

25. KOMUNIKACJA I TRANSPORT W PÓŹNYM ŚREDNIOWIECZU I CZASACH NOWOŻYTNYCH

JACEK WOLSKI

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania
Polskiej Akademii Nauk,
Zakład Geoekologii i Klimatologii

Potrzeba przemieszczania się i transportu ładunków towarzyszy ludziom od początków rozwoju cywilizacji. Do połowy XIX w. w omawianym regionie i jego sąsiedztwie korzystano niemal wyłącznie z dróg, które tworzyły osie dawnego osadnictwa i wskazywały kierunki historycznej aktywności mieszkańców. Przede wszystkim jednak służyły komunikacji lokalnej, umożliwiając realizację codziennych potrzeb o charakterze społeczno-gospodarczym, a także pełniły rolę handlową i strategiczną. W 2. połowie XIX w. nastąpił intensywny rozwój sieci kolejowej – normalnotorowe drogi żelazne cięły przedgórze i wspinały się na kolejne przełęcze głównego łańcucha Karpat, zaś leśne kolejki wąskotorowe docierały w niedostępne wcześniej miejsca głęboko w górach. Transport wodny odgrywał rolę marginalną i ograniczał się wyłącznie do spławu drewna prowadzonego na podgórskich odcinkach Sanu. Zakres przestrzenny niniejszego opracowania nie obejmuje wprawdzie całego galicyjskiego systemu komunikacyjno-transportowego, ale wykracza poza omawiany region. Bojkowszczyzna stanowiła bowiem jedynie przystanek na długich szlakach, na których granice etnograficzne nie odgrywały żadnej roli.

25.1. Sieć drogowa

25.1.1. Najstarsze szlaki handlowe

Pojęcie sieci drogowej¹⁹² w średniowieczu rozumiane było zgoła odmiennie niż obecnie. Na terenach równinnych i wyżynnych istniały raczej pewne strefy, którymi należało się poruszać, chcąc dotrzeć w konkretne miejsce (Robak, 2008). Ze względu na topografię terenu ruch był bardziej skanalizowany w obszarach górskich. Wszędzie jednak nowe drogi powstawały z inicjatywy mieszkańców i podróżnych. Brak jest bowiem jakichkolwiek doniesień o zorganizowanych działaniach mających na celu tyczenie i urządzanie ciągów komunikacyjnych. Generalnie *państwo na kształtowanie się dróg nie wpływało; tworzyły się one na odwiecznych szlakach, wzdłuż których powstające miasta nadawały im rozgłos i znaczenie* (Charewiczowa, 1925, s. 63).

Drożnię na obszarze późniejszej Galicji można opisywać niemal wyłącznie przez pryzmat szlaków kupieckich, które prowadziły na Ruś i przez grzbiet Karpat na Węgry. U schyłku średniowiecza do najważniejszych i najstarszych traktów handlowych o przebiegu wschód–zachód należały: szlak podkarpacki, biegnący z Krakowa przez Bochnię, Grybów, Gorlice, Krosno, Przemyśl do Lwowa, oraz – niemalże granicząca od północy z omawianym regionem – tzw. wielka droga sanocka, o której pierwsze pisane wzmianki pochodzą z 1345 r. Wtedy to, według A. Fastnachta (2007, s. 49), król Kazimierz Wielki wyznaczył kupcom sądeckim, w skierowanym do nich przywileju, drogę z Sącza na Ruś przez Biecz, Żmigród i Sanok (*damus... via de Sandacz versus Rusiam per Byecz, Smigrod et Sanok*). Ten sam autor dowodzi, że początkowo szlak sanocki biegł ze Żmigrodu prosto na wschód do Wietrzna n. Jasiołką, gdzie łączył się z traktem winnym prowadzącym na Węgry (patrz dalej). Omijał więc Duklę, a także Krosno¹⁹³, Iwonicz i Rymaków, przechodząc przez Miejsce Piastowe, Targowiska, Wróblík, Besko i Zarszyn. Z Sanoka szlak wiódł do Uherzec, przy czym ówczesnie istniała droga zarówno na lewym (przez Zagórz i Lesko), jak i na prawym brzegu Sanu (przez Załuż i koło zamku Sobień) – żadna egzegeza nie pomoże jednak w odpowiedzi na pytanie, która z nich była wielką drogą sanocką, a która tylko lokalnym duktem. Dalej, od Uherzec do Sambora, trakt handlowy prowadził dolinami Olszanicy i Strwiąża (przez Ustrzyki Dolne i Krościenko).

Kolejna ważna droga łączyła Sanok z Przemyślem i biegła najpewniej doliną Sanu, która na tym odcinku *stanowiła względnie wygodną arterię komunikacyjną i to zapewne od najdawniejszych czasów* (Czajkowski, 1995, s. 70). Według A. Fastnachta (2007) te najdawniejsze czasy mogły sięgać nawet połowy XII w. Z 1150 r. pochodzi bowiem wzmianka o wyprawie króla węgierskiego Gejzy II,

¹⁹² W opracowaniu rozważaniami objęto dwa walory dróg: historyczny (obraz dziejów powstania i funkcjonowania w konkretnym kontekście społeczno-gospodarczym i politycznym) i techniczny (specyfikę budowy stanowiącą żywą dokumentację ówczesnej myśli i praktyki inżynierskiej). Pominęto aspekt krajobrazowy w rozumieniu relacji do otoczenia (Siwek, 2003).

¹⁹³ W XIV w. i później kupcy zdążający na Ruś przez Sanok niewątpliwie jeździli już przez Krosno, o czym świadczy m.in. treść przywileju Kazimierza Wielkiego dla tego miasta z 1365 r. (Fastnacht, 2007, s. 57-58).

podczas której zajął Sanok i wiele wsi koło Przemyśla. O ile jednak jego wędrówka dokładnie wzdłuż Sanu pozostanie na zawsze li tylko domniemaniem, o tyle późniejsze zapiski sądowe, dokumenty lokacyjne, przywileje królewskie, rejestry poborowe (1526 r.) i lustracje dóbr (1565 r.) wyraźnie wskazują na istnienie od dawna nadsańskiego traktu¹⁹⁴. Biegł on prawdopodobnie przez następujące miejscowości lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie: Międzybrodzie, Mrzygłód, Ulucz, Dynów (gdzie krzyżował się ze wspomnianym już szlakiem winnym z Przełęczy Dukielskiej), Bachórz, Dubiecko, Babice, Krzywczę i Krasiczyn. Pozostałe trakty o przebiegu wschód–zachód, ze względu na swoją rangę lub odległą lokalizację, nie odegrały większej roli w najdawniejszej historii społeczno-gospodarczej ziemi sanockiej, a tym samym późniejszej Bojkowszczyzny Zachodniej.

Rozwój szlaków transkarpackich na Węgry w połowie zeszłego tysiąclecia związany był w dużym stopniu z handlem winem. Wraz ze składami tego trunku, zlokalizowanymi w miejscowościach „na trasie” i w nieodległych okolicach, trakty tworzyły zintegrowany system gospodarczo-handlowy (Polaczek, 2013). Prawo składu było niewątpliwie impulsem do rozwoju miasteczek, które stały się beneficjentami tego jakże intratnego przywileju. Sprzyjały temu zapisy konstytucyjne, które w sposób nakazowy regulowały możliwości handlu: *Po wina z Węgier żaden z obywateli koronnych jeździć, ani posyłać niema, ale je na składzie do tego naznaczonym, albo, gdzie się komu trafi, w Polsce kupować; szlachcie wolno posyłać po wino na swą potrzebę. Przekupniowie nie mają jeździć do Węgier po wina i konie, ale na składach koronnych kupować je mają* (Kuczera, 1937, s. 9). Ponadto, jak odnotowała K. Pieradzka (1939, s. 79), *stary uniwersał z 1580 r. przepisywał: „Wina by inszymi drogami nie szły, jedno tymi na Jaśliska, Duklę, na Rymanów, Sądecz, Biecz, N. Targ, Krosno, Sambor...”, a także Lesko i Stryj.*

