej), której bardzo intensywny zapach pasażerowie zmuszeni byli odczuwać w kłębach duszącego dymu, puszczanego z fajki przez furmana. Dobrze było wówczas częstować górali w czasie podróży cygarami, których dym i zapach nie były już tak dokuczliwe i uciążliwe dla zmysłu powonienia. Poza tym każdy z nich używał tzw. pomady (kosmetyk do pielęgnacji włosów dla nadania im połysku i miękkości, produkowany na bazie tłuszczu, wosku i substancji zapachowych. Inne nazwy: brylantyna, fiksatuar), z tą tylko różnicą, że zastępowali oni ją masłem, które w sposób naturalny jęłczało na włosach, co nie było zbyt przyjemnym doznaniem zapachowym.

Jeśli ktoś wybierał się do Zakopanego samotnie najkorzystniej było pod względem finansowym zapisać się na dylizans na pocztę przy dworcu kolei żelaznej w Krakowie. Za niespełna 6 guldenów można było dostać się dylizansem do Nowego Targu w stosunkowo krótkim czasie, tracąc na to tylko jedną noc.



Przełomem w sposobie podróżowania do Zakopanego było otwarcie w 1884 roku linii kolejowej z Krakowa do Chabówki, co znacznie skróciło czas podróży. W Chabówce jednak w dalszym ciągu trzeba było przesiadać się na wózki góralskie, ale ich standard był już o wiele wyższy. Wyposażone były już w wejście ze schodkami z obydwu stron, obręcze były już bardzo solidne i wysokie, pokryte podwójną,



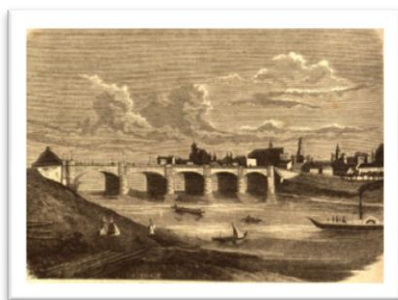
Tatry na starej fotografii.

nieprzemakalną płachtą, siedziska były już na sprężynach, a przede wszystkim żelazny hamulec korbowy poprawiał bezpieczeństwo na stromych zjazdach.

[spis treści.](#)

Droga z Krakowa do Zakopanego. Kraków - Myślenice.

Podróż z Krakowa do Zakopanego góralską furką zawsze była pełna uroku i niespodzianek. I chociaż trwała bardzo długo, bo aż dwa dni i przychodziło poruszać się bardzo często żółwim tempem, czas mijał bardzo szybko i przyjemnie. Najpierw przejeżdżało się przez most na Wiśle i docierało do Podgórza, które kiedyś stanowiło przedmieście Krakowa, a po rozbiórce Polski, kiedy granica austriacka przebiegała wzdłuż Wisły, stało się ono samodzielnym miasteczkiem.



Piękne otoczenia Krakowa szpeciły wówczas mijane po drodze liczne austriackie fortyfikacje. Pierwszym punktem poboru opłaty transportowej (myto) była wieś Borek Fałęcki, gdzie kiedyś istniała dobrze prosperująca fabryka stearyny. Jadąc dalej mijano się o milę na wschód od gościńca (główna droga) zabudowaną osadę Swoszowice, znaną z kopalni siarki i kąpeli siarczanych. Z kąpeli tych korzystała w większości ludność żydowska. Był to swego rodzaju uprzywilejowany dla nich kurort, skąd niejednokrotnie wracały do Krakowa całe karawany żydowskich kuracjuszy, leczących właśnie tam różnego rodzaju choroby skórne.

Właściwości wód leczniczych oraz korzystne położenie względem samego Krakowa nie wpłynęło jednak znacząco na rozwój Swoszowic jako miejscowości turystycznej. Najprawdopodobniej wynikało to właśnie ze zbyt dużej liczby napływowej ludności żydowskiej do tej miejscowości. Nie wszyscy mieszkańcy Galicji byli

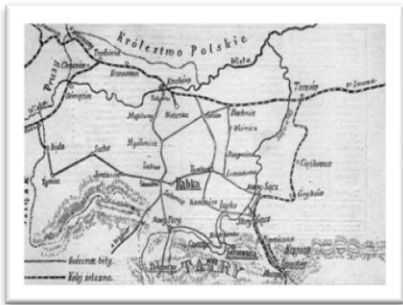


zwolennikami tolerancji religijnej i równouprawnienia, zwłaszcza, że w Swoszowicach często gościł rabin i w każdy piątek tłumy Żydów z Krakowa pielgrzymowały do tej wioski. W piątkowe wieczory Swoszowice przekształcały się w miejsce modlitw. Lament modlących się Żydów był czasami tak głośny, że przeszkadzało to innym mieszkańcom wsi, przez co wytwarzała się niezdrowa atmosfera wśród społeczności Swoszowic.

Nie był to jednak jedyny powód, dla którego mieszkańcy Krakowa rzadko korzystali z tutejszych siarczanych kąpeli. Drugim i chyba bardziej decydującym powodem był bardzo niski standard oferowanych usług w tym zakresie.



Tatry na starej fotografii.



Pomieszczenia do kąpielei były bardzo skromnie wyposażone, o porcelanowych wannach nie było mowy, a komfort w pomieszczeniach i łazienkach pozostawiał bardzo wiele do życzenia. Swoszowice mogłyby się rozwinąć, gdyby kopalnie siarki i siarczane źródła były w rękach jednego właściciela, który kontrolowałby wydobycie siarki w sposób niezagrażający przecięciem głównych arterii wody mineralnej i wysuszeniu źródła. Tak naprawdę to cały ćwierćmilowy pas (około 2 km), ciągnący

się po drugiej stronie Krakowa wzdłuż brzegów Wisły nadawał się pod fabryki i przemysł. Gips, wapno, sól, siarka, glina i inne surowe produkty zalegały tutaj i aż się prosiło o ich wykorzystanie.

