

*Izabela Gass*

## W PODRÓŻY DO WÓD KRYNICKICH

W XIX wieku stają się modne wyjazdy do „wód”, „zdrojów” i wszelkiego rodzaju „badów”. Bogaci jeżdżą do Karlsbadu, Biarritz, Nicei i Abacji, mniej zamożni zadawają się skromniejszymi zdrojami, których na ziemiach polskich (szczególnie w Galicji) nie brak. Kuracjuszy zaprasza Krynica, Rymanów, Rabka, Szczawnica. Do Muszyny, chociaż nie brakuje jej wód mineralnych, nikt jeszcze nie jeździ. Wśród 199 ważniejszych uzdrowisk wymienionych w *Kalendarzu dla Kraju Prywiślańskiego* na 1913 rok – Muszyna nie występuje<sup>1</sup>.

Oczywiście komfort rodzimych kurortów był niższy. Helena z Jaczynowskich Roth w swoich pamiętnikach wspomina:

*Kiedyś [był to początek XX wieku] jechałyśmy z mamą do Krynicy. Wtedy kolej dochodziła tylko do Muszyny. Dalej jechało się powozem. Zamieszkałyśmy za ciężkie guldeny (8–9 dziennie od osoby, co wynosiło 6–7 rubli, zawrotna suma) w dietetycznym zakładzie doktora Skórczewskiego. Pokoje arcyskromne, ustępy fatalne, zawsze bez wody. Miednice wielkości dużych salaterek, dzbanki na wodę, jak przy dużej rodzinie na mleko do podwieczorku (podobno przystosowane do potrzeb zakordonowej publiczności, wprost obraza dla nas, zza kordonu). Pierwszym mamy sprawunkiem była wielka miednica i dzban na wodę. Podłoga malowana z dużym dodatkiem suszki, więc proszkowała się i ubranie na żółto zakurzała. Była radość jak numerowa wytarła ją szmatą maczaną w nafcie. Przy tym brak był dozoru nad czystością. Szafki nocne i niezbędne naczynie rozsiewały wieloroczne zapachy, a w miednicy, w brudnej wodzie, pływały pluskwy. Numerowa odnośnie uwagi przyjmowała z olimpijskim spokojem i wyjaśniła, że to zostało po gościu, który trzy dni temu wyjechał. Pierwszym pytaniem pani Skórczewskiej było: „Czy panie przywozły swoją pościel, kołdry i poduchy?”. Można sobie wyobrazić minę mamy! (...) Nic dziwnego, że kto mógł unikał tych polskich uzdrowisk, a wołał niemieckie czy szwajcarskie, gdzie za pół tej krynickiej ceny miał wygodny pokój, kulturalne warunki, no i czystość<sup>2</sup>.*

A przecież Zakład Dietetyczny dra Bolesława Skórczewskiego należał do renomowanych pensjonatów w Krynicy. W innych mogło być tylko gorzej.

Do polskich uzdrowisk dojazd także nie był łatwy, nie wszędzie bowiem dochodziła kolej. Aby pod koniec XIX wieku dostać się do Krynicy należało jechać z Krakowa pociągiem na Lwów do Tarnowa (6 pociągów pasażerskich dziennie według rozkładu

<sup>1</sup> Dopiero w latach międzywojennych Muszyna staje się modna. W „Mojej Przyjaciółce” z 1938 r. czytamy: „W Muszynie w 1938 roku poza sezonem (od 1 maja do 30 czerwca) w ramach tzw. pobytu ryczałtowego opłata od jednej osoby wynosiła od 6,70 zł do 6,90 zł. W cenę wliczone było mieszkanie i pełne utrzymanie oraz dowolna ilość kąpeli mineralnych i borowinowych, porada lekarska, taksa zdrojowa i podatek hotelowy”. (*Jedziemy do uzdrowisk*, „Moja Przyjaciółka” 1938, nr 8, s. 194).

<sup>2</sup> Helena z Jaczynowskich Roth, *Czasy, miejsca, ludzie. Wspomnienia z Kresów Wschodnich*. Wydawnictwo Literackie 2009, s. 73

z 1878 roku), a następnie w Tarnowie przesiąść się na pociąg do Leluchowa (odchodził z Tarnowa o godz. 13.45), by dojechać do Muszyny. Wtedy cała podróż z Krakowa trwała około 9 godzin. Z Muszyny do Krynicy można było dostać się dorożką. Pociągiem do samej Krynicy można było dojechać dopiero w 1911 roku. W wymienionym *Kalendarzu* podana jest cena biletu kolejowego z Warszawy do Muszyny – Krynicy, która wynosiła w pociągu osobowym w klasie pierwszej 21,35 rubli, w klasie drugiej 12,75 rubli, a w trzeciej 7,70 rubli.