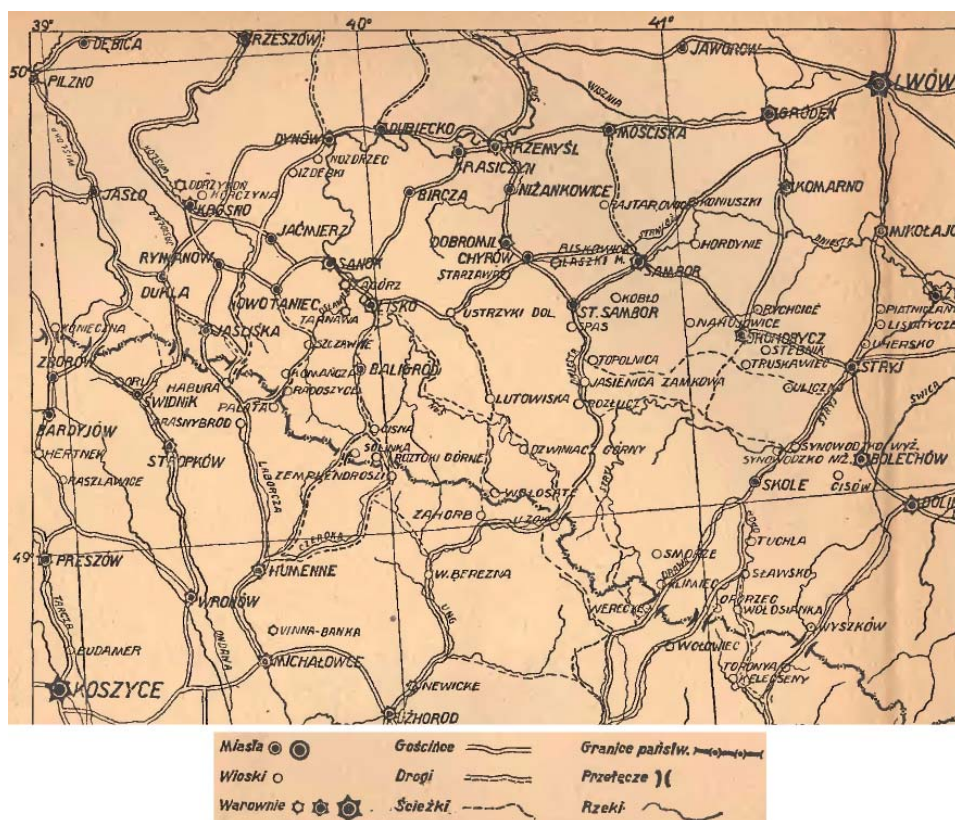
Przeglądu najstarszych traktów transkarpackich nie sposób nie zacząć, mimo pewnego oddalenia od omawianego regionu, od wspominanego już kilkakrotnie słynnego szlaku winnego przez Przełęcz Dukielską. Kupców zmierzających z północnego zachodu wiódł on przez Tarnów, Pilzno, Jasło, Żmigród i Duklę, zaś tych z północnego wschodu prowadził przez Przemyśl, Dubiecko, Dynów, Barycz, Domaradz i Krosno. Po węgierskiej stronie przełęczy szlak rozwidlał się w kierunku Świdnika oraz Użhorodu (d. Ungwaru) i Mukaczewa (d. Munkacza) (Tatomin, 1876; Ossendowski, 1939). Oprócz wina, z południa pędzono tamtędy konie na jarmarki oraz organizowano transporty szlachetnych kruszców (miedzi, cyny, srebra i złota), żelaza, zboża i ryb, zaś na Górne Węgry wywożono ołów, płótno, sukno, przędzę, kożuchy oraz sól z ruskich żup. A. Fastnacht (2007) sugeruje jednak, że w dawniejszych czasach kupcy podążający z zachodu mogli wybierać krótszą drogę na Węgry, prowadzącą bezpośrednio ze Żmigrodu przez Krempną, Przełęcz Beskid nad Ożenną, Zborów, Bardejów, Koszyce do Tokaju. Rozwój handlowy Dukli aż do połowy XVI w. był bowiem powolny, a tym samym ranga Przełęczy Dukielskiej mogła być mniejsza, niż się zwykło powszechnie uważać. Ten sam autor zwraca także uwagę na nieodległy, wschodni wariant węgierskich podróży,

¹⁹⁴ Drugi gościniec z Sanoka do Przemyśla (przez Kuźminę i Birczę) powstał dopiero w czasach porozbiorowych po „przebicciu” się przez Góry Słonne na odcinku Żałuż–Tyrawa Wołoska.

czyli drogę przez Przełęcz Beskid nad Czeremchą, zwaną także Przełęczą Jaśliską (ryc. 25.1). Sugeruje wręcz, że w XIV w. odgrywała ona większą rolę w komunikacji i handlu niż Przełęcz Dukielska, przy czym materiały źródłowe, na które się powołuje, nie potwierdzają *explicite* tych przypuszczeń. Z lustracji z 1565 r. wiadomo natomiast o istnieniu w Krośnie wielkiego gościńca biegnącego z Węgier, co jednak nie falsyfikuje powyższych hipotez.

Kolejny szlak handlowy, który od zachodu graniczył już niemalże z omawianym regionem bojkowskim, wiódł z Sanoka doliną Oślawy i Oslawicy. Latopis hipacki, czyli jedna z ruskich średniowiecznych ksiąg dziejopisarskich, na którą powołuje się A. Fastnacht (2007), wspomina kilkakrotnie o wyprawach podejmowanych z Sanoka na Węgry i odwrotnie w XII i 1. połowie XIII w. Pada tam też nazwa „worota uhorskie”, niewątpliwie desygnująca przełęcz, u wylotu której Sanok się znajdował. Być może o tej samej przełęczy po stronie węgierskiej mówiono w XIII w. „brama ruska” (*porta Rusciae*). Informacje o kolejnych wyprawach idących przez Sanok (m.in. króla węgierskiego Ludwika w 1352 r.) ponad wszelką wątpliwość potwierdzają istnienie starego szlaku w dolinie Oślawy i Oslawicy, który po drugiej stronie grzbietu karpackiego miał swoją kontynuację w dolinie rzeki Laborec. Zdaniem A. Fastnachta (2007) świadczą o tym także znaleziska monet rzymskich w tych dolinach, nazwy typu grodowego (np. Horodek na granicy wsi Łupków i Oslawica czy Horodysko k. Kulasznego) oraz domniemanie bardzo starego rodowodu Radoszyc, którego miejsce powstania nazwano w przywileju lokacyjnym z 1441 r. polem (*campum dictum Radoszyce*), a nie lasem. Doliną Oślawy i Oslawicy prowadzono przede wszystkim konie z Węgier na sławne targi w Sanoku czy Jaćmierzu, gdzie spędzano czasem nawet 2000 zwierząt. Problem tkwi w tym, że żadna z tych najstarszych wzmianek nie określa jednoznacznie, którą przełęczą szlak wiódł: Łupkowską czy Radoszycką? Być może o wyborze właściwego przejścia przez grzbiet Karpat decydowały 600 lat temu względy tak pragmatyczne, że nie znajdziemy o nich wzmianek w żadnych materiałach źródłowych, jak np. prawdopodobieństwo spotkania niedźwiedzi czy występowanie dogodnych miejsc na nocny postój.

Na wschodzie najważniejszą rolę pełniła Przełęcz Użocka, którą przechodził szlak handlowy z Sambora w kierunku Wielkiego Bereznego i dalej do Użhorodu (Dąbkowski, 1931; Kuczera, 1937; Ossendowski, 1939). Początkowo na Węgry wywożono tędy przede wszystkim sól, zaś z południa przywożono wino, które następnie z Przemyśla (via Sambor) wysyłano drogą wodną dalej na północ. Można domniemywać, że nie były to jednak duże ilości, bowiem węgierski trunek dostarczano do Sambora także przez Starzawę, a więc alternatywną drogą okrężną przez przełęcze dukielskie lub sanockie. Pod względem strategicznym Przełęcz Użocka nie miała większego znaczenia. Znacznie wygodniejsze dla wojska, a przy okazji pełniące ważną rolę handlową (zwłaszcza w komunikacji z Siedmiogrodem) były nieodległe siodła w okolicach wsi Smorze i Sławsko (więcej: Wąsacz, 1929, s. 328-332; ryc. 25.1). Z czasem jednak znaczenie handlowe traktu przez Przełęcz Użocką znacznie wzrosło, bowiem *tą drogą wyprowadzano poza granice państwa towary, jak np: bydło (woły), drzewo, popioły, miód, wosk, sól ze żup solnych, futra bobrów, lisów, wydr i niedźwiedzi. Sprowadzano zaś, przeważnie z Węgier, wino, owoce południowe i korzenie* (Kuczera, 1937, s. 9).



Ryc. 25.1. Drogi karpackie w początkach epoki nowożytnej (XVI-XVII w.) – fragment mapy, skala oryginału 1:1 500 000

Źródło: Wąsacz (1929), zmienione.

W późnym średniowieczu obniżenia w głównym grzbiecie Karpat między przełęczami Łupkowską a Użocką nie były jeszcze eksplorowane. Bieszczady Zachodnie (zwłaszcza Wysokie) stanowiły wówczas całkowitą anekumenę. Łamiąc nieco chronologię wydarzeń można w tym miejscu odnotować, że prawdopodobnie najważniejszym w historii transkarpackim traktem handlowym, przecinającym bezpośrednio omawiany region, był szlak winny z Leska przez Baligród i Cisnę, a dalej przez Przełęcz nad Roztokami lub alternatywnym, nieodległym przejściem przez grzbiet Karpat, zlokalizowanym w Solince (ryc. 25.1). W opisach topograficznych (*Militärische Beschreibung*), wykonywanych w ramach realizacji pierwszego zdjęcia józefińskiego (*Josephinische Aufnahme*) w latach 1779-1783, zanotowano, że z Roztok droga do Ruské na Węgrzech, idąc z Baligrodu [...] jest łatwa do przejścia, zaś z Solinki droga jezdna do wsi Zwola na Węgrzech, na początku jest nieco stroma, potem jednak dobra (Bukowski i in., 2014, s. 85). Rozwój tego szlaku datuje się jednak dopiero na XVI i XVII w. Wtedy bowiem powstał Baligród, który dzięki staraniom Balów uzyskał w 1633 r. prawo składu winnego. Właściciele dóbr dbali o stan drogi, a sejmik wiszeński ubiegał się nawet w latach 1635-1642

o ustanowienie myta w Cisnej na ten cel. W XVIII w. znaczenie szlaku zmniejszyło się¹⁹⁵ wskutek preferowania przez kupców dróg przez przełęcz dukielskie, które były wygodniejsze i lepiej skomunikowane z dużymi miastami. Nie powiodła się próba ratowania sytuacji¹⁹⁶ – wprawdzie w 1795 r. właściciele hut żelaza w Cisnej i Rabem wraz z grupą mieszkańców okolicznych wsi otrzymali koncesję rządową na budowę utwardzonej drogi, jednak skończyło się tylko na regularniejszym wytyczeniu trasy, zbudowaniu kilku mostów i rowów odwadniających (Schneider, 1874). Podupadł gospodarczo nie tylko Baligród, ale także Sanok, oddając prymat pierwszeństwa Krosnu, które stało się głównym ośrodkiem handlowym regionu i w krótkim czasie zamożnością przewyższyło „stolicę” ziemi sanockiej.