Z mijanych miejscowości warto wymienić tutaj Gaj, gdzie wychowywał się generał Józef Bem w czasach, kiedy wioska ta była własnością jego rodziców oraz Mogilany, które były doskonałym punktem widokowym. Na mogiłańskiej górze stał kościół otoczony lipami. Góra ta stanowiła pierwszy próg, a raczej pierwszy olbrzymi stopień na drodze do Tatr i była zarazem granicą pomiędzy doliną Wisły, a doliną Raby. Na północ z tego miejsca rozciągał się przepiękny widok na dolinę Wisły, Kraków i majestatyczny Wawel, natomiast na południe można było już podziwiać w całej swej okazałości krajobraz górski z zalegającym jeszcze śniegiem na szczycie Babiej Góry. Na tle pasma babiogórskiego dostrzec można było błyszczące mury Kalwaryjskiego klasztoru ojców Bernardynów.



Z Mogilan zjeżdżało się gościńcem dosyć stromo w dół, co nie należało do rzeczy przyjemnych i bezpiecznych. Dawało to o sobie znać zwłaszcza w deszczowe i słotne dni, kiedy nawet bardzo silne konie miały trudności z pokonaniem stromych wzniesień, jak również z utrzymaniem wozu na błotnistych zjazdach. Bywało, że niektórzy ten stromy odcinek z Mogilan pokonywali nocą, co wymagało niezwykłych umiejętności od furmana – górala, a przede wszystkim od konia. Odcinek ten był bardzo niebezpieczny zimą. Chociaż turyści nie wybierali się wtedy do



Zakopanego, to jednak górale z huty w Kuźnicach dostarczali tędy do Krakowa wyroby hutnicze. Trudności były tym większe, że zimą musieli używać sań zamiast góralskich wózków, co dla koni stanowiło nie lada wyzwanie.

Po pokonaniu tego odcinka docierało się do Głogoczowa, a następnie do Jawornika, gdzie po raz kolejny pobierane było myto, chociaż droga w dalszym ciągu była w fatalnym stanie. Wyjeżdżając na wzgórza za Jawornikiem dojeżdżano do miejscowości Świątniki Górne. Warto o niej wspomnieć ze względu na nazwę, jako że pochodzi ona z racji oddania przez Królową Jadwigę tej właśnie osady na usługi

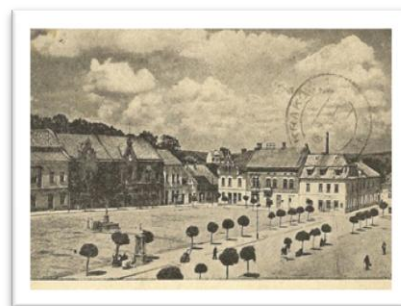


Tatry na starej fotografii.



katedry krakowskiej. Mieszkańcy tej osady przez 14 dni na przemian po cztery osoby obsługiwali świątynię i czynili to całkowicie bezinteresownie jeszcze w XIX wieku, pobierając jedynie niewielkie wynagrodzenie z funduszy katedralnych. Świątniczenie zajmowali się głównie ślusarstwem, a dawniej wyrabiano tutaj szable i pancerze.

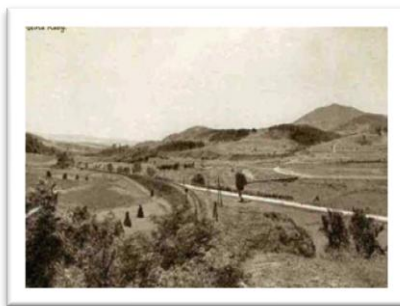
Jadąc dalej wjeżdżało się do Myślenic, gdzie zwykle robiono postój, można było się posilić, pobieżnie zwiedzić miasteczko i porozmawiać z mieszkańcami. W zależności od godziny wyjazdu z Krakowa można było tutaj również przenocować w lokalnej oberży. Tutejsi mieszczanie znani byli z tego, że nie dopuszczali do osiedlania się w miasteczku Żydów, co pod tym względem odróżniało Myślenice od innych polskich miast, gdzie praktycznie cały handel skupiał się w rękach żydowskich. Jednak pod koniec XIX wieku pomimo licznych awantur także tutaj rozpoczął się napływ ludności żydowskiej i to w bardzo szybkim tempie. W roku 1856 w miasteczku było tylko 43 Żydów, a już 3 lata później ich liczba wzrosła do 590.



[spis treści.](#)

Z Myślenic do Nowego Targu przez Dolinę Raby i Beskidy.

Z Myślenic wyjeżdżało się wąską uliczką przez przedmieście Stradom i dalej podążało się doliną rzeki Raby. Wioski w dolinie Raby były bardzo zaludnione i rozległe, rozrzucone po jednym i drugim brzegu rzeki wisząc często na górskich urwiskach. Droga z Myślenic do Pcimia nie należała do dobrych i wygodnych. Była bardzo wąska, kamienista i przebiegała po



stromych garbach wzdłuż rzeki Raby. Stróża i Pcim stanowiły bardzo rozległe osady. Na całej ich długości rozrzucone były bardzo ubogie chaty góralskie, małe, niskie, pokryte słomą lub gontem. Dolina Raby była bardzo uboga pod względem rolniczym. Górzysta ziemia była bardzo jałowa, a rzeka Raba bardzo często i gwałtownie wylewała, zamieniając pola uprawne w kamieniste poletka. Było to przyczyną nędzy i biedy w jakiej żyli tutejsi mieszkańcy.

Do roku 1867 przed wsią Lubień rzekę Rabę trzeba było przejeżdżać dwukrotnie, co nie należało do rzeczy łatwych i przyjemnych zważywszy na silny i porywisty nurt rzeki oraz kamieniste dno. W czasie podwyższonego stanu wody ten odcinek traktu był w ogóle nie przejezdny. Dopiero po 1867 roku poprowadzono gościniec w sposób niewymagający konieczności przejeżdżania furką przez rzekę.



Tatry na starej fotografii.



Wjeżdżając do Lubnia odległego od Krakowa 6 mil (ok. 45 km.) można było zatrzymać się i posilić w karczmie. Prowadziła ją od dawna rodzina Puszyńskich. Na całej trasie do Zakopanego była to jedyna karczma prowadzona przez rodzinę katolicką. Wszystkie inne należały do Żydów, którzy czynili starania, aby również tę karczmę przejąć w swoje posiadanie. Karczma posiadała kilka pokoi gościnnych i sklep, gdzie można było kupić słodycze, rodzyнки, figi i migdały, co było wielką atrakcją i przyjemnością zwłaszcza dla dzieci. Dorośli również mogli znaleźć coś smacznego dla swego podniebienia. Panie mogły skosztować aromatycznej kawy, świeżego i smacznego ciasta, a dla panów gospodarz dysponował całkiem dobrze zaopatrzoną piwniczką z węgierskimi winami przednich marek, których nigdy nie mogło zabraknąć. Można też było tutaj skorzystać z noclegu, ale na wygodę nie można było liczyć i proszek perski na owady koniecznie trzeba było tutaj ze sobą posiadać.