Pensjonat dra Skórczewskiego (pocztówka z ok. 1915 r.)

Dojazd do Szczawnicy czy Zakopanego był jeszcze gorszy (do Zakopanego pociągi kursowały dopiero od 1899 roku, a do Szczawnicy do dzisiaj nie ma połączenia kolejowego).

Mimo kosztów, odległości, granicy, paszportów Polacy zza kordonu przyjeżdżali do galicyjskich kurortów. Helena z Jaczynowskich Roth wspomina:

*Jednak do Galicji jeździło się przez patriotyzm, bo po drodze będzie Kraków, który trzeba dziecku pokazać. Bo to w teatrze „Tamten” Zapolskiej, „Kościuszek pod Racławicami”. Orkiestra na deptaku w Krynicy gra „Boże, coś Polskę” i „Z dymem pożarów”, no i można na Plantach w Krakowie spotkać zwanego jegomościa w autentycznym polskim stroju z karabelą<sup>3</sup>.*

Podobne refleksje snuje w swoich wspomnieniach Józef Mineyko z Wileńszczyzny, który w latach 90. XIX wieku, jako kilkunastoletni chłopiec, pojechał z braćmi do Krynicy:

*I doprawdy, gdyśmy wsiedli do pociągu na dworcu Wiedeńskim [w Warszawie], świat nam wydał się inny, bo i wagony węższe od rosyjskich, i bieg pociągu szybszy, i nowa mowa, wyłącznie polska, i wreszcie – granica. Tu ponure twarze żandarmów ukazują się w wagonie: "Wasz paszport" – brzmi rozkaz. Podróżni w milczeniu i pośpiechu oddają swoje paszporty*

<sup>3</sup> Helena z Jaczynowskich Roth, *Czasy, miejsca...*

*i czekają z pewnym zdenerwowaniem. Drzwi wagonów zostają zamknięte na klucz. Wreszcie sami żandarmi oddają zabrane dowody pasażerom i pociąg rusza. Jedna chwilka tylko upływa i jesteśmy już na ziemi austriackiej, w Galicji. Tu komora celna, rewizja, szukają towarów podległych oczeniu, takich jak tytoń, słodycze i inne. Robota idzie szybko, jesteśmy zachwyceni widokiem zgrabnie ubranych urzędników w twarzowych czapkach, mówiących po polsku. Jedziemy dalej. Kraków! Trudno opisać nasze uczucia, które mieliśmy, przede wszystkim uczucie swobody myśli i mowy.(...) W Krakowie i w Krynicy w teatrach w sezonie letnim dawano dla przyjezdnych z zaboru rosyjskiego sztuki patriotyczne, jak „Bitwa pod Racławicami”, „Gwiazda północy”. Wychodziliśmy z teatru milczący i do głębi wzruszeni, a gdy w kościele w Krynicy zaśpiewała artystka teatralna „Boże, coś Polskę”, to już żadna siła nie mogła nas powstrzymać od łez, zresztą cała kaplica płakała ze wzruszenia<sup>4</sup>.*

Sama podróż koleją też nie była przyjemna. Nie znano wtedy jeszcze wagonów restauracyjnych, cały prowiant trzeba było brać ze sobą lub żywić się w bufetach dworcowych, co powodowało dłuższe postoje na stacjach.

Ówczesne pociągi składały się z lokomotywy, węglarki, z której palacz brał w czasie jazdy łopatą węgiel pod palenisko w lokomotywie, wagonu pocztowego, wreszcie wagonów osobowych klasy pierwszej, drugiej i trzeciej. Wagon klasy I miał przedziały, zwane jeszcze wówczas *coupé*, i mógł być zajęty przez całą rodzinę. Wagon klasy II nie zapewniał już takiej izolacji, ale i tutaj przedziały były wyściełane, przeznaczone najwyżej dla sześciu pasażerów. Wagony klasy III nie dzieliły się na przedziały, siedziało się tutaj na twardych ławkach. Drzwi znajdowały się po bokach każdego przedziału. Z peronu wchodziło się najpierw na stopień, biegnący wzdłuż całego wagonu, by uchwycić za klamkę i dostać się do wnętrza. Konduktor obsługujący pociąg przechodził z wagonu do wagonu po tym stopniu – jakby ławie z zewnątrz.