Droga przez Przełęcz Beskid w Wołosatem (ryc. 25.2), podnoszona od lat w publikacjach popularnonaukowych do rangi ważnego traktu handlowego, miała w XIX w. znaczenie jedynie lokalne¹⁹⁷, podobnie jak inne nieodległe obniżenia w głównym grzbiecie Karpat (np. przełęcz Bukowska i Żydowski Beskid). Zdaniem M. Augustyna (2006) służyła ona co najwyżej do przepędów bydła z Węgier i kontaktów między mieszkańcami sąsiadujących wsi. Nieco inaczej mogło być we wcześniejszych wiekach – w latach 80. XVIII w. zanotowano bowiem, że z Wołosatego idą *dwie drogi jezdne na Węgry, jedna do Bystrej, druga do Lubnej, obie zmierzają do Użhorodu [...] Obie były niegdyś drogami krajowymi, teraz jednak są one porzucone* (Bukowski i in., 2014, s. 220). Nie można także wykluczyć, że Przełęcz Beskid (podobnie zresztą jak Łupkowska i nad Roztokami) była ważnym punktem na szlaku kontaktów transkarpackich we wczesnym neolicie. Pośrednio mogą na to wskazywać pojedyncze znaleziska obsydianowe w dorzeczu górnego Sanu (Pelisiak, 2014).

Podobną rolę w III i II tysiącleciu p.n.e. być może odgrywała także Przełęcz pod Czerzeżem. W 2014 r. w rejonie Moczarnego zarejestrowano bowiem pięć stanowisk archeologicznych reprezentowanych przez rdzenie kamienne z piaskowca krzemionkowego, z których odbito po kilka odłupków (Pelisiak i in., 2015). Te znaleziska, wraz z zabytkami znalezionymi rok wcześniej na samej Przełęczy pod Czerzeżem, nad potokiem Beskidnik oraz w Wetlinie-Starym Siolu i na przełęczy

¹⁹⁵ Mimo to, jeszcze na początku lat 80. XVIII w., odnotowano, że droga z Baligrodu do Mchawy jest *bardzo dobra; natomiast do Roztoków, przez góry, bardzo stroma, poza tym jednak dobra; można jednak nią przejechać tylko lekkimi wozami* (Bukowski i in., 2014, s. 75).

¹⁹⁶ O stanie drogi pośrednio mogą świadczyć wspomnienia Aleksandra Fredry z podróży do Cisnej, którą odbył na początku XIX w.: *W Baligrodzie wypoczęliśmy koniom. Tam granica świata. Za Baligrodem wjeżdża się jak w czarne gardło. Droga i rzeka jest to jedno i toż samo, a od rzeki z jednej i z drugiej strony wznoszą się czarne ściany jodeł i smereków* (Fredro, 1917, s. 168).

¹⁹⁷ Z map katastralnych Wołosatego z połowy XIX w. wynika, że bezpośrednio na przełęcz Beskid nie prowadziła żadna, uprawnioną geodezyjnie droga. M. Wąsacz (1929), na schematycznej mapie dróg i przełęczy karpackich, przejście w Wołosatem oznacza jako ścieżkę (ryc. 25.1). H. Gąsiorowski (1935, s. 75) nazywał ów domniemany trakt handlowy płajem, pisząc że *głęboką przełęczą* (p. w. 789, słup gr. nr. 51) na pn. w. od Czeremchy, *przez którą prowadzi płaj z Wołosatego do czchśł. wsi Lubni (dawne węg. Kiesvölgy), dostały się wojska rosyjskie na pd. str. Karpat*. Według mapy topograficznej WIG 1:100 000 z 1937 r. (arkusz Dźwiniacz Górny P52 S35) przez siodło prowadziła jedynie droga najniższej kategorii (gospodarcza). Na wielu mapach z XIX i początków XX w. konsekwentnieznaczona jest natomiast droga (ścieżka) biegnąca z doliny Wołosatki do Lubni trawersem Wołkowego Berda, czyli nieco na zachód od przełęczy Beskid.



Ryc. 25.2. Przełęcz Beskid w Wołosatem (fot. J. Wolski, 2015)

Orłowicza (Pelisiak i Maj, 2013), mogą świadczyć o istnieniu szlaku transkarpaciego wzdłuż Górnej Solinki i potoku Beskidnik, a dalej przez grzbiet graniczny wspomnianą przełęczą między Czerteżem a Borsukiem (Maj i Pelisiak, 2015). Jest to jednak tylko jedna z hipotez. Wszystkie rdzenie piaskowcowe z Moczarnego zalegały bowiem na niewielkiej przestrzeni i wykonane były z miejscowego surowca, co może świadczyć o tym, że są zabytkami in situ. Tym samym mogą być jedynie pozostałością tymczasowego obozowiska sprzed kilku tysięcy lat. W czasach nowożytnych Przełęcz pod Czerteżem, przez którą biegła „droga węgierska”, miała raczej znaczenie lokalne – świadczą o tym zarówno archiwalne mapy (tab. 25.1), jak i niemal całkowity brak informacji o tym szlaku w materiałach źródłowych z XVIII i XIX w. Nie bez znaczenia był też fakt, że po wymarcu mieszkańców Moczarnego w 1622 r. na skutek epidemii (być może cholery) dolina Górnej Solinki i Beskidnika uznawana była przez okoliczną ludność za miejsce przeklęte.

Generalnie rola komunikacyjna (handlowa i strategiczna) przełęczy dukielskich była na wszystkich etapach rozwoju społeczno-gospodarczego regionu większa niż sanockich i leskich. Analiza historycznych opracowań kartograficznych wyraźnie pokazuje dominację dwóch z omawianych powyżej przejść przez główny grzbiet Karpat: dukielskiego i użockiego, a także rosnącą ponownie od połowy XIX w. rolę przełęczy Radoszyckiej i nad Roztokami (tab. 25.1). Ranga pozostałych najpewniej nigdy nie była duża (Wołosate) lub w ostatnich 150 latach przed wysiedleniem ludności znacznie się zmniejszyła (Łupków i Solinka).

Wróćmy jednak do pierwszych dekad czasów nowożytnych. Otóż wymienione szlaki kupieckie, jak również wszystkie inne trakty handlowe i ważne gościńce, znajdowały się w gestii panujących. Mieli oni wyłączne prawo (w ramach zespołu uprawnień stanowiących podstawy pełnienia władzy, tzw. *iura regalia*) nadawania danej drodze statusu traktu publicznego. Owe regalia drogowe miały konkretne implikacje praktyczne: wyróżnione w ten sposób trakty znajdowały się pod specjalną ochroną monarchy, który zobowiązywał się do utrzymywania ich w stanie zdatnym do użytku, za to jednak kupcy mieli obowiązek nimi podróżować

(w ramach tzw. przymusu drogowego), uiszczając przy tym opłaty celne i mytnicze (drogowe, mostowe i grobelne). Ówczesna polityka handlowa bazowała na komplementarności tych nakazów, które z kolei decydowały o losach miast i zasięgu ich wpływów. I tak *cią złączone są ściśle z systemem dróg handlowych i przymusem drożnym. Nie wolno schodzić z drogi przepisanej i omijać cła, bo na tem cierpią dochody królewskie, tak, jak nie wolno omijać miast składowych. Skład również jak i cła pozostaje w ścisłym związku z przymusem drożnym, bez którego [...] niema prawie wartości* (Dąbrowski, 1911, s. 213).

W XVI w. obowiązek dbania o drogi publiczne, a zarazem prawo ściągania opłat, przeszedł na właścicieli posiadłości ziemskich¹⁹⁸ i włodarzy miast. Decyzja ta okazała się być jednak brzemienią w skutkach, bowiem *mimo poboru licznych opłat na groblach, drogach i mostach, na ich naprawę przeznaczonych, stan ich był wielką dla kupców w podróży przeszkodą. Nie dbali o ich utrzymanie urzędnicy ziemscy mimo nawoływań królewskich* (Charewiczowa, 1925, s. 23). Doprowadziło to w krótkim czasie najważniejsze drogi do stanu wprost katastrofalnego. Nie było to zresztą trudne, bowiem podstawę ówczesnego systemu komunikacji stanowiły drogi gruntowe, które w lecie pokrywała warstwa pyłu, zaś wiosną i jesienią – błota (Bratro, 1935, 1936). Dowodem na to są zapisy¹⁹⁹ dokonane w czasie lustracji dróg województwa krakowskiego, przeprowadzonej w 1570 r. Wprawdzie lustratorzy mogli nakazać niezwłoczne poszerzenie lub naprawę drogi (co sprowadzało się niemal wyłącznie do wyłożenia miejsc nieprzejezdnych chrustem, faszyną lub żerdziami ciętymi na poprzeczne dyle), jednak w praktyce nie mieli możliwości ani czasu, by ów nakaz wyegzekwować. Właściciele lub zarządcy (dzierzawcy) traktów, mostów czy przepraw skwapliwie z tego korzystali, często składając obietnice bez pokrycia, przerzucając się odpowiedzialnością lub po prostu unikając spotkania z komisją. Zbyt małe wpływy w stosunku do ewentualnych kosztów naprawy prowadziły niejednokrotnie do celowego niszczenia drogi, jej zwężania lub podtapiania przy okazji budowy młyńskich grobli i stawów rybnych. Nie są wprawdzie znane wyniki lustracji dróg województwa ruskiego²⁰⁰, ale rewizje listów na cła i myta pobierane na Rusi Czerwonej (a więc m.in. na ziemi

¹⁹⁸ Przykładowo w 1520 r. Piotr Kmita otrzymał od króla Zygmunta I prawo wybierania myta w Ustjanowej na utrzymanie wielkiej drogi sanockiej w dobrym stanie. W przywileju królewskim było bowiem zapisane, że są tam liczne miejsca bagniste i nie jest łatwo przejechać przez nie wozami obciążonymi towarami kupieckimi i solą (Fastnacht, 2007).