Proszek perski był produktem pochodzenia roślinnego, wytwarzanym z rośliny o nazwie maruna różowa, podobnej do rumianku, rosnącej w Persji i w okolicach Kaukazu. Proszek ten miał właściwości trujące dla wszelkiego rodzaju owadów i robactwa typu pchły, wszy, pluskwy, prusaki itp. Wytworzony z oryginalnej rośliny był specyfikiem bardzo drogim, dlatego też w miarę wzrostu popytu zaczęto go produkować z domieszką zwykłego rumianku, co osłabiało jego działanie, a niejednokrotnie czyniło go całkowicie bezskutecznym. Oryginalny produkt właściwie przechowywany utrzymywał swoje właściwości owadobójcze nawet przez 12 lat.



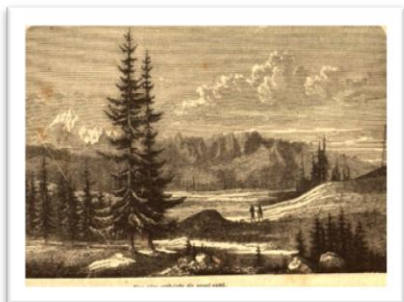
Co odważniejsi podróżni w czasie postoju w Lubieniu korzystali z kąpeli w rzece Rabe, która akurat w tym miejscu doskonale się do tego nadawała. Nocą karczma w Lubieniu często była bardzo przepełniona, nawet strych był zajęty. Korzystały tutaj z noclegu głównie osoby bardzo przywiązane do religii katolickiej, dla których nocleg w karczmie w Zaborni prowadzonej przez Żydów stanowił naruszenie dobrych obyczajów i zasad moralnych. Inni natomiast musieli dobrze rozplanować czas podróży, aby uniknąć konieczności pozostawiania tutaj na nocleg, gdyż do Zaborni było jeszcze daleko, a po drodze nie było już gdzie przenocować.



Zostawiwszy za sobą Lubień droga prowadziła z boczem wzdłuż doliny Krzczowskiej nowym gościńcem ukończonym w 1869 roku. Po minięciu Krzczewa wjeżdżało się w pustą bezludną okolicę jadąc cały czas przez las bardzo wolno pod górę. Bardzo często na tym odcinku podróżni zsiadali z furki i szli pieszo. Po pierwsze, aby nie przemęczać koni, a po drugie idąc można było ten odcinek przebyć szybciej, niż poruszając się na wózku. Ten

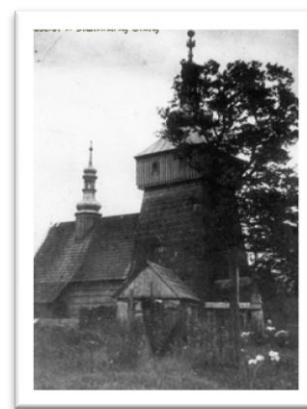


Tatry na starej fotografii.



odcinek drogi miał to do siebie, że w razie jakiegokolwiek wypadku lub nagłego zdarzenia nie można było liczyć na jakąkolwiek pomoc, gdyż tereny te nie były zamieszkałe. Dopiero we wsi Naprawa można było kogoś spotkać. Była tam również niewielka karczma na uboczu, która jednak nie cieszyła się dobrą opinią i podróżni opuszczali ją z niezadowoleniem. Niski standard, jedno pomieszczenie gościnne i kiepskie jedzenie nie wzbudzało raczej zaufania. Warto jednak wspomnieć o tym miejscu, jako że właśnie tutaj wypadła dokładnie połowa drogi z Krakowa do Zakopanego. Dobrze było też właśnie tutaj dać odpoczynek koniom, a samemu napawać się wspaniałym widokiem na Babią Górę, która z tego miejsca wyglądała zupełnie inaczej niż z okolic Krakowa. Stąd też przy dobrej pogodzie i widoczności można było podziwiać przepiękną panoramę Tatr. Znający ich topografię mogli już z tego miejsca rozróżnić i nazywać widoczne i odsłonięte szczyty.

Podążając dalej, tym razem prawie cały czas z góry, docierało się do kolejnego dosyć ważnego punktu na trasie do Zakopanego, gdzie krzyżowały się dwa gościńce górskie: z Jordanowa do Nowego Sącza i z Myślenic do Nowego Targu. Dlatego miejsce to potocznie nazywano „Krzyżówką”. Obecnie również jest to dosyć istotny węzeł komunikacyjny dobrze znany wszystkim podróżującym do Zakopanego, gdyż jest to skrzyżowanie dróg w Skomialnej Białej, gdzie niejednokrotnie tworzą się kilkukilometrowe korki. Był to punkt, który wyznaczał połowę drogi z Myślenic do Nowego Targu. W XIX wieku stała tam przydrożna karczma, która cieszyła się dobrą opinią między innymi ze względu na dobrą stajnię, co wtedy miało bardzo istotne znaczenie, podobnie jak obecnie stacje paliw.



Na trasie do Zakopanego bardzo ważnym punktem była Zabornia, odległa od Krakowa 8 mil (ok. 60 km.), gdzie przecinał się gościńiec Nowotarski z odnogą drogi, która przez Spytkowice prowadziła na Orawę i dalej na Węgry.



