

Maciej Wawrzczak(Instytut Archeologii i Etnologii PAN, Polska; Archeologický ústav SAV, OZV, Słowacja)
ORCID: 0000-0003-1514-6937

Kwestia komunikacyjno-transportowa w funkcjonowaniu uzdrowiska w Szczawnicy (XIX wiek – początek XX wieku)

Miejscowość Szczawnica, usytuowana na granicy Beskidu Sądeckiego i Pienin, stała się na początku XIX w. uzdrowiskiem. Wiązało się to z napływem turystów kuracyjnych. W przeciwną stronę rozchodziły się produkty uzyskane w uzdrowisku, m.in. wody mineralne. Niniejszy artykuł jest próbą ukazania stanu komunikacji drogowej oraz wodnej na odcinku Krościenko nad Dunajcem – Szczawnica i jego wpływu na wybrane aspekty funkcjonowania uzdrowiska.

Słowa kluczowe: Szczawnica, uzdrowisko, komunikacja, transport, turystyka

Szczawnica jako niewielka miejscowość ulokowana jest w strefie granicznej Beskidu Sądeckiego oraz Pienin. W początkach XIX stulecia rozwinęła się w uzdrowisko, dając asumpt rozkwitowi gospodarstwu tych terenów. Mała początkowo wieś galicyjska awansowała do rangi drobnego zdrojowego miasteczka.

Niestety położenie geograficzne powodowało szereg problemów komunikacyjnych, a przez to i transportowych, które wpływały na potencjał gospodarczy. Wybierający się na leczenie kuracjusze musieli pokonać wiele trudności, aby dostać się do zdrojowiska¹. Ostatnią, ale zarazem najpoważniejszą barierę stanowiła rzeka Dunajec. Również kolejni właściciele uzdrowiska musieli brać pod uwagę owo ograniczenie, aczkolwiek warto podkreślić znaczenie Dunajca jako rzeczno-szlaku transportowego, ważnego dla zaopatrzenia tego terytorium.

Truizmem byłoby twierdzić, iż rzeka stanowi dla różnych społeczności rodzaj bariery². Jako taka jest ona obiektem geograficznym wykorzystywanym

¹ M. Wawrzczak, *Jak do Szczawnicy podróżowano. Wybór tekstów źródłowych z komentarzem*, Szczawnica 2019.

² Np. J. Bartmiński, *Słownik stereotypów i symboli ludowych*, t. 1: Kosmos, Lublin 1999, s. 324–329; P. Kowalski, *Granica. Próba uporządkowania kategorii antropologicznych* [w:] Po-

powszechnie dla określenia granic³, znajdując nierzadko odzwierciedlenie w mentalności społecznej. Uwzględnienie takiego punktu widzenia pozwoli wysnuć tezę, iż „przejście” Dunajca pomiędzy miejscowościami Krościenko i Szczawnica, jak również w odwrotną stronę, mogło stwarzać u podróżnych rodzaj napięcia o charakterze emocjonalnym, a nawet psychicznym. Wkraczało się do nowego, obcego świata, do nowej, odmiennej rzeczywistości. Tego typu efekt mógł być objawem ekscytacji szczególnie u kuracjuszy. Zapewne zbliżony stan, lecz w innej postaci, towarzyszył przekraczaniu tejże bariery przez stałych mieszkańców obu miejscowości⁴. Pokonanie tego dyskomfortu, ułatwienie przede wszystkim gościom kąpielowym dostępu do uzdrowiska poprzez „złamanie bariery rzeki” wydaje się bardzo istotnym elementem w podniesieniu atrakcyjności szczawnickiego spa. Nie ulega wątpliwości, iż dla jego dalszego rozwoju należało usprawnić komunikację w tym rejonie.