¹⁹⁹ Na gościńcu z Krakowa do Oświęcimia były miejsca, *gdzie kałuża tak zła, że z wielką pracą furman przejechać ma, a droga zła, żeśmy na koniach przejechać nie mogli, a gdzie wąska droga, tedyśmy płoty rozebrać kazali*, zaś fragmenty traktu w kierunku Chrzanowa to *droga zła, której trudno oprawić, musiałby wszystko kamienie z drogi zwozić, bo jest kamienie po drodze bardzo wielkie*. Zgoła podobnie było w miasteczkach. Wizytując Duklę lustratorzy zapisali, że *chcieli dalej jechać do Bieszczad, do granice węgierskiej, gdzie, powiedają, drogę naprawują, ale woda zebrała, że żadną miarą przebyćśmy nie mogli*, zaś w Skale *bardzo zła droga, że nie może być gorsza, przez wszystko miasteczko. Tam się furmani żalowali, że przez tę złą drogę wozy sobie przewracają i szkody podejmują. Gdzie indziej czasem furman musi kilka dni stać i tydzień przez nie-naprawianie drogi* (Wyrozumski i Buczek, 1970).

²⁰⁰ Lustrację dróg województwa ruskiego zaczęto prawdopodobnie po sejmie w 1589 r. Jak już wspomniano nieznane są jej wyniki, natomiast wiadomo, że od czasu sejmu w 1590 r. nie podjęto już żadnej uchwały w tej sprawie, której priorytet zresztą znacznie się obniżył (Wyrozumski i Buczek, 1970).

Tabela 25.1. Kategorie dróg prowadzących przez przełęcz karpackie

Mapa (autor)	Skala	Rok	Przełęcz									
			Beskid nad Ożenną	Dukielska	Beskid nad Czeremchą	Radoszycka	Lupkowska	Solinka	nad Roztokami	pod Czeretżem	Beskid w Wołosatem	Użocka
Mieg ¹	1:28 800	1779-1783	+	++	+	(+)	+	(+)	+	(+)	+	
Liesganig ²	1:288 000	1824	+	++	+	-	+	-	(+)	+	+	
Chrzanowski ³	1:300 000	1840-1859	+	++	+	-	+	-	(+)	+	+	
Kummersberg ⁴	1:115 000	1855	(+)	++	+	+	+	(+)	-	(+)	+	
KUK ⁵	1:75 000	1880	++	++	++	+	+	(+)	+	(+)	+	
Kornman ⁶	1:750 000 (szkic)	1898	+	++	+	+	+	(+)	+	(+)	+	
Wąsacz ⁷	1:1 500 000 (szkic)	1929	++	++	++	+	-	+	+	(+)	+	
WIG ⁸	1:100 000	1938	++	++	++	++	(+)	(+)	++	(+)	++	

++ drogi najwyższej kategorii (np. gościniec rzadowe), + drogi średniej kategorii (np. krajowe, powiatowe), (+) drogi wiejskie, ścieżki, - brak drogi
Opracowano na podstawie: ¹ Karte des Königreiches Galizien und Lodomerien herausgegeben im Jahre 1790...; ² Karta dawnej Polski...; ³ Karta dawnej Polski...; ⁴ Administrativ-Karte von den Königreichen Galizien...; ⁵ Spezialkarte der k.k. Österreichisch-Ungarischen Monarchie; ⁶ Inżyniera S. Kornmana mapa dróg bitych... (Kornman, 1898); ⁷ Mapa dróg w Karpatach Ruskich... (Wasacz, 1929); ⁸ Mapa taktyczna Wojskowego Instytutu Geograficznego.

sanockiej) wykazały, że niejednokrotnie opłaty były zawyżane lub pobierano je bezprawnie – bez odpowiedniego przywileju lub w przypadkach zniszczenia drogi. Całkiem kuriozalne były praktyki ściągania opłat mostowych i grobelnych w miejscach, gdzie owe obiekty infrastruktury drogowej nigdy nie istniały. Z drugiej strony należy zaznaczyć, że powszechny był także proceder omijania punktów poboru opłat przez podróżnych, a walka z nim, nawet na mocy królewskich rozkazów czy sejmowych uchwał, z góry skazana była na porażkę.

Transport towarów szlakami handlowymi w wiekach średnich i w początkach epoki nowożytnej, zwłaszcza w przygranicznych regionach górskich, wymagał więc dużego nakładu sił, był bardzo czasochłonny, a do tego obarczony znacznym ryzykiem utraty nie tylko towaru, ale także zdrowia lub życia. Na niektórych traktach bowiem bandyckie rozboje, zwane w literaturze eufemistycznie atakami beskidników, były bardzo częste. Transportem nie zajmowali się więc ludzie przypadkowi, ale wspominani w cytowanej lustracji dróg zawodowi wóznice (furmani). W górach towary często były jednak przewożone na grzbietach zwierząt. Jazdę wozami uniemożliwiały bowiem wąskie doliny, strome podjazdy, wszechobecne błoto, konieczność wielokrotnego przekraczania potoków (niekoniecznie brodami) czy pokonywania trawersów bardzo wąskimi stokówkami, niszczonymi przez intensywne opady lub zasypywanymi przez materiał osuwiskowy. Przebieg dróg był całkowicie uzależniony od warunków naturalnych, czyli ukształtowania terenu i sieci rzecznej. Dopiero na początku XVIII w. na omawianym terenie podjęto pierwsze prace ziemne – w *Aktach grodzkich i ziemskich* zapisano bowiem, że przed 1720 r. Balowie *wielkim sumptem szlak pokazali skałę przekopawszy* (Wąsacz, 1929, s. 318).

Istniejąca już w czasach średniowiecznych i początkach epoki nowożytnej sieć drogowa wciąż ewoluowała. Przebieg szlaków nie był stały ze względu na zmiany koryt rzek, powodzie, zakładanie nowych przepraw, osuszanie bagien, tworzenie stawów rybnych czy rozrost sieci osadniczej. Czasem gościńce celowo „obracano” – stare drogi orano, rozkopywano, podtapiano, zasiewano lub zabudowywano, zaś ruch przeciągano na nowe trakty. Związane to było z walką o dochody z targów, karczem, ceł i myt – dochodziło na tym polu do aktów przemocy między zainteresowanymi stronami, napadów na podróżnych w celu odstraszenia i procesów sądowych. Wytrwale forsujący swoje racje kupcy z Krakowa i Sącza, a także nieustępujący im pola Węgrzy, wielokrotnie występowali z postulatami bezpośrednio do królów. Trzeba przyznać, że ich ówczesny lobbing²⁰¹ był bardzo skuteczny, co na licznych przykładach omawia J. Dąbrowski (1911). Mimo tych wszystkich perturbacji najbardziej zmieniała się jednak nie topografia połączeń, ale ich

²⁰¹ Przykładem może być wydarzenie z 1453 r., kiedy to radcy krakowscy zaprzysięgli się przed królem, że kupców podróżujących na Węgry i z Węgier obowiązywać będzie droga na Nowy Sącz i Kraków. Najwyraźniej wielu się do tego nie stosowało, bowiem już w 1464 r. kupcy z grodu Kraka, bojąc się o dalsze losy intratnych szlaków ze swojego miasta do Koszyc i Bardejowa (odpowiednio przez komory celne w Rytrze i Czchowie), wymogli na Kazimierzu Jagiellończyku wydanie decyzji o zarabianiu drogi przez Krosno i Sanok do Humennego wraz z zakazem korzystania z niej pod groźbą konfiskaty towarów. Jako że łaska pańska na pstrym koniu jeździ, to już w 1470 r. tenże król, odwiedzając Sanokowi utracone podczas pożaru przywileje, skierował kupców podróżujących między Rusią i Podolem a Węgrami ponownie na drogę biegnącą doliną Oslawy i Oslawicy, nakazując jednak opłacać im w Sanoku myto (Fastnacht, 2007).

hierarchia (ranga) – gościńce stawały się drogami lokalnymi, a mało ważne połączenia ruchliwymi szlakami (Janeczek, 2013).

25.1.2. Rozwój sieci drogowej w górach i na przedgórzu (XV-XIX w.)

U schyłku średniowiecza, wraz z napływem pierwszych pasterzy pochodzenia wołoskiego, całkowicie bezludny bieszczadzki interior zaczął stawać się subekumeną. To w dużej mierze właśnie bałkańscy nomadzi²⁰² tworzyli ośnowę przyszłej sieci drogowej. Jak pisał W. Schramm (1958, s. 22), *dla całej krainy Leszczyzny²⁰³ jest bardzo charakterystyczny przebieg odwiecznych szlaków wędrownych, a w następstwie dróg zasiedlania: jednych – ciągnących się wzdłuż biegu wód, drugich – wzdłuż połączonych na ogół grzbietów górskich, oddzielających doliny rzeczne. Utworzyła się jedna siatka nadwodna i druga do pierwszej równoległa, grzbietowa, łąkami wałów górskich*. W dawnych czasach pasterze bardzo długo trzymali się raz wytyczonych dróg. Była to powszechna tendencja, odnotowana także m.in. w Pirenejach czy Alpach, gdzie najstarsze szlaki datuje się nawet na XIII w. (Sawicki, 1911). Te pierwsze drogi wycisnęły *wybitne piętno na ułożenie się stosunków etniczno-gospodarczo-kulturalnych, wyznaczając z jednej strony kierunki ekspansji poruszających się grup ludnościowych, z drugiej strony mniej więcej zwarte gniazda osadnictwa i ustalania się charakterystycznych form gospodarczych* (Schramm, 1961, s. 11).

Kolejnym etapem tworzenia się drożni było powstawanie i stopniowe zagęszczanie się sieci połączeń lokalnych, związane z akcją kolonizacyjną, która w omawianym regionie trwała w przybliżeniu od 1. połowy XV w. do początków XVII w.²⁰⁴ Pojawienie się stałego osadnictwa w postaci wsi łańcuchowych o nadziałach łąnów leśnych (frankońskich), stanowiło prawdziwą rewolucję na obszarze dotychczasowej subekumeny. Wprawdzie niezmiennie determinantą przebiegu dróg było ukształtowanie terenu, ale coraz większą rolę zaczęły odgrywać względy gospodarcze. I tak, zazwyczaj dnami dolin prowadziły nieutwardzone trakty, stanowiące najważniejsze ciągi komunikacyjne między wsiami. Tarasy nadzalewowe i najniższe partie zboczy przecinały krótkie odcinki „dojazdówek”, schodzące do koryt potoków lub prowadzące do zabudowań, zlokalizowanych w pewnym oddaleniu od głównego traktu. Na boki odchodziły gospodarcze drogi gruntowe, służące przede wszystkim do zwożenia płodów rolnych i siana z wyżej położonych pól i łąk kośnych, do transportu sprzętu rolniczego oraz przepędu bydła i owiec na pastwiska.