W środku wagonu przy każdym oknie wisiał parciany pas, za pomocą którego można było opuścić szybę i przewietrzyć wnętrze. Trzeba było tylko uważać, aby kłęby dymu lub – co gorsza – iskry z lokomotywy nie wpadły do przedziału. Oświetlenie wagonu dawała lampa gazowa umieszczona pod sufitem. Nie było łatwo. Pół biedy, jeśli na czas podróży było miłe towarzystwo!

Po ustaleniu celu i terminu wyprawy kuracyjnej przystępowano do przygotowań. Należało zaopatrzyć się w ubiór stosowny do podróży, ekwipunek potrzebny na czas przebywania w pociągu, oraz garderobę niezbędną do pobytu w kurorcie. W *Przewodniku zakochanych* z 1903 roku radzono: „ubiór podróżny (do wagonu) powinien zalecać się wygodą w połączeniu z elegancją”. Dla panów najstosowniejszy był „wolny krój marynarki, pół-jasny w kratkę, do tego koszula kolorowa niekrochmalona z wykładanym męskim kołnierzykiem bez gorsu i mankietów. Czapeczka podróżna miękka, z tego samego materiału co ubiór”<sup>5</sup>. Panie zaś najczęściej nosiły trence i kostiumy angielskie, na głowę zakładały małe toczki lub berety. Rezygnowano z kapeluszy strojnych w kwiaty, pióra, ptaki, gdyż w trakcie podróży mogłyby ulec zniszczeniu. W przedziale kolejowym

<sup>4</sup> Józef Mineyko, *Wspomnienia z lat dawnych*. Biblioteka Narodowa. Warszawa 1997, s. 79–80.

<sup>5</sup> M. A. Zawadzki, *Przewodnik zakochanych, czyli jak zdobyć szczęście w miłości i powodzenie u kobiet*. Wydawnictwo Iskry, 2007, s. 120.

dama przeważnie nie zdejmowała kapelusza (wiadomo już, skąd te migreny). Bardzo praktyczna była woalka jako ochrona przed wiatrem, słońcem, kurzem. Suknie podróżne były z reguły krótsze niż normalne, albo stosowano różnego rodzaju podpięcia. Sposobów na podpinanie sukien było wiele. Na rycinach z XIX wieku napotykamy różnego rodzaju tasiemki do podwiązywania, patki czy guziki. Na ubrania wybierano materiały gwarantujące komfort w podróży, na przykład tkaniny nieprzemakalne (ang. *waterproof*), w kolorach zgaszonej zieleni lub innych naturalnych. Przez cały XIX wiek w ubiorach podróżnych wyjątkowo chętnie stosowano tkaniny w kratę. Ich wielkim wielbicielem był książę Walii, późniejszy król Edward VII. To jemu dżentelmeni zawdzięczają wełnę w dyskretnej kratę, zwaną *Prince de Galles* (fr: Książę Walii)<sup>6</sup>. Często jako wzór do naśladowania w podróży stawiano Anglików; wiele tkanin, akcesoriów podróżnych, czy też części ubioru nosiło nazwy zaczerpnięte z języka angielskiego.



W drodze do Krynicy – stacja w Żegiestowie (pocztówka z początku XX w.)

Osobnym wyzwaniem było sporządzenie bagażu na pobyt u wód. Bagaż podróżny miał określoną pojemność i trzeba było ograniczyć się do zaledwie paru rzeczy, a mimo to pozostać modnym.

Pół biedy z bagażem męskim. Ale też należało zabrać ubranie wizytowe i sportowe, czyli kraciatą marynarkę, pumpy, pończochy i sznurowane półbuty. Sprawa komplikowała się z bagażem kobiecym. W owym czasie toaleta damska była strojna i różnorodna. Oprócz kostiumów i sukien na różne okazje, bielizny, obuwia, kapeluszy i parasolek należało zabrać stroje sportowe: do tenisa, jazdy na rowerze, wypraw w góry. Ten ostatni nie był szczególnie dobrze przystosowany do dalekich marszrut. W latach 90. XIX wieku bardzo wygodnym rozwiązaniem na wyprawy górskie były krótkie, pod kolanami związywane kalessony i spódnice spinane na bokach lub podnoszone na patkach. Na głowie

<sup>6</sup>Ten rodzaj wełny obecnie znów jest bardzo modny.

turystki miały kapelusze w fasonie myśliwskim. Specyfiką mody górskiej w Zakopanem było używanie góralskich serdaków i ciupag zamiast wysokich lasek alpejskich.