Badania etnograficzne wskazują, że najpowszechniejszą naturalną formą umożliwiającą przeprawę przez większy ciek wodny był bród. Tego typu łączniki pomiędzy brzegami poświadczone są wieloma przykładami⁵. Nie dziwi zatem fakt, iż podobne przejście musiało istnieć na analizowanym odcinku rzeki. Przy braku stałych przepraw mostowych w części pomiędzy Krościenkiem n. Dunajcem a Szczawnicą⁶ aż do XIX w. przeprawiano się przez rzekę brodem w pobliżu miejsca, gdzie potok Grajcarek łączy się z Dunajcem⁷. Oczywiście, pomiędzy obu miejscowościami istniało więcej takich łączników⁸. Wydaje się jednak, że dla Szczawnicy największe znaczenie komunikacyjne miały dwa brody – ten łączący obszar Krasu ze Szczawnicą Niżną, jak również bród na Dunajcu w miejscu określanym jako Piaski. Kuracjusze, którzy przekraczali tędy rzekę, przybywali bezpośrednio do miejscowości uzdrowskiej (w szczególności dotyczy to pierwszego z wymienionych brodów).

granicze jako problem kultury. Materiały konferencji naukowej, Opole 13–14.12.1993 r., red. T. Smolińska, Opole 1994, s. 143–151; S. Niebrzegowska, *Na krawędziach Ziemi są rzeki wielkie, co zamykają świat. O funkcjach rzeki jako granicy*, „Twórczość Ludowa” 1999, R. 14, nr 1, s. 12–15; S. Swoboda, *Krajobraz i jego kulturowa waloryzacja. O przestrzeni znaczącej w Pieninach*, „Zeszyty Wiejskie” 2013, t. 18, s. 240–254.

³ P. Tyszka, *O metodzie badań nad średniowiecznymi granicami lokalnymi*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1995, R. 43, nr 4, s. 423–431.

⁴ Zob. np. J. Szmuc, *Ekosystemy wodne w obrzędowości i kulturze – wybrane aspekty ze szczególnym uwzględnieniem Podkarpacia*, „Przegląd Przyrodniczy” 2017, t. 28, nr 4, s. 270–285.

⁵ Np. K. Moszyński, *Kultura ludowa Słowian*, t. 1: *Kultura materialna*, Warszawa 1967, s. 627.

⁶ J. Tyszkiewicz, *Dawne rybołówstwo w Pieninach*, Szczawnica 2005, s. 55.

⁷ Tenże, *Złamany most przy Piaskach*, „Prace Pienińskie” 2002, t. 12, s. 12–18.

⁸ Zob. K. Koper, *Z dziejów Krościenka nad Dunajcem*, Nowy Targ 2005, 174–175.

Jak zatem można przypuszczać, brak stałego i dobrego połączenia pomiędzy Szczawnicą a Krościenkiem był jednym z pierwszych problemów, z którymi musiał borykać się właściciel XIX-wiecznego uzdrowiska Józef Szalay⁹. Trudno sobie bowiem w szerszej perspektywie wyobrazić uzależnienie turystyki uzdrowiskowej od przepraw brodowych, które przecież wymagały odpowiednich warunków klimatycznych. Niestety to właśnie w miesiącach letnich (tj. w czasie trwania okresu kuracyjnego) notuje się największą ilość opadów i w konsekwencji zwiększony poziom wody w rzekach¹⁰.

Rozwiązaniem sytuacji było w owym czasie użycie łodzi. Taka przeprawa należała jednak do bardzo niebezpiecznych, stwarzających zagrożenie – nawet dla życia – co znajduje potwierdzenie w publikowanych zapiskach kronikarskich¹¹. Wydaje się też, że i bez tego dla przybywających gości kąpielowych podróży łodzią jawiła się jako zbyt ekstremalne wyzwanie, zważywszy na znaczną ilość bagaży. W związku z tym w XIX w. na odcinku Krościenko – Szczawnica uruchomiono przeprawę za pomocą tratwy¹². Jako osoby przewożące zostali zatrudnieni miejscowi górale¹³, zaś sama organizacja przeprawy, jej utrzymanie i niezbędna konserwacja spadały często na właściciela uzdrowiska¹⁴.

Reasumując, aby miejscowość kąpielowa mogła funkcjonować w zadowalający sposób, należało przede wszystkim zagwarantować właściwy przejazd, który byłby niezależny od warunków środowiskowych i klimatycznych. Od tego zależały wpływy z turystyki i działalności gospodarczej prowadzonej przez właściciela.

Była to więc jedna z przyczyn, dla których co najmniej od końca lat 60. XIX w. Józef Szalay podejmował starania o wybudowanie mostu na obszarze o lokalnej nazwie Piaski. Rozpoczęcie tej inwestycji mocno się opóźniało, co spowodowane było wieloma czynnikami¹⁵. Ostatecznie budowę mostu rozpoczęto w 1870 r. i trwała ona przez prawie trzy lata. Większość prac wykonano

⁹ Np. B.A. Węglarz, *Spacerkiem po starej Szczawnicy i Rusi Szlacheckiej*, Pruszków 2011, s. 15–20.