²⁰² Z klasycznymi teoriami R. Reinfussa, K. Dobrowolskiego, A. Fastnachta czy J. Czajkowskiego, dotyczącymi migracji i żywiołu wołoskiego, dyskutuje w ostatnich latach G. Jawor (2000; także rozdział 14). Autor ów poddaje w wątpliwość m.in. powszechną tezę o koczowniczym, nomadycznym sposobie życia pierwszych Wołochów, suponując, że hodowla bazująca na istnieniu stałych osad, często przy obecności zajęć rolniczych i rzemieślniczych, była powszechna już w późnośredniowiecznej fazie osadnictwa wołoskiego na ziemiach polskich.

²⁰³ Leszczyzną autor nazywał południową część ziemi sanockiej, ograniczoną od zachodu rzeką Oslawą, od północy i wschodu Sanem, zaś od południa głównym grzbietem Karpat.

²⁰⁴ W XVIII w. powstały jeszcze dawne przysiółki Jaworzca (Kobyłskie) i Rabego (Zadwórze), a także kolonie Stebnika (Steinfels) i Bandrowa Narodowego (Bandrów Kolonia), zasiedlone przez Niemców w ramach kolonizacji józefińskiej.

Czasem biegły one bezpośrednio dnami potoków lub wzdłuż nich, wcinając się w zbocza głębokich, stromościennych wąwozów. Część z nich pięła się wysoko na stoki dochodząc do śródleśnych carynek²⁰⁵ lub łącząc się z płajami²⁰⁶. Kilka wieków później M. Orłowicz (1914, s. 70) pisał, że *na większość szczytów prowadzą [...] wyraźne ścieżki, a nawet jezdne drogi, używane w zwózce drzewa i siana. Przykładowo z wioski Tarnawy Niżnej [...] zbacza w poł.-zach. kierunku, w górę jezdna droga, wiodąca wprost na połoninę na szczycie Halicza* (tamże, s. 74-75). H. Gąsiorowski (1935, s. 4) twierdził, że wręcz za zasadę przyjmując można, że *na każdą połoninę wiedzie, wychodzący z tej lub owej wsi pasterski szlak, który przecina bądź obszar dworski, identyfikując się z płajem skarbowym czy kameralnym, bądź grunty rustykalne [...] przybierając wtedy nazwę „płajów gminnych”*. Część tych dróg, o rodowodzie sięgającym być może nawet czasów lokacji wsi, jest do dzisiaj wykorzystywana, m.in. jako szlaki turystyczne (Krukar, 2000; Augustyn, 2012).

Nie jest wykluczone, że w XVI czy XVII w. drogi oddzielały większość sąsiadujących łańców. Nie istniał problem konkurencji czy „głodu ziemi”, bowiem górskie wsie ziemi sanockiej liczyły wtedy po kilka osiadłych łańców lub półłańców, a więc gruntów do karczowania lub leżących odłogiem było pod dostatkiem (Arlamowski i Kaput, 1970). Liczba ludności powoli jednak rosła i taki układ drożni w górach, gdzie ukształtowanie terenu wyraźnie limituje działalność rolniczą człowieka, mógł się okazać mało opłacalny pod względem ekonomicznym. Bardzo gęsta sieć dróg, mimo ich małej szerokości jednostkowej, zajmowała bowiem nie małą powierzchnię użytecznej do uprawy roli. Jak dowodzi W. Schramm (1961) drogi gospodarcze zaczęto więc z czasem włączać do łańców, które – pod względem wymiarów – z frankońskich stawały się podgóorskimi.

Trudno polemizować ze szczegółową analizą W. Schramma, ale jednocześnie należy być ostrożnym w stosowaniu metody per analogiam w stosunku do wszystkich karpaccich łańcuchówek o nadziale łańców frankońskich. Tezę o zaorywaniu dróg gospodarczych mogą wprawdzie potwierdzać relatywnie nieliczne ciągi komunikacyjne widniejące na mapach katastralnych z połowy XIX w., ale wniosek ów jest tylko na pozór oczywisty, bowiem taki obraz kartograficzny można tłumaczyć przynajmniej trojako.

1. Nieliczne drogi gospodarcze są pierwotną cechą łańcuchówek położonych głęboko w górach. Zwracał na to uwagę B. Zaborski (1939), wyróżniając dwie odmiany tego typu wsi: podgóorską północno-zachodnią (lokacja na prawie polskim i niemieckim) z licznymi drogami bocznymi oddzielającymi poszczególne łąny i stanowiącymi często granice własności oraz górską południowo-wschodnią (lokacja na prawie wołoskim) z rzadszymi drogami i lokalnie nieregularnym układem parcel gruntowych, wymuszonym ukształtowaniem terenu.

²⁰⁵ Carynka – śródleśna polana, zazwyczaj o antropogenicznej genezie, zajęta przez grunty orne; od ukr. царина (wygon, pole uprawne) lub rum. țarina (pole uprawne, rola).

²⁰⁶ Płaje występują tu w klasycznym, „ogólnokarpaccim” rozumieniu – jako ścieżki pasterskie. To istotna uwaga, bowiem część toponimów kulturowych *Płaje* (*Plahi*), widniejących na mapach katastralnych wsi w Bieszczadach Zachodnich, desygnuje wąskie pasy lasu pod połoninami, a nie szlaki przepędu bydła.

2. Ciągi komunikacyjne, wykorzystywane do transportu ładunków, nie zawsze były drogami sensu stricto. Jak donosili bowiem J. Falkowski i B. Pasznycki (1935, s. 70, 72) *komunikacja piesza odbywa się ścieżkami [...], w terenie górskim najczęściej bliższymi niż drogi. Drobne ilości jak żywność i t. p. przenoszone są w torbach [...]. Zakupy uczynione w sklepie, czy na jarmarku przenoszą zawinięte w płachcie [...], którą owijają się w pasie. Większe ilości np. trawę, siano noszą w płachtach [...] na plecach*. Także plony z pól znoszono niejednokrotnie na plecach, zaś nawóz transportowano na specjalnych noszach. Innym rozwiązaniem, także częściowo niezależnym od drożni, był transport zimowy. Otóż siano gospodarze zwozili *zaraz po przeschnięciu we wsiach niżej położonych, a we wsiach wyżej położonych (na linii Lutowiska – Wołosate częściowo już od Smolnika) pozostawiają na łące w stogach i zwożą, gdy spadnie pierwszy śnieg* (tamże, s. 29). Również na nieodległej Łemkowszczyźnie praktykowano to rozwiązanie, nie tylko w ramach prac gospodarczych – *zimą wożono towary na saniach i gdy mróz nie był zbyt silny, ruch handlowy bywał bardzo znaczny*. Tam bowiem, podobnie jak w Bieszczadach, wiosną i jesienią wozowy ruch zamierał, *gdy drogi rozmakały, a koła grzęzły w błocie niemożliwie, mostki zabrane przez rzeki stwarzały trudności nie do przewyciężenia* (Pieradzka, 1939, s. 77).
3. Na mapach katastralnych rejestrowano w praktyce tylko niewielką, uprawnioną geodezyjnie część dróg. Dla urzędników bowiem droga była wyłącznie kategorią podatkową i prawną, którą wyróżniał określony sposób użytkowania (komunikacja) i rodzaj własności (zazwyczaj komunalna, rzadziej indywidualna). Na przykład grzbietem Połoniny Caryńskiej, według mapy katastralnej, nie prowadził żaden szlak. Trudno w to uwierzyć, zwłaszcza że istnienie dróg biegnących grzbietami połonin jednoznacznie potwierdzają opisy topograficzne z lat 1779-1783. Przykładowo z Nowego Dwernika (obecnie Suchych Rzek) do Wetliny szła *droga przez Połoninę Smerekowską; droga ta jest przejezdna aż do samego grzbietu, ale przez sam grzbiet tylko dla wozów chłopskich* (Bukowski i in., 2014, s. 144). Ponadto *cechująca Beskidy W. podługowatość łańcuchów i ich ramion zapewnia możliwie najdogodniejsze miejsce dla komunikacji nieznacznie pofalowanymi liniami wododzielniczymi, przeto za zasadę przyjąć można, że płaj wiedzie każdą granicą znajdującą się czyto w strefie regli, czy na otwartej połoninie* (Gašiorowski, 1935, s. 5). Jak zauważa M. Augustyn (2009, 2012), niektóre szlaki przez większą część roku użytkowano jako pastwiska, a tylko po sianokosach wykorzystywano je do zwózki siana. Istniały nawet całe pasy użytków rolnych, składające się z bardzo wąskich parcel gruntowych, objęte zwyczajowym prawem przechodu, przepędu bydła i okazynego przejazdu wozem. Ponadto na mapach nie zawszeznaczono drogi graniczne, które stanowiły wspólną własność sąsiadujących gmin katastralnych. Czasem szlaki biegnące dnem potoku lub przykorytowym żwirowiskiem były przez austriackich mierniczych zaliczane do cieków, zaś te sąsiadujące z domostwami – do parcel budowlanych. Nie bez znaczenia mógł być też fakt, że szerokość den licznych dróg stokowych często wynosiła zaledwie 1,0-1,5 m, bowiem we wsiach położonych głębiej w górach do gospodarczego transportu kołowego wykorzystywano niskie wozy o małym rozstawie kół, zaś pługi ciągnięto

często bezpośrednio na włókach. Być może uznawano te wartości za mniejsze od rozdzielczości graficznej map katastralnych i takie drogi po prostu pomijano, stosując generalizację.