Obecnie jest to dzielnica Rabki, gdzie zakopianka krzyżuje się z drogą na prawo w kierunku Chyżnego i na lewo do Szczawnicy. To właśnie w Zaborni większość podróżnych zatrzymywała się na nocleg. Była tam karczma z dwoma gościnnymi pokojami, jak na owe czasy wygodnie urządzona, wyposażona w łóżka, kanapy, jednak i tutaj proszek perski na owady okazywał się niezbędny. Można było w niej solidnie się posilić, skosztować mięsa, wypić herbatę, kawę, mleko. Ceny jednak były bardzo wygórowane, czemu nie należało się dziwić, gdyż było to miejsce, gdzie zatrzymywali się zarówno podróżni zmierzający z Krakowa do Zakopanego, jak i powracający do Krakowa ze Szczawnicy. Z tego też powodu w okresie letnim było tam bardzo ciasno i nawet alkowa gospodarza, która służyła jako trzecie pomieszczenie noclegowe, nie zawsze mogła pomieścić



Tatry na starej fotografii.



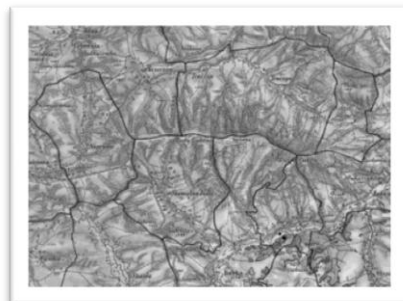
wszystkich podróżnych. Niejednokrotnie z tego powodu dochodziło do zatargów i kłótni między zmęczonymi przyjezdnymi, lecz gospodarz stosował zasadę „kto pierwszy, ten lepszy”.

Aby uniknąć kłopotu z noclegiem w Zaborni i sprzeczek między podróżnymi najrozsądniej było w miarę wcześniej wyruszyć z Krakowa i dotrzeć do karczmy w godzinach przedwieczornych, gdyż po zmroku wszystkie pomieszczenia noclegowe były już zajęte. Po przeciwnej stronie gościńca była nowsza karczma z trzema izbami noclegowymi i chociaż gorzej wyposażona, to jednak w czasie kiedy wszyscy ze wszystkich stron o jednakowej porze zjeżdżali się do Zaborni, to i w niej zaczynało brakować miejsc. Z tego też powodu właściciele, a byli to Żydzi, toczyli boje o zdobycie nadjeżdżających turystów. Trzeba było również pamiętać o tym, że nie tylko podróżni musieli odpocząć i przenocować, ale konie także były strudzone i wyczerpane całodniową podróżą. Dlatego też i stajnia w Zaborni była solidna.

Wieczorem w karczmach w Zaborni można było spotkać bardzo różnorodne, a czasami wręcz osobliwe towarzystwo. Karawany furek, bryczek i powozów różnego rodzaju nadciągały z różnych stron. Ze Szczawnicy wracali kuracjusze, niektórzy rzeczywiście podleczeni mineralnymi wodami, ale w większości to albo samotni panowie, szukający zabaw i uciech cielesnych w słynnym kurorcie, albo mamusia z córkami, które między kuracjami i kąpielami zdrojowymi poszukiwały kandydatów na mężów z różnymi skutkami. Wszyscy mierzyli siebie wzrokiem próbując odgadnąć kim kto jest w rzeczywistości, ale większość nadrabiała miną, gestami, krzykiem lub łamaną francuszczyzną, próbując pokazać swoją wyższość nad innymi.



Status społeczny można było odgadnąć patrząc na powozy. Jeśli były one na resorach i wokół nich kręciło się dużo służby z jeszcze większą ilością bagaży, kufrów niepotrzebnych, można było przypuszczać, że pasażerowie to zamożni właściciele ziemscy, tym bardziej, że co drugie



słowo było wypowiedane przez nich łamaną francuszczyzną. Należeli oni do grupy ludzi, która z nieukrywaną wyższością obserwowała spokojnych i cichych podróżnych wracających z Tatr skromnymi, góralskim furkami. Można też było spotkać swego rodzaju dziwaków, podróżujących w dziwnych, całkowicie oszklonych powozach i jeszcze dziwniej ubranych w coś w rodzaju uniformu czy kombinezonu. Tylko oczy i nos były odkryte najprawdopodobniej w celu zabezpieczenia przed kurzem w czasie jazdy gościńcem w upalne dni. Jednym słowem trochę groteskowy pejzaż i klimat panowały w Zaborni, ale jednocześnie pozwalało to spojrzeć z boku na wielorakość ludzkich postaw i charakterów ówczesnego społeczeństwa.



Tatry na starej fotografii.



Dla niektórych podróżujących nocleg w Zaborni należał do najprzyjemniejszych chwil w całej podróży do Zakopanego i pozostawiał zawsze w pamięci miłe wspomnienia, zwłaszcza jeśli podróż odbywała się w liczonym gronie. Zawsze wieczorem było wesoło, śmiechom i śpiewom nie było końca, a sen przychodził dopiero z nastaniem świtu bez względu na to czy ktoś spał na kanapie, czy na słomie. Bardzo dobrą opinią cieszyła się serwowana tutaj kawa, którą podróżni zwykle spożywali o poranku na ganku przed karczmą napawając się jednocześnie świeżym porannym powietrzem. Karczma prowadzona była przez Żydów, bardzo porządnym, miłym i usłużnym ludzi. Przy porannej kawie nierzadko można było zawrzeć ciekawe znajomości, poznać nowych ludzi, podyskutować przy papierosie lub cygarze, a czasami i znajomych spotkać wracających lub podążających w stronę Tatr i Szczawnicy.

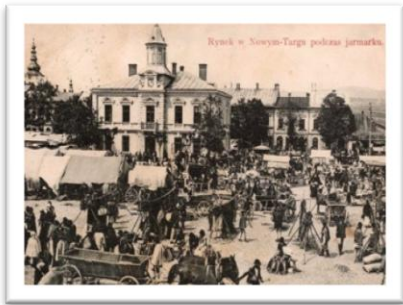
Po odpoczynku w Zaborni w dalszej podróży przekraczało się przez most rzekę Rabę, która akurat w tym miejscu była nadzwyczaj płytka i spokojna. Od tego miejsca droga cały czas wiała się pod górę, po lewej stronie rozciągał się widok na Rabkę, dużą zaludnioną wieś, znaną wówczas z licznych zakładów kąpielowych i wód jodowo – bromowych. Następnie mijało się Chabówkę, skąd droga zaczynała być tak stroma, że jej pokonywanie szybciej odbywało się pieszo niż jadąc furką. Okolice te były bardzo zalesione, prawie niezamieszkałe i dopiero dojechawszy do Obidowej można było odpocząć w karczmie. Było to najwyższe wzniesienie na trasie całego gościńca wiodącego do Zakopanego, skąd jadąc już prawie cały czas w dół, zmierzało się w stronę Nowego Targu. Po zachodniej stronie gościńca mijało się drewniany kościółek i wjechawszy na wzniesienie można już było zobaczyć z daleka Nowy Targ i podziwiać dolinę Nowotarską z dwoma Dunajcami: Białym - płynącym prosto z Tatr i Czarnym - płynącym od zachodu koło Ludźmierza.