¹⁰ S. Twardy, M. Kopacz, A. Jaguś, *Charakterystyka przyrodnicza zlewni Grajcarka ze szczególnym uwzględnieniem środowiska wodnego i użytkowania terenu*, Falenty–Kraków 2002, s. 48, 52.

¹¹ Zob. K. Koper, dz. cyt., s. 178; B. Krzan, *Klejnot zagubiony w górach. 700-lecie Krościenka nad Dunajcem*, Kraków 1988, s. 57.

¹² K. Łapczyński, *Lato pod Pieninami i w Tatrach*, Warszawa 1866, s. 24; J. Szalay, *Przewodnik dla podróżujących do wód szczawnickich*, Kraków 1859, s. 11.

¹³ B. Krzan, dz. cyt., s. 57–58; J. Tyszkiewicz, *Złamany most...*, s. 12.

¹⁴ K. Koper, dz. cyt., s. 25.

¹⁵ Tenże, dz. cyt., s. 333–338, tam wcześniejsza literatura.

w 1871 r.¹⁶, a w finalnej wersji został on oddany do użytkowania 18 października 1872 r.¹⁷.

Konstrukcja mostu została opracowana przez inż. Wacława Ibiańskiego. Był to most złożony z dwóch przęseł, które pośrodku podtrzymywane były przez filar, natomiast na obu brzegach usytuowano przyczółki wykonane z kamienia¹⁸. Ta stała forma przeprawy zbudowana była z drewna i miała kratowane ograniczniki od strony wody¹⁹. Dla ochrony podróżnych przed zmiennymi warunkami pogodowymi zamontowano na moście dach pokryty drewnianymi gontami²⁰. Pojawiającą się w literaturze przedmiotu informację o tym, że most był stawiany stosowaną ówczesznie tzw. metodą Howe'a²¹, należy podać w wątpliwość. Przeniesiony na grunt europejski z obszaru amerykańskiego system Howe'a miał konstrukcję opierającą się na dźwigarach belkowych, które łączone były kratownicą, a sama konstrukcja była dodatkowo wzmocniona przez żelazne pręty²². System, który został zaproponowany przez inż. Ibiańskiego²³, zakładał, iż żelazne pręty były zastąpione przez naprężające konstrukcję przeprawy kliny²⁴. Ta stosunkowo niewielka modyfikacja w konstrukcji przeprawy mostowej sprawia, iż w tym względzie można mówić o zastosowanym w tym miejscu systemie Ibiańskiego.

Most na terenie Piasków funkcjonował do 1934 r., kiedy to został zniszczony podczas bardzo dużej powodzi na Dunajcu²⁵. W tym samym czasie istniał już inny, nowy most, tym razem żelbetowy, zbudowany w miejscu obecnej przeprawy²⁶, choć oficjalnie otwarty i oddany do użytku w 1936 r.²⁷, tj. dwa lata po wspomnianej powodzi. Można zatem przyjąć, że problemy komunikacyjno-

¹⁶ Tenże, dz. cyt., s. 339.

¹⁷ B. Krzan, dz. cyt., s. 58.

¹⁸ J. Tyszkiewicz, *Złamany most...*, s. 13.

¹⁹ Zob. J. Kołaczkowski, *Szczawnica zdrojowisko i stacya klimatyczna. Ocenienie jej środowisk lekarskich i urzędzeń oraz podręcznik dla chorych tamże się udających*, Kraków 1883, s. 8; B. Lutostański, *Szczawnica w Galicyi. Jej zdroje i urządzenia*, Kraków 1874, s. 87.

²⁰ B. Krzan, dz. cyt., s. 58.

²¹ B. Lutostański, dz. cyt., s. 87.

²² S. Kunicki, *Krótki zarys rozwoju budowy mostów kolejowych w ciągu stulecia 1825–1925, ze szczególnym uwzględnieniem prac inżynierów Polaków*, „Przegląd Techniczny” 1927, t. 65, nr 29–30, s. 672.

²³ K. Koper, dz. cyt., s. 340.