Z pewnym uproszczeniem można przyjąć, że na początku XVII w., wraz z zakończeniem się głównego etapu akcji kolonizacyjnej i zajęciem niemal wszystkich większych dolin bieszczadzkich przez stałe osadnictwo, ukształtował się układ przestrzenny ciągów komunikacyjnych. W kolejnych wiekach sieć drogową stawała się wprawdzie coraz gęstsza, ale jej rozkład pozostawał w miarę stały, bowiem ani zmiany struktury własnościowej w wyniku uwłaszczenia chłopów w 1848 r., ani ewoluujące systemy gospodarowania (sposoby uprawy roli) nie doprowadziły do przekształcenia zrębu rozłogu gruntów we wsiach o nadziałach łąnów leśnych. R. Soja (2002) twierdzi wręcz, że przebieg niektórych głównych traktów w Karpatach pokrywa się ze stanem zidentyfikowanym na podstawie lustracji królewskich z XVI w. Podobnego zdania o kilkuwiekowej inercji układu przestrzennego dróg na obszarze Bojkowszczyzny Zachodniej jest zresztą wielu badaczy (m.in. Czajkowski, 1995; Kukulak, 2004; Wolski, 2007).

W połowie XIX w. drogi w Bieszczadach Wysokich można było podzielić, według kryteriów lokalizacji i sposobu wykonania, na cztery typy (Wolski, 2007):

- 1) główne dolinowe ciągi komunikacyjne (trakty) o nawierzchni odcinkami twardej (tłuczniowej), szerokości w granicach 2,5-5,0 m, płaskich dnach oraz bardzo małych i wyrównanych w przekroju podłużnym spadkach,
- 2) dolinowe gruntowe (naturalne i stabilizowane), stanowiące krótkie odcinki położone w dnach dolin; pełniły rolę łączników między głównymi traktami a gospodarstwami i potokami,
- 3) stokowe gruntowe naturalne²⁰⁷, czyli najważniejsze drogi stricte gospodarcze (ok. 70% udziału) – polne i leśne, w tym prowizoryczne drogi zrębowe²⁰⁸,
- 4) grzbietowe gruntowe naturalne, założone w obrębie twardych, grzbietotwórczych piaszczowców (nie wymagające dodatkowej stabilizacji).

Osobnym problemem było przekraczanie rzek, zwłaszcza we wsiach położonych głębiej w górach, gdzie trwałych mostów drogowych nie budowano (do nielicznych wyjątków należały dwa drewniane mosty palowe na Hoczewce w Baligrodzie). Do komunikacji wozowej wykorzystywano więc głównie brody i nieliczne, bardzo nietrwałe mostki. Przy wyższym stanie wody te pierwsze stawały się nieprzejezdne, a drugie często ulegały zniszczeniu – tym samym łączność między wsiami praktycznie się urywała (Śluszkiewicz, 1938). W jeszcze większym

²⁰⁷ W literaturze powszechny jest pogląd, że drogi stokowe gruntowe miały charakter całkowicie naturalny. Badania terenowe prowadzone w Bieszczadach Wysokich wykazały jednak, że w profilach glebowych den niektórych nieużytkowanych wcięć drogowych występuje zbita, bardzo twarda skorupa. Jej istnienie nie jest wprawdzie wynikiem celowego stabilizowania drogi, ale ma genezę niewątpliwie antropogeniczną i stanowi substytut utwardzonej nawierzchni (Wolski, 2007).

²⁰⁸ W miejscach, w których odbywa się wyrąb drzewa, są drogi tak ujeżdżone i wyraźne, że częściowo mogą mieć wartość dla turysty. Ostrzega się jednak przed drogami „ślepiami” do starych zrębów, które nieraz wabią turystów, znużonych deptaniem po lichym płaju gminnym, swym lepszym napozór wyglądem. Pominąwszy to, że nie dochodzą one nigdy poza regle, prowadzą przeważnie na bezdroża (Gąsiorowski, 1935, s. 4).

stopniu uzależniona od opadów atmosferycznych i wiosennych roztopów była komunikacja piesza. Mniejsze potoki mieszkańcy przekraczali bowiem *po kamieniach umyślnie w tym celu ułożonych w korycie. Większe rzeczki i rzeki przechodzą po rozmaitych kładkach. Najprostsze kładki to belka przerzucona od jednego brzegu do drugiego [...]. Jeżeli koryto rzeki jest szersze, to kładki są składane z dwóch lub trzech belek na podpórkach. Kładki dłuższe posiadają też zazwyczaj poręcze. Na Sanie przewóz osób odbywa się zapomocą łódek, od Smolnika (koło Lutowisk) w górę rzeki. Być może, że i w niektórych miejscowościach niżej położonych* (Falkowski i Pasznyi, 1935, s. 70-71).

25.1.3. Budowa traktów bitych (XVIII-XX w.)

W 2. połowie XVIII w. zaczęto zdawać sobie sprawę, że dotychczasowe drogi gruntowe nie są w stanie sprostać rosnącym potrzebom handlu z Węgry czy Rosją, ograniczają także dalszy rozwój miasteczek. Przykładowo w Stuposianach, na początku lat 80. XVIII w., *przechodząca tędy droga krajowa na Węgry jest obecnie niemal w ogóle nie używana; we wsi, gdzie przechodzi przez łąki, przy nieco dłuższym trwającym deszczu, jest bezdennym błotem; w stronę Bereżek [...] ale gdy przechodzi przez las, kamienista i w ogóle bardzo zła; droga do Dydiowej jest do użytku tylko przy suchej pogodzie, nigdy przy pogodzie deszczowej. Ta, która odchodzi od niej i kieruje się do Polanek, jest w lesie tak nędzna i zniszczona przez wiatrolomy, że zaledwie można ją przejechać wierzchem* (Bukowski i in., 2014, s. 212). Nie bez znaczenia były też względy militarne, bowiem perspektywa szybkiej dyslokacji wojsk po ówczesnych drogach, na których w owym bezdennym błocie tonęły wozy konne, nie napawała optymizmem. W omawianym regionie do wyjątków należały ówczesne drogi o mocnym podłożu, wygodne i zdatne dla wozów niemal o każdej porze roku – takie szlaki łączyły miejscowości położone po obu stronach Otrytu (Polana, Serednie, Wydrne, Paniszczów, Chrewt, Rajske, Studenne, Tworylne, Krywe), na południe od dzisiejszego Jeziora Solińskiego (Wołkowyja, Górzanka, Bukowiec, Horodek, Zawóz, Terka) i dalej w stronę Baligrodu (Stężnica, Radziejowa, Tyskowa). Przełom nastąpił wraz z wkroczeniem administracji austriackiej, kiedy rozpoczęto budowanie szlaków o trwale stabilizowanej nawierzchni.

Pierwszym bitym traktem galicyjskim (tzw. Węgierskim) była droga z Przemyśla do Barwinka przez Dubiecko, Domaradz, Miejsce Piastowe i Duklę, nawiązująca do średniowiecznego szlaku handlowego przez Przełęcz Dukielską (ryc. 25.3). Inwestycję rozpoczęto w 1774 r. i od początku traktowano priorytetowo – na mapie topograficznej Królestwa Galicji i Lodomerii von Miega z lat 1779-1783 droga oznaczona jest już jako całkowicie ukończona (Janeczek, 2013). Wynikało to z faktu, że miała ona pełnić nie tylko rolę handlowo-pocztową, ale przede wszystkim strategiczną, zapewniając docelowo połączenie Lwowa z Budapesztem (przez Preszów i Koszyce). Dukielski gościniec wojskowy oddał duże usługi Austriakom podczas Wiosny Ludów – tędy bowiem w 1848 r. przekroczyła grzbiet Karpat armia austriacka, a kilka miesięcy później rosyjska, która ostatecznie stłumiła powstanie węgierskie.

Główną osią komunikacyjną Galicji na przełomie XVIII i XIX w., a zarazem najważniejszym szlakiem handlowym w czasach „przedkolejowych”, stała się jednak droga z Białej do Lwowa o długości 393,5 km (przez Kęty, Andrychów, Wadowice, Myślenice, Bochnię, Tarnów, Pilzno, Dębicę, Rzeszów, Łańcut, Jarosław, Przemysł, Mościska i Gródek – ryc. 25.3). Zaprojektowana od podstaw szosa cesarska (*Kaiser-Chaussée*), bo tak brzmiała jedna z wielu²⁰⁹ nazw tej wielkiej inwestycji nadzorowanej przez wielce zasłużonego inżyniera Jana Grossa²¹⁰, wybudowana została w latach 1776/1777 – około 1790, chociaż w literaturze spotyka się także inne daty graniczne (1775-1785), co szczegółowo dyskutuje Z. Budzyński (2013). Dodać należy, że do Białej dochodził trakt biegnący z samego serca monarchii habsburskiej, co de facto skutkowało powstaniem pierwszego w historii szlaku Wiedeń–Lwów o stabilizowanej nawierzchni. Z Lwowa droga wiodła dalej jako trakt brodzki do Złoczowa (skąd odchodził trakt podolski do Zaleszczyk przez Tarnopol i Trembowłę) oraz Brodów.

Budowę drugiej szosy cesarskiej, zwanej też traktem podkarpackim, zaaprobował cesarz Franciszek I w 1817 r., zaś prace, prowadzone przez Dyрекcję Budowy Dróg w Nowym Sączu, rozpoczęto rok później. Trwały one do 1823 r., o czym świadczy akceptacja w tym roku planu całej inwestycji w postaci dokumentu „Übersicht der II Galizischen Haupt Commerzial oder Karpaten Strasse” (Tobiasz, 1961). Trakt podkarpacki o długości 357,9 km miał swój początek we wsi Lipnik k. Białej, a więc niemal w tym samym miejscu, co pierwsza szosa cesarska. Biegł do Chyrowa przez Żywiec, Jordanów, Tymbark, Nowy Sącz, Grybów, Gorlice, Jasło, Krosno, Rymanów, Sanok, Lesko i Ustrzyki Dolne. Dalej, już jako trakt podbeskidzki, wiódł przez Sambor, Drohobycz, Stryj, Dolinę, Nadworną i Kołomyję aż do Śniatynia, czyli po ówczesną granicę z Bukowiną (ryc. 25.3). Nową szosę poprowadzono w znacznym stopniu śladem istniejących już dróg gruntowych, a tylko niewielkie odcinki trasowano od nowa.