Za nowym Targiem obydwie rzeki łączą się. Jeśli przejrzystość powietrza była dostatecznie dobra warto było z tego miejsca podziwiać cały majestatyczny łańcuch Tatr, gdyż w miarę zbliżania się do nich jedne szczyty zakrywały drugie i panorama nie była już tak imponująca. Całą dolinę Nowotarską można by określić jako piękny przedświecik wspaniałego gmachu, którym były Tatry. Krajobraz z okolic Obidowej należał do jednych z najpiękniejszych na całej trasie w góry. Niektórzy określali go jako majestatyczny czy wręcz nawet mistyczny, swym blaskiem barw dostarczający podróżnym niepowtarzalnych i niezapomnianych wrażeń.

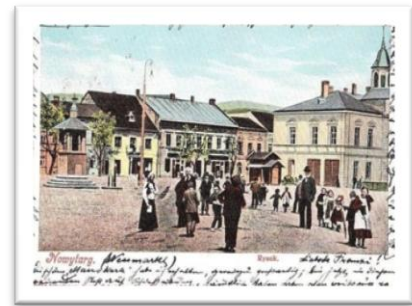


Tatry na starej fotografii.



Kolejnym miejscem, gdzie zawsze robiono postój był Nowy Targ, gdzie do dyspozycji podróżnych były dwa domy zajezdne, jak je wówczas określano. Część domostw położona była na północnym brzegu Czarnej Dunajca i stanowiła jakby przedmieście Nowego Targu. Dopiero po przekroczeniu mostu i opłaceniu myta wjeżdżało się uliczką na rynek. Długa ulica zabudowana była prostymi, drewnianymi chatami, które wprawdzie nie posiadały kominów, ale wyglądały na solidne i bardzo schludne,

otoczone przed oknami kwiatowymi ogródkami. Na dużym rynku stał murowany ratusz, w okolicznych domach było mnóstwo sklepów, apteka, poczta, sąd. Rynek wprawdzie był wybrukowany, ale uliczki nawet w środku lata były zabłocone, a jesienią i wiosną błoto zalegało wszędzie. O bliskości do granicy węgierskiej można było się przekonać po dużej ilości sklepów z winami, rozmieszczonych na rynku. Tutaj również swoją siedzibę miały władze starostwa nowotarskiego oraz Szkoła Główna, założona w 1842 roku. Miasteczko liczyło wtedy 3890 mieszkańców, wśród których stosunkowo dużo było urzędników, stanowiących niejako elitę miasteczka. Pozostali mieszkańcy to rodowici górale oraz coraz częściej osiedlający się tutaj Żydzi, zajmujący się głównie handlem i niecieszący się tutaj pozytywną opinią pośród rodowitej ludności, która uważała ich za spekulantów i oszustów.



Wskazaniem było tutaj dokonanie zakupów. Najtrafniejszych wskazówek co do tego, co należy kupić udzielali górale wiozący podróżnych, gdyż oni najlepiej wiedzieli czego w Zakopanem brakuje i co jest tam nieosiągalne. Trzeba pamiętać o tym, że w XIX wieku to właśnie Nowy Targ był stolicą Podhala i siedzibą władz, a Zakopane było zapadłą wsią, gdzie niczego nie można było kupić. Tak więc Nowy Targ był ostatnim miejscem, gdzie można było uzupełnić zapasy.

Z racji tego, że Nowy Targ był niejako stolicą Podhala, warto wspomnieć tutaj o historii tego miasta. Jego założycielem był wojewoda krakowski Teodor hrabia na Ruszcy zwany Cedro, który w 1204 roku uzyskał przywilej królewski na karczowanie lasów nad Dunajcem



i osadzanie ludności. Po zbudowaniu klasztoru Cystersów w Ludźmierzu nadał im w 1238 roku osadę Nowy Targ. Król Kazimierz Wielki założył tutaj w 1343 roku kościół, a przywilejem nadanym w 1346 roku zamienił tę osadę na miasto. Odtąd Nowy Targ posiadał wszelkie przywileje należne miastu. Mieszczanie jadący z towarami do Krakowa byli zwolnieni od cła, a Król Zygmunt I przywilejem z 1535 roku polecił przewożenie wszystkich towarów z Węgier i na Węgry tylko i wyłącznie przez

Nowy Targ, a Zygmunt August pozwolił od 1549 roku pobierać cło od przewożonych towarów. Opłatę zaś jego uregulował osobnym przywilejem Zygmunt III w 1559 roku, który



Tatry na starej fotografii.



ustanowił tutaj od 1630 roku skład soli i ołowiu. Wszyscy następnymi królami potwierdzali bez wyjątku wszystkie przywileje tego miasta.

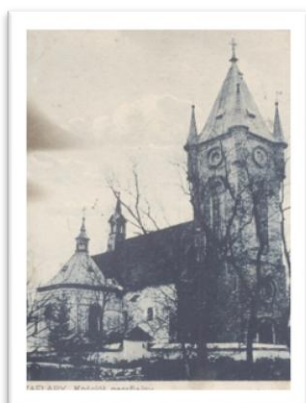
[spis treści.](#)

Z Nowego Targu do Zakopanego doliną Białego Dunajca.

Utwardzony gościniec kończył się w Nowym Targu. Dalej droga była prosta i równa, ale za to bardzo kamienista. Gościniec rozwidłał się tutaj w trzech kierunkach: na wschód wiodł do Czorsztyna, Krościenka i Szczawnicy, na zachód prowadził do miasteczka Czarny Dunajec, a stamtąd na Orawę lub do Chochołowa i Witowa. Trzecie ramię ciągnęło się wzdłuż Białego Dunajca do Zakopanego. No odcinku Nowy Targ – Zakopane kilkakrotnie pokonywało się Białym Dunajcem przejeżdżając przez mosty, które – jako to określał Eljasz – „na Bożej łasce stały”. W miarę zbliżania się w stronę gór, Tatry olbrzymiały, stawały się coraz ciemniejsze, ukazywały już swoje rozpadliny, gdzie niegdzie pokryte jeszcze śniegiem.