²⁴ S. Kunicki, *Krótki zarys rozwoju budowy mostów kolejowych w ciągu stulecia 1825–1925, ze szczególnym uwzględnieniem prac inżynierów Polaków*, „Przegląd Techniczny” 1927, t. 65, nr 31–32, s. 695.

²⁵ Zob. np. R.M. Remiszewski, „Biały Domek” – dramaturgia ostatnich dni, „Prace Pienińskie” 2005, t. 15, s. 5–32.

²⁶ Zob. B. Krzan, dz. cyt., s. 58–59; J. Tyszkiewicz, *Złamany most...*, s. 15.

²⁷ Np. A. Seruga, M. Midro, *Rekonstrukcja mostu na rzece Dunajec*, „Przegląd Budowlany” 2013, t. 84, nr 7–8, s. 52.

-transportowe Szczawnicy zakończyły się w początku lat 70. XIX w., kiedy to zamysł Józef Szalaya doprowadzony został do końca, a następni właściciele uzdrowiska, tj. Akademia Umiejętności w Krakowie i później Adam hr. Stadnicki, korzystali z wybudowanej przeprawy. Uniezależniono się od niebezpieczeństw przeprawy przez niejednokrotnie niebezpieczną rzekę²⁸.

Wiele uzdrowisk na przestrzeni XIX i XX stulecia miało połączenia kolejowe²⁹. Co prawda przed I wojną światową istniały pomysły utworzenia linii kolejowej na trasie Nowy Targ – Szczawnica – Nowy Sącz³⁰, jednakże koncepcja ta pozostała wyłącznie w sferze planowania. Do Szczawnicy kolej nie dotarła, co przyczyniało się do drożyzny. Artykuły sprowadzane do uzdrowiska sprzedawano po zawyżonych cenach³¹, rosły też ceny artykułów uzdrowiskowych poza Szczawnicą. Przy braku linii kolejowej obrót towarowy odbywał się przy pomocy wozów i Dunajcem.

Ważnym towarem o znaczeniu gospodarczym Szczawnicy były wody mineralne. Na początku XIX w. władze Austrii nakazały uzdrowiskom butelkować wodę mineralną³², jednak dopiero w czasach Józefa Szalaya rozpoczęto poważny eksport tego produktu³³. Już wówczas woda uzdrowiskowa ze Szczawnicy trafiała m.in. na stoły wiedeńskie³⁴. Także w kolejnych latach był to produkt eksportowy szczawnickiego kurortu, co widoczne jest za czasów zarządu Adama hr. Stadnickiego, który na dużą skalę prowadził proces butelkowania³⁵. Jeszcze w okresie wcześniejszego właściciela przebiegła modernizacja rozlewiska wód³⁶. Należy podkreślić, iż woda mineralna była składnikiem wielu innych artykułów aptecznych, które również cieszyły się popularnością³⁷. Nie ulega jednak wątpliwości, iż to właśnie woda zdrojowa stanowiła główną markę handlową, a na drugim miejscu były produkty stworzone na jej bazie.

²⁸ Zob. S. Koźmian, *Szczawnica*, Kraków 1884, s. 8.

²⁹ Zob. B. Nieroda, *Fenomen uzdrowisk w ujęciu historycznym* [w:] *Uzdrowiska górskie i podgórskie. Krynica Zdrój, 19–20 października 2012 r.*, red. M. Nitka, M. Tarka, A. Serafin, W. Kolarski, Kraków 2012, s. 9–16.

³⁰ B.A. Węglarz, dz. cyt., s. 34; też, *Stadnicy w Szczawnicy*, Szczawnica 2013, s. 10.

³¹ A. Janota-Strama, *Stadnicy herbu Szreniawa z Nawojowej. Dzieje rodu*, Warszawa 2013, s. 233, tam materiały źródłowe.

³² Zob. B.A. Węglarz, *Spacerkiem...*, s. 9.

³³ Np. M.J. Adamczyk, *Lecznictwo uzdrowiskowe w Pieninach polskich do 1914 r.*, „Pieniny – Przyroda i Człowiek” 2010, t. 11, s. 91–107.

³⁴ T. Kozłowska-Szczęsna, K. Błażejczyk, B. Krawczyk, D. Limanówka, *Bioklimat uzdrowisk polskich i możliwości jego wykorzystania w lecznictwie*, Warszawa 2002, s. 455.