Pełny wykaz ubiorów, które należało zabrać ze sobą na wyjazd, zawarty jest w artykule Lucyny Ćwierczakiewiczowej z 1888 roku:

*Trzy kostiumy, z których jeden powinien być strojnieszki na koncert, zebranie wieczorne lub tym podobne – czwarty – podróżny, który służy później na flagi lub dalsze wycieczki. Dwa z tych czterech powinny być zupełnie nowe, a wszystkie bardzo mało używane. Okrycie jedno cieplejsze, dwa lżejsze, z których jedno strojne, nowe, drugie, na flagę i do podróży może być dawniejsze<sup>7</sup>.*

Pakując się, nie można było zapomnieć o przyborach toaletowych. A do tego dochodziły jeszcze – dla wybierających się do galicyjskich kurortów – pościel czy garnki.

Sama czynność pakowania wymagała niemałej zręczności oraz posiadania stosownych kufrów. W drugiej połowie XIX wieku produkowano je w wielu rozmiarach i typach. Były specjalne kufry na kapelusze, buty (z przegródkami, prawidłami, pokrowcami, pastami), z futerałami na broń i składaną wannę gumową (sic!). W produkcji kufrów specjalizowało się wiele firm. Najstłynniejsza z nich, istniejąca do dzisiaj, to firma „Louis Vuitton”. Wynalazkiem był kufer w formie szafy, który dotarł do Europy z Ameryki. Kufrem zajmowali się tragarze. Jechał on w wagonie pocztowym. Zgubienie kufra zdarzało się bardzo rzadko.

Oprócz kufrów używano walizek ze skóry, fibry lub ceraty, a także neseserów. W końcu XIX wieku nesesery miały kształt sakwojaża i pakowano do niego niezbędne rzeczy na czas podróży, a więc: flakony, mydelniczki, lusterka, przybory do manicure, grzebyki, przybory do zapinania butów, wreszcie koszulę nocną, pantofle i peniuar. Panowie ograniczali się tylko do przyborów toaletowych i nieodzownego pledu w szkocką kratę.

Po uporaniu się z bagażami, biletami, po licznych pożegnaniach podróżni mogli usadowić się w przedziale i czekać na gwizdek zawiadowcy stacji. Wreszcie pociąg ruszał w drogę.

Oto jak wyglądała taka podróż w 1911 roku z Krakowa do Krynicy widziana oczami dziecka. Autorka wspomnień, Eleonora z Cerchów Gajzlerowa, była córką lekarza, który ordynował na przełomie XIX/XX wieku w Krakowie i Krynicy. Do Krynicy wyjeżdżała corocznie, przez długie lata, gdyż tam jej ojciec miał sezonową praktykę.

*Wreszcie nadchodził dzień wyjazdu – oczekiwany, upragniony! Ceremonia opuszczania Krakowa powtarzała się jak przy wyjeździe ojca, ale w zmienionej nieco, bardziej skomplikowanej formie. Po pierwsze matka dzwoniła do naczelnika stacji Kraków, pana Polmana, zawiadamiając o dniu wyjazdu (...) i prosząc o zarezerwowanie przedziału. (...) Potem pisała kartkę do pana Rejmana. Był to bagażowy nr 3. Nawet jeżeli w dniu naszego wyjazdu nie miał służby, to czekał na nas przed dworcem. Gdy był „Trójka” – to począwszy od kupna biletów aż do ulokowania nas i rzeczy w tym zarezerwowanym przedziale, wszystko zostawało idealnie załatwione. Mimo to matka, podniecona z wypiekami na twarzy liczyła walizki. To otwierała*

<sup>7</sup> „Ziemiaństwo na Lubelszczyźnie. Ziemiaństwo w podróży”. Materiały IV sesji naukowej zorganizowanej w Muzeum Zamojskich w Kozłowiec w dniach 8–10 października 2008 roku. Lublin 2010, t. I, s. 322.

sakwojaż – coś w rodzaju dzisiejszej „konduktorki”, to znowu zamykała. Sprawdziała, czy niczego nie zapomniała. Zawsze było trochę „febry” wyjazdowej. „Gratów” zaś zabierało się co niemiara, razem z nami, czyli „bagażem żywym”, 10–12 sztuk<sup>8</sup>.