Pierwszą wsią na tym odcinku były Szaflary, założone jako osada w 1234 roku. Wieś stosunkowo duża, licząca 1000 mieszkańców. Most w Szaflarach zbudował własnym kosztem ówczesny właściciel tych dóbr Adam Uznański dopiero w 1869 roku, a do tego czasu w tym



miejscu trzeba było pokonywać rzekę wplaw. Trzeba również pamiętać o tym, że Dunajec jako rzeka góraska bardzo często zmieniała swoje koryto. Dochodziło nawet do takich sytuacji, że przez rzekę poprowadzone były dwa mosty, jednak były one bezużyteczne, gdyż rzeka zmieniając swoje koryto powodowała, że trzeba ją było pokonywać wplaw.

Prymitywne góralskie furki nie były przystosowane do takich przepraw, co dla podróżnych nie należało do atrakcji przyjemnych. Wózek cały czas kołysał się to na jedną, to na drugą stronę, wartki nurt rzeki i kamieniste dno stwarzało niebezpieczeństwo wywrócenia. Góralscy wiedzieli jednak kiedy i którą przeprawiać się przez rzekę w sposób nienarządzający podróżnych na niebezpieczeństwo. Przeprawa przez Dunajec była zupełnie niemożliwa w czasie wezbrania wody. W takich sytuacjach kierowano się na inną drogę przez Bańską, jednak ze względu na

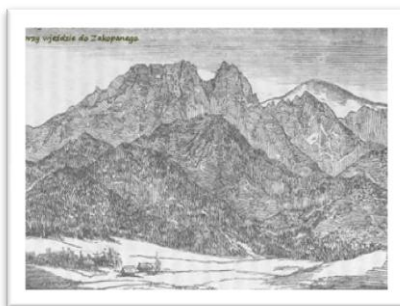


Tatry na starej fotografii.



jakość drogi było to bardzo uciążliwe zarówno dla koni, jaki i dla pasażerów. Brak mostu na głównej drodze w Szaflarach nie świadczył zbyt pochlebnie o władzach nowotarskich.

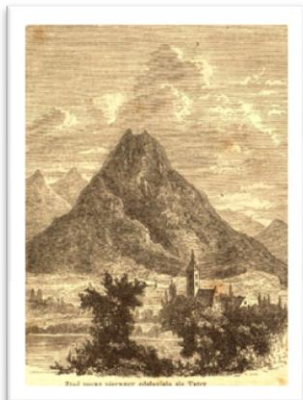
Minąwszy Szaflary kolejną wioską był Biały Dunajec. Wieś bardzo długa i dosyć zaludniona, licząca 1300 mieszkańców. Właśnie tutaj, w Białym Dunajcu, wypadała połowa drogi z Nowego Targu do Zakopanego, a spod karczmy odsłaniał się przepiękny widok na Tatry. Od Białego Dunajca do Zakopanego droga wiodła już cały czas pośród domostw przez tereny zamieszkałe. Wsie łączyły się już bezpośrednio między sobą i tylko tablice umieszczone przy drodze oznaczały koniec jednej, a początek drugiej osady. Domostwa górali położone były blisko rzeki ze względu na łatwy i szybki dostęp do wody. Po przebyciu trzeciego i ostatniego już mostu na Białym Dunajcu docierało się do Poronina, zwanego wówczas Bańkówką. Była to ostatnia już wieś przed Zakopanem. W Poroninie miał swoją siedzibę Adam Uznański, ówczesny właściciel dóbr Szaflarskich. Wśród mieszkańców zasłynął on z tego, że prosty biedny lud wspomagał finansowo i bardzo przyjaźnie się z nim obchodził. W Poroninie obok domu Uznańskiego droga rozgałęziała się, wschodnia odnoga wiodła do Bukowiny, stamtąd do Jurgowa, Jaworzyny Spiskiej i do Morskiego Oka, a zachodnia prowadziła już prosto do Zakopanego. Podążając wśród domów w kierunku południowo – zachodnim doskonale widoczny był, wynurzający się spośród całego łańcucha Tatr skalisty Giewont, majestatycznie wyglądający na tle nieba. Giewont nazywany był inaczej Zakopiańskim Wierchem, jako że królował nad całą okolicą.



Przy wjeździe do Zakopanego w pierwszym napotkanym lesie od południowej strony gościńca wycięta była droga wiodąca prosto do Kuźnic Zakopiańskich. Po obu stronach drogi rozciągały się świerkowe lasy przerywane łąkami, na których wypasało się bydło. Jadąc prosto, cały czas w kierunku zachodnim, docierało się do środka wsi, gdzie wznosił się mały, drewniany kościółek z daleka trudny do zauważenia pośród domostw licznie zabudowanych wokół niego. Jeżeli dotarło się do Zakopanego w porze nocnej i nie miało się wcześniej umówionej kwatery, wówczas nie było innej możliwości skorzystania z noclegu jak tylko w karczmie przy kościele. W takiej sytuacji z szukaniem odpowiedniej kwatery najpraktyczniej było poczekać do rana i wtedy zasięgnąć języka u górali, którzy w tej kwestii byli bardzo życzliwi i usłużni, gdyż widzieli w tym korzyść dla siebie. Nie należało jednak wybierać na mieszkanie pierwszej napotkanej chaty, lecz warto było sobie zadać trud i zwiedzić co najmniej kilka domostw, porozmawiać z gospodarzami w sprawie warunków pobytu, opłaty za mieszkanie i dopiero wtedy podjąć ostateczną decyzję. Jeżeli przybyło się na miejsce



Tatry na starej fotografii.



w godzinach popołudniowych wszystko to można było ustalić jeszcze tego samego dnia, włącznie z umówieniem przewodnika na następny dzień, jeśli ktoś nazajutrz rano planował wyjście w góry.