³⁵ B.A. Węglarz, *Spacerkiem...*

³⁶ Np. A. Janota-Strama, dz. cyt., s. 231; A. Stadnicki, *Krótki zarys dziejów Szczawnicy, a zwłaszcza Zakładu Zdrojowego za czas od 1909 do 1945*, „Z Doliny Grajarka” 2002, nr 115, s. 3.

³⁷ B. Lutostański, dz. cyt., s. 47–48.

Głównym sposobem „rozsyłki” produktów uzdrowiska w Szczawnicy był transport kołowy. Poza kłopotliwymi przeprawami przez Dunajec pojawiały się kolejne problemy, tym razem związane z istniejącą wówczas siecią drogową. Należy zaznaczyć, iż stan dróg galicyjskich w tym rejonie był daleki od ideału³⁸. Widać to również na przykładzie najbliższej większej miejscowości – Krościenka n. Dunajcem³⁹. Z racji swojej specyfiki przewóz towarowy butelkowanej wody musiał stanowić stosunkowo duże wyzwanie.

Zły stan szlaków komunikacyjnych potęgowały również warunki przyrodnicze i terenowe. W ówczesnych realiach na wóz z woźnicą, który poruszał się po dobrych drogach gruntowych zaprzęgiem dwukonnym, można było załadować od 1000 do 1500 kg towaru⁴⁰. Zważywszy na trudne ukształtowanie nawet najbliższej okolicy uzdrowiska, wypada stwierdzić, iż w rzeczywistości ładunek ten musiał być znacząco mniejszy. Zależało to zresztą od charakteru przewożonych towarów, wśród których była butelkowana woda.

Z problemami drogowymi łączy się również czas trwania samego transportu. Dane ukazują, że na odcinku Kraków – Szczawnica XIX-wieczna podróż trwała do 4 dni⁴¹. Zapewne jednak woźnica poruszał się znacznie wolniej i ostrożniej, wioząc kruchy towar eksportowy. Wydaje się, że dopiero rozwój przemysłu samochodowego i samych samochodów zmniejszył znacząco czas trwania przejazdu od producenta do nabywcy⁴². Przez większość omawianego okresu uzdrowisko musiało więc borykać się z problemami transportowymi wynikającymi zarówno z samego usytuowania, jak również infrastruktury drogowej.

Eksport wód mineralnych szczawnickich drogą rzeczną nie był dotychczas szeroko brany pod uwagę. Możliwa jest jednak próba spojrzenia na taką ewentualność. Asumptem do tego typu rozważań jest list Józefa Szalaya, którego odbiorcą był Józef Dietl w Krakowie. W niniejszym piśmie znajduje się doniesienie o transporcie wód mineralnych Dunajcem⁴³.

Warunki klimatyczne tej części Europy powodowały, że rzeka była spławna na wiosną (w trakcie i po roztopach śniegu) oraz podczas jesiennych miesięcy.

³⁸ Np. B. Gustawicz, *Wycieczka w Czorsztynskie*, Warszawa 1881, s. 55; zob. również M. Wawrzczak, dz. cyt., s. 22, 24, tam dalsze przykłady.

³⁹ K. Koper, dz. cyt., s. 14, 16.

⁴⁰ S. Bryła, *Podręcznik inżynierski w zakresie inżynierii lądowej i wodnej*, t. 1: *Ziemne drogi i ulice, koleje żelazne, miernictwo, budownictwo wodne*, Lwów–Warszawa 1925, s. 85.

⁴¹ M.J. Adamczyk, *Kuracje sezonowe w Karpatach w XIX w.*, „Wierchy” 2011, R. 75, s. 167–178.

⁴² Por. A. Hammerschlag, M. Marczak, J. Wiktor, *Ilustrowany przewodnik po Pieninach i Szczawnicy*, Kraków 1927, s. 1; M. Wawrzczak, dz. cyt., s. 48.

⁴³ List przechowywany w archiwum Pienińskiego Parku Narodowego, nr inw. PPN/336; zobacz szerzej na temat listu i treści M. Wawrzczak, J. Kozik, *Przyczynek do poznania XIX-wiecznej Szczawnicy na podstawie listu z 1962 roku*, „Płaj. Almanach karpacki” 2016, t. 52, s. 125–130.