Były to walizki, koszyczek z żywnością na drogę, pudło z kapeluszami, wielkie pudło z elegancką, delikatną odzieżą, parasole w specjalnym pokrowcu, worek płócienny na kocyk i jasiek. Czasami dochodził jeszcze koszyk z domowym pieskiem czy kotkiem. Nic dziwnego, że na stacjach podróży ten przedział omijali z daleka.

*Niežnośna była przesiadka w Tarnowie. Pamiętam, że matka stawiała nas razem z Hanusią [służącą] i bagażem na peronie pod zegarem, upominając, iż nie wolno nam się krokiem ruszyć z tego miejsca, a sama pilnowała przeładunku rzeczy i kupowała bilety. Wszystko zawsze gładko i sprawnie przebiegało i w końcu siedzieliśmy w wagonie, na którym wisiała tabliczka z napisem: Tarnów-Krynica przez Stróże. (...) Dojeżdżaliśmy do dużej stacji, Stróże. Postój trwał tutaj długo. Parowóz podjeżdżał pod pompę dla zaopatrzenia się w wodę. Tutaj też doczepiano na końcu pociągu drugi parowóz. Miał za zadanie ulżyć w pracy pierwszemu. Potem na dużych wirażach widać było dwie dymiące lokomotywy. Od Stróż zaczynał się teren górzysty, ale za to cały czas, aż do samej Krynicy towarzyszyły nam urocze widoki. Na stacji dzieciaki biegały z dzbankami i szklankami wzdłuż pociągu, wołając „świeża woda”, „świeża woda”. Po nalaniu wody do kotła ruszamy w dalszą drogę. Grybów z pięknym wiaduktem zostawiamy za sobą w dole, ale pnąc się w górę do stacji Ptaszkowa, widzimy go długo, tylko wydaje się coraz mniejszy. Parowozy pracują, sapią, dymią, forsując dosyć znaczną górę. Przygotowujemy się do przejazdu tunelem. Matka miała zawsze przygotowane zapalniczki, aby rozświetlić ciemności. Czasem robotnicy naprawiali tor w tunelu i świecili latarkami, wyglądali jak górnicy w szybie węglowym. Wreszcie tunel skończył się. Wkrótce matka otwierała okno, powietrze „kryształowe”. Wąwóz między drzewami liściastymi, dojeżdżamy do Kamionki. Pociąg ma tempo żółwia, niektórzy „młodzieżowi” pasażerowie powysiadali. Idą piechotą, trzymając się bliźniutko swojego wagonu. Dolina sądecka, coraz piękniejsze widoki! Nowy Sącz i Stary Sącz z zabytkowym klasztorem ss. Klarysek, widocznym z okien wagonu. Piwniczna, wówczas „dziura”, o której się w ogóle nie mówiło. Poprad. Nad tą piękną rzeką wijącą się malowniczo wyrósł Żegiestów-Zdrój. Na stacji ruch, zadomowieni już kuracjusze i letnicy witają tu wysiadających, a jadącym dalej machają rękami i chusteczkami. Przejeżdżamy drugi tunel, Poprad ginie nam z oczu. Stajemy na stacji Muszyna, gdzie nas witają i żegnają miejscowi, którzy z nudów oglądają pasażerów pociągu. W owych latach przed I wojną, nie było tu żadnego lotniska. (...) Jeszcze tylko przystanek Powroźnik i już Krynica-Zdrój. Była jeszcze Krynica-Wieś, ale tam tylko na żądanie pociąg stawał. Od Powroźnika jedziemy wolniutko w górę. Wreszcie dojeżdżamy. Ruch na peronie ogromny. Witających dużo i wysiadających też niemało. Wysiadamy i my i zaraz wpadamy w objęcia ojczulka uśmiechniętego, zadowolonego<sup>9</sup>.*

<sup>8</sup> Eleonora z Cerchów Gajzlerowa, *Tamten Kraków...tamta Krynica*. Wydawnictwo SPES. Kraków 2007, s. 117–122.

<sup>9</sup> Tamże.