Każdy wózek góralski wjeżdżający z podróżnymi do Zakopanego wzbudzał zainteresowanie wśród mieszkańców. Wszyscy wybiegali z domów i ze wszystkich stron przychodzili sprawdzić kto i skąd przybył. Starsi od razu służyli pomocą przy noszeniu bagaży, a dzieci skrzętnie obserwowały przyjezdnych kryjąc się za płotami lub węglami domów.

[spis treści.](#)

Z Nowego Targu do Zakopanego doliną Czarnego Dunajca.

Większość podróżnych udających się w Tatry podążało zawsze z Nowego Targu wzdłuż Białego Dunajca, gdyż była to droga najprostsza i najkrótsza. Ci, którzy dysponowali czasem i pragnęli bardziej poznać Podtatrze Nowotarskie mogli wybrać alternatywną drogę wiodącą doliną Czarnego Dunajca. Wprawdzie trasa ta była o dwie mile dłuższa (ok. 15 km.), ale każdy kto uważał się za prawdziwego turystę i miłośnika Tatr winien chociaż raz przemierzyć tę trasę jadąc w góry lub wracając z nich. Współcześnie bardzo wielu podróżujących „zakopianką” również wybiera alternatywną drogę, skręcając w Rabce w kierunku Czarnego Dunajca i Chochołowa.

Podróżni decydujący się na ten drugi wariant drogi musieli kierować się z Nowego Targu w kierunku na Ludźmierz i podążać wzdłuż rzeki Czarny Dunajec, która swą nazwę wzięła od ciemnej barwy dna z powodu zalegających tam torfowisk. Ludźmierz rozłożony na północnym brzegu rzeki był jedną z najstarszych osad na Podhalu, podobnie jak Nowy Targ założony przez tego samego wojewodę krakowskiego w 1204 roku. W 1234 roku założono tam klasztor Cystersów. Minąwszy



Ludźmierz przebywało się po moście potok Rogoźnik, który wypływał ze wsi o tej samej nazwie. Była to bardzo stara osada, jako że Bolesław Wstydlivy zatwierdził w 1251 roku przywileje różnym wsiom, między innymi i Rogoźnikowi.

Jadąc dalej nawierzchnia gościńca stawała się coraz lepsza aż do dużej wsi Czarny Dunajec, gdzie po raz kolejny pobierane było myto. Powstanie tej osady sięga roku 1234, gdyż wspomniany przy Rogoźniku przywilej odnosił się także do Czarnego Dunajca. Powierzchnie wieś ta przypominała miasteczko, gdyż jej architektoniczny układ i solidne



Tatry na starej fotografii.



zabudowania nadawały jej taki właśnie wygląd. We wsi można było spotkać już murowane domy, posiadała ona duży plac zabudowany dookoła, podobnie jak rynek w miastach. Czarny Dunajec liczył wtedy około 2000 mieszkańców, posiadał szkołę parafialną założoną w 1750 roku. Wieś gminna nosiła, że kobiety z Czarnego Dunajca odznaczały się niezwykłą i nadzwyczajną urodą oraz piękną rysów twarzy, charakterystyczną tylko i wyłącznie dla tej wioski.

Minąwszy Czarny Dunajec przejeżdżało się przez Podczerwone, następnie Kaniówkę i dojeżdżało się do Chochołowa, gdzie trzeba było pożegnać się z dobrym gościńcem. Chochołów był bardzo dużą wsią o gęstej i zwartej zabudowie znaną wówczas z powstania w 1846 roku przeciw Austrii (tzw. Poruseństwo Chochołowskie). Tutejszy proboszcz ksiądz Józef Kmietowicz i organista Jan Andrusikiewicz okryli sławą ten zakątek podtatrzański stając na czele zrywu przeciwko zaborcy. Chociaż powstanie upadło, a jego przywódcy zostali aresztowani i osadzeni w więzieniach, to jednak świadczyło ono o patriotyzmie górali i dążności do wyzwolenia spod władz zaborcy. Niewiele się mówi i pisze o tym jakże ważnym dla górali wydarzeniu historycznym. Może dlatego, że było to najkrótsze powstanie ze wszystkich zrywów narodowowyzwoleńczych tego okresu, gdyż trwało tylko jeden dzień. O randze tego wydarzenia świadczy jednak fakt, że obecnie w jednym z domów przy głównej ulicy w Chochołowie mieści się Muzeum Powstania Chochołowskiego, będące filią Muzeum Tatrzańskiego w Zakopanem.



Odcinek gościńca od Chochołowa do Zakopanego należał do najbardziej nieprzyjemnych pod względem jakości nawierzchni. Droga wprawdzie była w miarę równa, ale usiana bardzo gęsto kamieniami, co czyniło ten dwumilowy odcinek (ok. 15 km.) bardzo trudnym do zniesienia na góralskim wózku. Dalej przejeżdżało się przez Witów, zostawiając po wschodniej stronie osadę Dzianisz i wjeżdżało się w tatrzańskie lasy, które już do końca trasy były nieodłącznym elementem krajobrazu. Po drodze mijano się Roztokę, miejsce gdzie Kościeliski Potok łączył się z Potokiem Chochołowskim, tworząc odtąd Czarny Dunajec. Z tego miejsca na południe rozciągał się przepiękny widok i jednocześnie można było udać się w głąb Doliny

Chochołowskiej. Jadąc dalej na wprost docierało się wreszcie do Kościelisk, gdzie przy moście stał tartak. Z tego miejsca droga skręcała w prawo do sławnej Doliny Kościeliskiej, a jadąc dalej stopami regli w kierunku wschodnim docierało się do celu podróży – do Zakopanego.

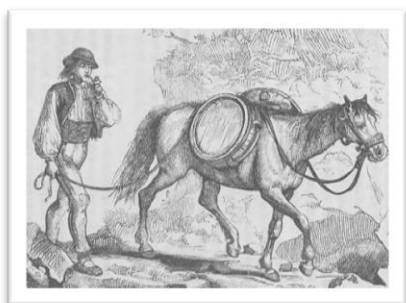
[spis treści.](#)



Tatry na starej fotografii.

Zakończenie podróży.