Lato i zima wykluczały lub utrudniały taką możliwość⁴⁴. Jednocześnie wspomina się, iż wody mineralne ze Szczawnicy transportowano drogą wodną od kwietnia do czerwca⁴⁵. Waga ładunku, którym obciążana była tratwa, nie mogła być wyższa niż 40 cetnarów⁴⁶. Po przeliczeniu na obecny system wagowy (1 cetnar = 40,55 kg⁴⁷) graniczna wartość załadunkowa wynosiła 1600 kilogramów. Było to zatem więcej niż podczas transportu wozami⁴⁸, co zapewne podnosiło atrakcyjność tego sposobu dystrybucji towarowej.

Należy również wskazać pewnego rodzaju niedogodności drogi wodnej. Charakter Dunajca, jego ukształtowanie czy też kamieniste podłoże powodowało, iż spław stawał się wyjątkowo trudny⁴⁹. Istniała realna groźba utraty spławianego towaru. Innym problemem był czas spławu. W świetle badań prowadzonych po II wojnie światowej „podróż” tratwą z biegiem Dunajca trwała około dwóch tygodni, co spowodowane było zarówno trudnymi warunkami przyrodniczymi, jak również infrastrukturą mostową⁵⁰. Zważywszy jednak, iż w XIX stuleciu infrastruktura mostowa nie była na tych terenach tak rozwinięta, można sądzić, że spław towaru tratwą trwał krócej – około 7 dni. Taka alternatywa stała się zatem bardziej opłacalna, nawet pomimo pewnego ryzyka.

Podsumowując, trzeba przypomnieć, że Szczawnica, usytuowana w stosunkowo trudnym, górskim terenie, jako miejscowość uzdrowska borykała się przez większość XIX w. z trudnościami komunikacyjnymi. Główną przeszkodą w tym zakresie był Dunajec. Problemy ruchu turystycznego i transportowego trwały do lat 70. XIX stulecia, kiedy to na obszarze Piasków pomiędzy Krościenkiem a Szczawnicą doszło do wykonania przeprawy mostowej. Trudny charakter terenu wymagał od właścicieli kurortu modernizacji infrastruktury z uwzględnieniem specyfiki uzdrowiska i jego potrzeb. W tym zakresie można wspomnieć o spławie tratwami produktów uzdrowskich, przede wszystkim w formie butelkowanej wody mineralnej.

Kolejny etap otwarcia uzdrowiska zarówno dla celów kuracyjnych, jak i handlowych nastąpił dopiero w latach 30. ubiegłego wieku. Powstał wówczas

⁴⁴ Np. K. Ceklarz, *Flisactwo i rybołówstwo* [w:] *Kultura ludowa Górali Pienińskich*, red. K. Ceklarz, U. Janicka-Krzywda, Kraków 2014, s. 173–225; A. Hammerschlag, M. Marczak, J. Wiktor, dz. cyt., s. 27.

⁴⁵ Zob. B. Lutostański dz. cyt., s. 42–45.

⁴⁶ M. J. Adamczyk, *Rzeki Karpat północnych w XVIII i XIX wieku*, „Wierchy” 1981, R. 49, s. 227–240.

⁴⁷ T. Wróblewski, *Śladami Dewońskiego morza i kieleckich gwarków... z Korczówki nad Grabinę*, Kielce 2012, s. 6.

⁴⁸ Por. S. Bryła, dz. cyt., s. 85.

⁴⁹ Np. M. J. Adamczyk, *Rzeki Karpat...*, s. 233–234; M. Boczar, *Jednostka spływu na przełomie Dunajca*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 1966, t. 11, nr 3, s. 249–257; M. Wawrzczak, J. Kozik, dz. cyt., s. 127.

⁵⁰ Zob. A. Dusik, *Spławianie drewna na Dunajcu*, „Prace Pienińskie” 2006, t. 16, s. 153–157.

żelbetowy stały most przez Dunajec, a jednocześnie na większą skalę wkroczyły w użycie pojazdy samochodowe. Wówczas to Szczawnica mogła w szerszym zakresie wykorzystywać swoje walory uzdrowiskowe.