W połowie XIX w. obie szosy cesarskie łączyło 10 gościńców, których przebieg szczegółowo opisuje W. Pol (1851). Ponadto, w granicach ówczesnego obwodu sanockiego, trakt podkarpacki przecinał się z częściowo bitymi szlakami prowadzącymi na Węgry: w Zagórzcu z drogą przez Komańczę i dalej alternatywnie przez Przełęcz Łupkowską lub Radoszycką, w Lesku z traktem baligrodzkim przechodzącym przez Przełęcz nad Roztokami, w Ustrzykach Dolnych zaś z gościńcem lutowiskim przez Czarną i Lutowiska, skąd jedna odnoga biegła przez Smolnik, Ustrzyki Górne i Wołosate, zaś druga przez Dydiową, Tarnawę Wyżną i Sianki. Ta prowadząca doliną górnej Sanu łączyła się z bitym już wtedy gościńcem

²⁰⁹ Oficjalnie szosę cesarską nazywano Pierwszą Galicyjską Szosą Handlowo-Pocztową, wiedeńską drogą pocztową, główną wiedeńską drogą handlową, a potocznie cesarką. To ostatnie określenie w późniejszych latach zaczęło dosyć powszechnie desygnować różne drogi bite niższej rangi. Po wybudowaniu traktu podkarpackiego szosę cesarską zaczęto nazywać także traktem środkowogalicjskim lub krakowskim (Budzyński, 2013).

²¹⁰ Jan Gross (1733-1805) był austriackim inżynierem narodowości niemieckiej. W latach 1760-1771 pełnił funkcję kierownika urzędu drogowego na Morawach. Po powołaniu do Wiednia w 1771 r. opracował nowy system budowy i utrzymania dróg. Od 1775 r., m.in. jako dyrektor dróg galicyjskich, nadzorował budowę prawie 1900 km nowoczesnych dróg, siedmiu dużych mostów, około 3000 mostków i przepustów oraz kilkudziesięciu przydrożnych zajazdów pocztowych i domów gościnnych (Bratro, 1936).



Ryc. 25.3. Sieć drogowa i linie kolejowe w 1898 r. – fragment *Mapy dróg bitych, żelaznych i wodnych Galicji i Bukowiny*, skala oryginału 1:750 000

Źródło: Kornman (1898), zmienione.

w sąsiednim obwodzie samborskim, biegnącym z Sambora przez Stare Miasto, Turkę, Przełęcz Użocką i Użok do Użhorodu (Pol, 1851). Ponadto niemal z każdej wsi przygranicznej wiodła na Węgry jakaś droga wozowa, ścieżka konna lub piesza.

Trakty bite, a zwłaszcza gościńce rządowe, wykonywano według systemu, który opracował wspomniany już inż. J. Gross. Zgodnie z jego założeniami podkład dobrze wykonanej drogi powinien mieć przynajmniej 50 cm grubości i składać się z 3 warstw: pierwszej (ok. 26-30 cm) z ręcznie układanego kruszywa łamanego, drugiej (ok. 15 cm) z kamieni drobniejszych i trzeciej (ok. 8 cm), wierzchniej, ze żwiru. Praktyka nierzadko rozmijała się jednak z teorią. Na przykład wschodnia część szlaku podkarpackiego wykonana została bez podbudowy z grubofrakcyjnego kruszywa, co niewątpliwie wpływało na trwałość nawierzchni. Czasem drogi nie miały warstwy wierzchniej²¹¹, czego konsekwencje obrazowo opisywał S. Staszic na przykładzie fragmentu pierwszej szosy cesarskiej między

²¹¹ Z opisu wynika, że prawdopodobnie było to niedopatrzenie lub oszczędność. Mało jest bowiem prawdopodobne, aby S. Staszic nie znał podstawowych zasad systemu budowy nawierzchni utwardzonej Grossa, które nakazywały kłaść kolejną warstwę kruszywa dopiero w momencie, kiedy poprzednia zostanie odpowiednio ubita pod kopytami koni i kołami furmanek.

Bochnią a Kalwarią Zebrzydowską: Droga gruntownie była robiona, ale niewygodna. Po splantowaniu najprzód na uległym gruncie układano porządkiem znaczniejszej wielkości kamienie na 10 cali grubości. Na tych na sześć cali narzucano tłuczonego w sztuki kamienia. Resztę ukończyć, czyli drobniej też kamienie rozbić, ułożyć musieli sami podróżni, co przez znaczny czas robiło drogę do przeprawy barzo niewygodną. Kaleczyły się konie, bydło, psuły pojazdy i jeszcze za to płacić trzeba. Wszakże temu łatwo zapobiec było można, przez usypanie zwierzchniej warstwy zwierem (Staszic i Leśniewski, 1931, s. 6). Generalnie jednak nowatorski podkład drogowy Grossa był bardzo trwały i kilkunastokrotnie tańszy od dotychczasowych systemów (Bratro, 1936). M. Tobiasz (1961) podkreśla też solidną budowę drewnianych mostów i murowanych przepustów na trakcie podkarpackim, a także fachowe zabezpieczenie skarp przed szkodliwym działaniem wody i osuwaniem się ziemi.

Drogi niższych kategorii, czyli gminne, powiatowe, a nawet znaczna część krajowych, nie posiadały regularnej niwelety, właściwych promieni łuków, zaś zasady ich trasowania urągały zdrowemu rozsądkowi. Bardzo wymowne jest sprawozdanie Wydziału Krajowego z 1869 r., w którym zamieszczono następujące uwagi: Drogi krajowe, uważane przez władze państwowe jako drugorzędne, przeważnie były budowane bez projektów technicznych. Niektóre z dróg są bezużytecznym ciężarem, a nawet jako drogi gminne nie wiele mają znaczenia. Względy techniczne i potrzeby miejscowe pominięto prawie wszędzie; w okolicach górzystych nie starano się nigdzie wynaleźć najdogodniejszego kierunku, ale prowadzono zwykle drogę przez najwyższe szczyty, bez wykonania koniecznych w takich razach robót ziemnych, pozostawiając spadki tak gwałtowne (do 20%), że przejazd po nich dla siły pociągowej do najwyższego stopnia uciążliwy, utrzymanie zaś w dobrym stanie jest niepodobne. [...] Jako rażący przykład lekceważenia potrzeb miejscowych przedstawia droga przemysko-sanocka, przeprowadzona przez niedostępne góry i bezludne lasy. [...] Nierówności gruntu pozostawiono nie naruszone, ograniczając, się zwykle do wykopania rowów. Do powyższych wadliwości należy dodać niewłaściwe szutrowanie, brak osuszenia drogi, złe i nieodpowiednio budowano mosty (Skibiński, 1897, s. 15-16). Kilka lat później galicyjski drogomistrz donosił, że często widzieć można na drogach powiatowych najróżnorodniejszy materiał, który zsypany w mniej lub więcej systematyczne pryzmy, nosi miano kamienia i ma zapewniać trwałość drogi. Bliższy przegląd i badanie przekonać może, że w wielu razach owe kamienie są zbiorem najróżnorodniejszych pierwiastków, zmieniających się po rozsypaniu na drogę, częścią w pył, a prawie zawsze w olbrzymie błoto, przechowujące wilgoć i nieprzebyte topiele (Sposoby uporządkowania..., 1875, s. 7).

M. Augustyn (2006) dowodzi, że do 1860 r. w dorzeczu Górnego Sanu i Solinki nie było żadnych dróg utwardzonych. Generalnie zresztą w powiatach leżących przynajmniej częściowo w granicach Bojkowszczyzny Zachodniej, na początku lat 90. XIX w. zdecydowaną większość stanowiły nieuporządkowane, gruntowe drogi gminne, zaś subwencje rządowe na ich przebudowę były znikome (tab. 25.2). Chronologiczną rekonstrukcję budowy dróg o nawierzchni stabilizowanej w dużym stopniu umożliwiają austriackie mapy specjalne 1:75 000 z lat 1879-1880 i 1911-1913, mapy taktyczne WIG 1:100 000 z lat 1937-1938 oraz

specjalistyczne opracowania (Skibiński, 1897; Kornman, 1898). Na ich podstawie można wydzielić trzy okresy budowy nowych i modernizacji już istniejących dróg utwardzonych w podziale na stosowane ówczesnie kategorie²¹² (odcinki zmodernizowane oznaczono kursywą):

- przed 1880 r.: gościńce II klasy (Mchawa–Baligród–Jabłonki, Ustrzyki Dolne–Lutowiska), drogi jezdne utrzymywane (Lesko–Zahoczewie), drogi jezdne jeszcze dobre (Lutowiska–Smolnik, Żurawin–Boberka, Bukowiec–Sianki);
- lata 1880-1913: gościńce II klasy (Jabłonki–Cisna–przełęcz nad Roztokami, Lesko–Zahoczewie), drogi jezdne utrzymywane (Cisna–Kalnica, Nasiczne–Dwernik–Smolnik, Smolnik–Stuposiany, Lutowiska–Smolnik, Bukowiec–Sianki);
- lata 1918-1939: szosa I klasy (Lesko–Baligród), szosa II klasy (Solina–Wołkowyja, Cisna–Kalnica, Dwernik–Smolnik, Lutowiska–Smolnik), trakty lub drogi wzmocnione (Rabe do drogi baligrodzkiej, Boberka–Tarnawa Niżna, Tarnawa Wyżna–Sokoliki Górskie, Kalnica–Smerek–Berehy Górne²¹³).