Ta po części ekstremalna, a może bardziej romantyczna podróż dobiegła końca. Bez względu na to, czy podróżnik wybrał drogę wzdłuż Białego Dunajca, czy też przybył od strony Chochołowa stanął przed majestatem gór, w krainie jakże wtedy obcej, niezbadanej i nieskalanej przez człowieka. Człowiek przybywał do miejsca, gdzie życie toczyło się według praw ustalonych przez naturę, gdzie on był tylko przybyszem, a czasami wręcz intruzem i gdzie musiał przyjąć te odwieczne prawa i dostosować się do nich. Wkraczał do dziewiczego świata jakże odległego od zdobyczy ówczesnej cywilizacji, gdzie człowiek był zdany na samego siebie, na swoją wiedzę, na siłę fizyczną i psychiczną.



Ta dwudniowa podróż, czasem męcząca miała swój niepowtarzalny urok. Nie stało się w korkach, nie wdychało się spalin „stojących zderzak w zderzak” pojazdów. Dziś turysta z Krakowa do Zakopanego dotrze w ciągu godziny, zwiedzając Tatry wyposażony w elektroniczne gadżety nie musi nawet korzystać z przewodnika. Tysiące turystów przemierza w ciągu roku szlaki tatrzańskie i tylko być może niewielu zada sobie pytanie: ciekawe jak tutaj było 150 lat temu? A może nikt się nad tym nie zastanowi.

Góralską furkę obejrzyć można w muzeum, w skansenie, ale nie poczujemy już zapachu haberki, nie porozmawiamy z woźnicą, a po przydrożnych karczmach nie pozostał ślad. Czasy eksploracji Tatr minęły bezpowrotnie, zmieniły się miejsca, ludzie też się zmienili, kierując się tylko i wyłącznie zyskiem, jaki można wycisnąć od przyjezdnego turysty. Dla miłośników Tatr jest jednak jeszcze wiele miejsc, gdzie można usłyszeć samego siebie i tym należy się pocieszać pośród zgiełku i gwaru na rozdeptanych szlakach.



W kolejnej części zamierzam opisać pobyt XIX – wiecznego turysty w Zakopanem, sposób zwiedzania Tatr i atmosferę Zakopanego tej jakże odległej, ale uroczej epoki.

[spis treści.](#)

Jacek Ptak.

Źródła:

1. Zofia Radwańska - Paryska, Witold Henryk Paryski, Wielka Encyklopedia Tatrzańska, Wydawnictwo Górskie, Poronin 2005.
2. Walery Eljasz, Ilustrowany przewodnik do Tatr, Pienin i Szczawnic, Poznań 1870.



Tatry na starej fotografii.

3. Walery Eljasz, Szkice z podróży w Tatry, Poznań – Kraków 1874.
4. Walery Eljasz, Zakopane przed trzydziestu laty, [w:] Biesiada Literacka, 1897, nr 37.
5. Maciej Pinkwart, Zakopiańskim szlakiem Walerego i Stanisława Eljaszów, Warszawa – Kraków 1988.
6. Stanisław Eljasz – Radzikowski, Podhale i Tatry na początku wieku XIX, Lwów 1897.
7. Seweryn Goszczyński, Dziennik podróży do Tatrów, Petersburg 1853.
8. Wojciech Kossak, Wspomnienia, Kraków 1913.
9. Stanisław Staszic, O ziemiorodztwie Karpatów i innych gór i równin Polski, Warszawa 1815.
10. Krzysztof Pisera, Jak dawniej po Tatrach chadzano, Tatrzański Park Narodowy, Zakopane 2013.
11. Opis podróży do Tatrów Galicyjskich odbytej w 1853 roku, [w:] Pokłosie, Poznań 1862, R. 6.
12. Józef Aleksander Łepkowski, Skazówka podróży z Krakowa do Tatr i Pienin, [w:] Czas, Kraków 1852, nr 165.
13. Józef Rostański, Jechać czy nie jechać w Tatry, Kraków 1883.
14. Władysław Ludwik Anczyc, Zakopane i lud podhalski, [w:] Tygodnik Ilustrowany, Warszawa 1874, nr 341.
15. Władysław Ludwik Anczyc, Wspomnienie z Tatr, [w:] Pamiętnik Towarzystwa Tatrzańskiego, Kraków 1878, t. III.
16. Władysław Ludwik Anczyc, O dawnym Zakopanem. Kilka wspomnień, [w:] Wierchy, Kraków 1937, R. 15.
17. Michał Bałucki, Podróż w Tatry, [w:] Opiekun Domowy, Warszawa 1865, nr 3.
18. Michał Bałucki, Na drodze do Tatrów, [w:] Jana Jaworskiego Kalendarz Ilustrowany, Warszawa 1870.
19. Maria Steczkowska, Obrazki z podróży do Tatrów i Pienin, Kraków 1872.
20. Józef Ignacy Kraszewski, Z wycieczki do Tatrów, [w:] Kłosa, Warszawa 1868, nr 167.
21. Jarosław Skowroński, Dawno temu w Tatrach, Wydawnictwo Galaktyka, Łódź 2003.
22. Eugeniusz Janota, Przewodnik w wycieczkach na Babią Górę, do Tatr i Pienin, Kraków 1860.
23. Eugeniusz Janota, Przewodnicy Zakopiańscy, [w:] Kłosa, Warszawa 1866, nr 74, 75.
24. Gospodyni Wiejska, Pismo Ilustrowane dla Kobiet, Warszawa 1879, nr 8, R. III.
25. Chelmska Biblioteka Cyfrowa.: <http://cyfrowa.chbp.chelm.pl/dlibra>
26. Rolnicza Biblioteka Cyfrowa.: <http://delta.cbr.edu.pl/dlibra>
27. Wielkopolska Biblioteka Cyfrowa.: <http://www.wbc.poznan.pl>
28. Małopolska Biblioteka Cyfrowa.: <http://www.mbc.malopolska.pl>
29. Cyfrowa Biblioteka Narodowa.: <http://www.polona.pl>
30. Śląska Biblioteka Cyfrowa.: <http://www.sbc.org.pl>
31. Biblioteka Uniwersyteku Warszawskiego.: <http://ebuw.uw.edu.pl>
32. Narodowe Archiwum Cyfrowe.: <http://www.nac.gov.pl>
33. Polska na fotografii.: <http://www.fotopolska.eu>
34. Wikipedia.: <http://pl.wikipedia.org>
35. Wikiźródła.: <http://pl.wikisource.org>

spis treści.