Podsumowując niniejsze informacje, należy wykazać, iż komunikacyjno-transportowe problemy szczawnickiego spa w XIX i na początku XX w. były spowodowane czynnikami naturalnymi w postaci dużej i niekiedy kapryśnej rzeki, jaką jest Dunajec. Wydaje się, że działania właścicieli wspomnianej miejscowości miały na celu zniwelowanie problemów przyrodniczych, a tym samym zapewnienie sobie jak największych dochodów. Można było to uzyskać tylko i wyłącznie poprzez większy, bardziej zmasowany napływ kuracjuszy. Jedynym sposobem na to była poprawa infrastruktury technicznej (drogowej). W wymienionym przypadku Dunajec był barierą, którą należało pokonać, ujarzmić. Z drugiej strony rzeka ta była naturalnym łącznikiem Szczawnicy z obszarami znajdującymi się bardziej na północy, a dokładniej rzecz ujmując, z Krakowem. Spoglądając na stan galicyjskich dróg, wykorzystywano tę rzekę jako naturalny szlak gospodarczy. Spław towarów uzdrowiskowych, przede wszystkim wód źródłanych, stanowił próbę dostosowania się właścicieli uzdrowiska do miejscowych warunków przyrodniczych.

Bibliografia

Źródła archiwalne

Archiwum Pienińskiego Parku Narodowego: nr inwentarza PPN/336.

Opracowania

- Adamczyk M.J., *Kuracje sezonowe w Karpatach w XIX w.*, „Wierchy” 2011, R. 75, s. 167–178.
- Adamczyk M.J., *Lecznictwo uzdrowiskowe w Pieninach polskich do 1914 r.*, „Pieniny – Przyroda i Człowiek” 2010, t. 11, s. 91–107.
- Adamczyk M.J., *Rzeki Karpat północnych w XVIII i XIX wieku*, „Wierchy” 1981, R. 49, s. 227–240.
- Bartmiński J., *Słownik stereotypów i symboli ludowych*, t. 1: *Kosmos*, Lublin 1999.
- Boczkar M., *Jednostka spływu na przełomie Dunajca*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 1966, t. 11, nr 3, s. 249–257.
- Bryła S., *Podręcznik inżynierski w zakresie inżynierii lądowej i wodnej*, t. 1: *Ziemne drogi i ulice, koleje żelazne, miernictwo, budownictwo wodne*, Lwów–Warszawa 1925.
- Ceklarz K., *Flisactwo i rybołówstwo [w:] Kultura ludowa Górali Pienińskich*, red. K. Ceklarz, U. Janicka-Krzywdka, Kraków 2014, s. 173–225.
- Dusik A., *Spławianie drewna na Dunajcu*, „Prace Pienińskie” 2006, t. 16, s. 153–157.
- Gustawicz B., *Wycieczka w Czorsztynskie*, Warszawa 1881.
- Hammerschlag A., Marczak M., Wiktor J., *Ilustrowany przewodnik po Pieninach i Szczawnicy*, Kraków 1927.
- Janota-Strama A., *Stadnicy herbu Szreniawa z Nawojowej. Dzieje rodu*, Warszawa 2013.
- Kołączkowski J., *Szczawnica, zdrojowisko i stacya klimatyczna. Ocenienie jej środowisk lekarskich i urzędzeń oraz podręcznik dla chorych tamże się udających*, Kraków 1883.

- Koper K., *Z dziejów Krościenka nad Dunajcem*, Nowy Targ 2005.
- Kowalski P., *Granica. Próba uporządkowania kategorii antropologicznych [w:] Pogranicze jako problem kultury. Materiały konferencji naukowej, Opole 13–14.12.1993 r.*, red. T. Smolińska, Opole 1994, s. 143–151.
- Kozłowska-Szczęśna T., Błażejczyk K., Krawczyk B., Limanówka D., *Bioklimat uzdrowisk polskich i możliwości jego wykorzystania w lecznictwie*, Warszawa 2002.
- Koźmian S., *Szczawnica* (odbitka z „Gazety Krakowskiej”), Kraków 1884.
- Krzan B., *Klejnot zagubiony w górach. 700-lecie Krościenka nad Dunajcem*, Kraków 1988.
- Kunicki S., *Krótki zarys rozwoju budowy mostów kolejowych w ciągu stulecia 1825–1925, ze szczególnym uwzględnieniem prac inżynierów Polaków*, „Przegląd Techniczny” 1927, t. 65, nr 29–30, s. 671–673.
- Kunicki S., *Krótki zarys rozwoju budowy mostów kolejowych w ciągu stulecia 1825–1925, ze szczególnym uwzględnieniem prac inżynierów Polaków*, „Przegląd Techniczny” 1927, t. 65, nr 31–32, s. 692–696.
- Lutostański B., *Szczawnica w Galicyi. Jej zdroje i urzędnienia*, Kraków 1874.
- Łępeczyński K., *Lato pod Pieninami i w Tatrach*, Warszawa 1866.
- Moszyński K., *Kultura ludowa Słowian*, t. 1: *Kultura materialna*, Warszawa 1967.
- Niebrzegowska S., *Na krawędziach Ziemi są rzeki wielkie, co zamykają świat. O funkcjach rzeki jako granicy*, „Twórczość Ludowa” 1999, R. 14, nr 1, s. 12–15.
- Nieroda B., *Fenomen uzdrowisk w ujęciu historycznym [w:] Uzdrowiska górskie i podgórskie. Krynica Zdrój, 19–20 października 2012 r.*, red. M. Nitka, M. Tarka, A. Serafin, W. Kolarski, Kraków 2012, s. 9–16.
- Remiszewski R.M., „*Biały Domek*” – *dramaturgia ostatnich dni*, „Prace Pienińskie” 2005, t. 15, s. 5–32.
- Seruga A., Midro M., *Rekonstrukcja mostu na rzece Dunajec*, „Przegląd Budowlany” 2013, t. 84, nr 7–8, s. 52–60.
- Stadnicki A., *Krótki zarys dziejów Szczawnicy, a zwłaszcza Zakładu Zdrojowego za czas od 1909 do 1945*, „Z Doliny Grajcarka” 2002, nr 115, s. 3.
- Swoboda S., *Krajobraz i jego kulturowa waloryzacja. O przestrzeni znaczącej w Pieninach*, „Zeszyty Wiejskie” 2013, t. 18, s. 240–254.
- Szalał J., *Przewodnik dla podróżujących do wód szczawnickich*, Kraków 1859.
- Szmulc J., *Ekosystemy wodne w obrzędowości i kulturze – wybrane aspekty ze szczególnym uwzględnieniem Podkarpacia*, „Przegląd Przyrodniczy” 2017, t. 28, nr 4, s. 270–285.
- Twardy S., Kopacz M., Jaguś A., *Charakterystyka przyrodnicza zlewni Grajcarka ze szczególnym uwzględnieniem środowiska wodnego i użytkowania terenu*, Falenty–Kraków 2002.
- Tyszk P., *O metodzie badań nad średniowiecznymi granicami lokalnymi*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1995, R. 43, nr 4, s. 423–431.
- Tyszkiewicz J., *Dawne rybołówstwo w Pieninach*, Szczawnica 2005.
- Tyszkiewicz J., *Złamany most przy Piaskach*, „Prace Pienińskie” 2002, t. 12, s. 12–18.
- Wawrzczak M., *Jak do Szczawnic podróżowano. Wybór tekstów źródłowych z komentarzem*, Szczawnica 2019.
- Wawrzczak M., Kozik J., *Przyczynek do poznania XIX-wiecznej Szczawnicy na podstawie listu z 1962 roku*, „Płaj. Almanach karpacki” 2016, t. 52, s. 125–130.
- Węglarz B.A., *Spacerkiem po starej Szczawnicy i Rusi Szlacheckiej*, Pruszków 2011.
- Węglarz B.A., *Stadnicy w Szczawnicy*, Szczawnica 2013.
- Wróblewski T., *Śladami Dewońskiego morza i kieleckich gwarków... z Korczówki nad Grabinę*, Kielce 2012.

**The issue of traffic and transport in the functioning of the health resort
in Szczawnica (19th century – early 20th century)**

Summary

The town of Szczawnica, situated on the border of the Beskid Sądecki and the Pieniny Mountains, became a health resort at the beginning of the 19th century. It was connected with the influx of curative tourists and outflow of products obtained in the health resort, e.g. mineral water. This article is an attempt to show the condition of road and water transport on the section Krościenko nad Dunajcem-Szczawnica and its impact on selected aspects of functioning of the health resorts.

Keywords: Szczawnica, health resort, communication, transport, tourism