Ciekawostkę stanowił trakt baligrodzki, który ówczesnie określano jako pełniący rolę strategiczną. Jego status nie jest jednak do końca jasny, bowiem według K. Skibińskiego (1897) odcinek Lesko–Baligród był drogą gminną podległą bezpośrednio zarządowi państwowemu, zaś zdaniem S. Kornmana (1898) – gościńcem rządowym utrzymywanym wprawdzie przez państwo, ale pozostającym w zarządzie autonomicznym. Mimo tych rozbieżności cała trasa z Leska do Cisnej była na przełomie XIX i XX w. niewątpliwie jedną z najlepiej utrzymanych dróg na obszarze Bojkowszczyzny Zachodniej. O odrodzeniu jej handlowego znaczenia, po okresie zapaści związanej z konkurencją gościńca dukielskiego, może świadczyć fakt, że w 1872 r. istniały tam trzy myta: przewozowe wyższej klasy na Sanie w Lesku, drogowe w Hoczwi i drogowo-mostowe w Baligrodzie (Schneider, 1874). W 1912 r. kuracjuszy informowano, że do Jabłonek ze stacji kolejowej

²¹² Gościńce I klasy tzw. pewne, trakty bite, szosy (*Chaussee, verlässliche Straße*) – to drogi sztuczne o szerokości przynajmniej 2,5 m, przystosowane do stałego ruchu najcięższych pojazdów wojskowych; nasypy i mosty musiały być starannie utrzymywane, nachylenia nie powinny przekraczać 7%, zaś zakręty musiały umożliwiać wygodny przejazd sześciokonnym zaprzęgiem. Gościńce II klasy, mniej pewne (*Landstraße, minder verlässliche Straße*), to drogi zbliżone do traktów bitych, ale w perspektywie dłuższego użytkowania przez ciężkie pojazdy wojskowe lub w niekorzystnych warunkach należało ich stan uprzednio zweryfikować. Drogi jezdne utrzymywane (*Erhaltener Fahrwege*) to drogi o szerokości przynajmniej 2,5 m, przeznaczone do przemieszczania się dział polowych i lżejszych wozów terenowych. Drogi jezdne jeszcze dobre (*Besserer, strassenartiger Fahrwege*) to drogi o szerokości minimum 5 m przeznaczone do ruchu lekkich wozów taboru, na których utrzymywano w dobrym stanie wyłącznie mosty i przepusty (Libiński, 1912, s. 28-29). Przyjęto, że trzy najwyższe kategorie dróg na austriackich mapach specjalnych (gościńce I i II klasy, drogi jezdne utrzymywane) można uznać za analogi tych na mapach taktycznych WIG (szosy I i II klasy, trakty lub drogi wzmocnione) (Walczak, 1946).

²¹³ Podawane w literaturze (np. Augustyn, 2006) informacje o stabilizacji drogi Kalnica–Smerek–Berehy Górne w okresie międzywojennym budzą pewne wątpliwości. Wydaje się, że sygnaturę „drogi wzmocnionej” umieszczono na mapie WIG-u nieco na wyrost. Z opisu stanu zaawansowania robót drogowych w 1939 r. (*Z prac Biura Regionalnego...*, 1939) wynika bowiem, że prace na odcinku Kalnica–Smerek trwały, zaś przetrasowanie gruntowego gościńca Wetlina–Ustrzyki Górne było dopiero planowane. O tym, że roboty nie zostały sfinalizowane przed wybuchem wojny, może świadczyć rysunek sytuacji na mapie Sztabu Generalnego WP z 1955 r., na której odcinek do Wetliny oznaczono jako „drogę utrzymaną trudną do przejazdu”, zaś dalszy fragment do Ustrzyk Górnych jako drogę gruntową.

Tabela 25.2. Długość dróg bitych i gruntowych (km) w powiatach objętych granicami Bojkowszczyzny Zachodniej (stan w 1892 r.)

Powiat	Drogi bite							Drogi gminne gruntowe ogółem
	państwowe	niepaństwowe utrzymywane przez rząd	krajowe	powiatowe	gminne		razem	
					subwencjo- nowane	niesubwen- cjonowane		
Lesko	36	55	0	22	13	0	126	707
Sanok	40	54	31	8	19	71	224	486
Turka	46	0	0	3	0	97	146	452
Dobromil	23	0	24	0	0	0	47	344
Staremiasto	57	0	0	22	0	79	159	277

Źródło: Skibiński (1897, s. 32-35), zmienione.

Lisko-Łukawica jest *łatwa komunikacja za pomocą automobilu, lub furmanką dostarczaną przez zarząd dóbr z Jabłonek (7 kor.) wreszcie fiakrami, dojeżdżającymi do każdego pociągu w Lisku* (Lewicki i in., 1912, s. 57). Pod koniec okresu międzywojennego na trasie Sanok-Cisna funkcjonowała regularna, codzienna komunikacja publiczna (ryc. 25.4), droga określana była jako doskonała, a dojazd nią – łatwy (Słuszkiewicz, 1938).



Ryc. 25.4. Autobus spółki „Jowicz, Kuźmak, Zamer” kursujący regularnie w okresie międzywojennym na trasie Lesko-Baligród

Źródło: Kusal (2005, s. 68).

Warto jeszcze wspomnieć, że po I wojnie światowej powstała koncepcja budowy drogi o charakterze turystycznym – tzw. Drogi Karpackiej. Trasa miała mieć następujący przebieg: Ustroń-Węgierska Góra-Zawoja-Zubrzyca-Czorsztyn-Krościenko-Piwniczna-Krynica-Rymanów-Komańcza-Cisna-Wetlina-Berehy

Górne–Sokoliki Górskie. Walery Goetel ze Związku Ziem Górskich, na podstawie projektów prof. J. Chmielewskiego z Politechniki Warszawskiej, już w latach 20. zainicjował budowę pierwszego odcinka – od Jabłonki na Orawie do przełęczy Krowiarki (Goetel, 1973). W 1939 r. w bieszczadzkiej części planowanej Drogi Karpackiej istniały fragmenty o nawierzchni tłuczniowej (Wola Michowa–Maniów, Cisna–Kalnica, Nasiczne–Smolnik), ale na odcinkach Radoszyce–Wola Michowa, Smerek–Ustrzyki Górne–Stuposiany i na całym szlaku w dolinie górnego Sanu, mimo prowadzonych lub przygotowywanych prac ziemnych, wciąż niepodzielnie królowało błoto i dziury.

Niespodziewanie, dyskusyjny okazał się przebieg ostatniego odcinka Drogi Karpackiej. Pierwotnie planowano poprowadzić go z Berehów Górnych przez Nasiczne, Dwernik, Smolnik, Żurawin i dalej przez kolejne wsie wzdłuż górnego odcinka Sanu. Alternatywą był wariant południowy przez Ustrzyki Górne, Stuposiany i Tarnawę Niżną. Jego zwolennicy tłumaczyli taki przebieg wybitnymi walorami krajobrazowymi (Połonina Caryńska, Wielka i Mała Rawka) i zwiększeniem dostępności najwyższych partii Bieszczadów (grupa Tarnicy i Halicza), w które dotychczas turyści docierali niemal wyłącznie od strony Sianek i Sokolik Górskich. Postulowano także, aby na odcinku Stuposiany–Tarnawa Niżna–Sokoliki nie prowadzić drogi przez gęsto zaludnione nadszańskie wsie, ale trasą nieczynnej kolejki wąskotorowej (*Z prac Biura Regionalnego...*, 1939). Z oczywistych względów pomysłu do końca nie zrealizowano, chociaż nie zarzucono go całkowicie. Po wojnie bowiem do koncepcji powrócono i zaprojektowano wielką Drogę Sudecko-Karpacką (od Zgorzelca do Ustrzyk Dolnych), która miała być elementem aktywizacji gospodarczej ziem górskich. Jej przebieg w regionie bieszczadzkim, zwłaszcza na odcinku Komańcza–Ustrzyki Górne, generalnie był zgodny z projektami międzywojennymi. Ponownie dyskutowano jedynie zmianę ostatniego odcinka – zamiast do Ustrzyk Dolnych miał on odbijać w Stuposianach w dolinę górnego Sanu i bieć nią aż do Sianek (Dudziński, 1973).

25.1.4. Stan dróg na przełomie XIX i XX w.

Wspomniano już wcześniej o problemach związanych z pobieraniem opłat komunikacyjnych oraz utrzymaniem zadowalającego stanu traktów handlowych i innych gościńców na przełomie średniowiecza i czasów nowożytnych. Po upływie 200 lat kontrowersje wokół ceł i myt dalej były źródłem antagonizmów na drogach. Świadczy o tym m.in. wspomnienie S. Staszica z cesarskiego gościńca na przedmieściach Krakowa, którym podróżował w 1790 r.: *droga bita, częściami tylko urobiona, więc prawie połową drogi zła, lecz płaca ciągła, nieprzerwana, jak gdyby droga bita ciągła była* (Staszic i Leśniewski, 1931, s. 12). Podobnie jak przed wiekami fundusz dla budowy i utrzymania dróg utworzony był z wpłat ściąganych od właścicieli gruntów, od miast królewskich, municypalnych i uprzywilejowanych miasteczek, oraz dochody z rogatek. Właściciele gruntów musieli dawać materiały i robociznę do budowy, i wraz z gminami przedsiębrać na drogach przez ich terytoria przechodzących czyszczenie rowów i usuwanie śniegu (Skibiński, 1897, s. 7). Dopiero w 1825 r. wszelkie koszty budowy, naprawy i utrzymania dróg przejął skarb państwa, ale dotyczyło

to głównie gościńców rządowych i częściowo krajowych. Drogi obwodowe budowane były bowiem przez gminy i dwory (pod nadzorem administracji rządowej), zaś w przypadku gościńców wojskowych gminy wykonywały na własny rachunek roboty ziemne, a państwo subwencjonowało jedynie mosty i przepusty.

Czy taka polityka przyniosła pozytywne efekty? Raczej nie. Trudno bowiem podważać fachowość i celność obserwacji galicyjskiego drogomistrza J.K.K., który w 1875 r. konstatował: *Zbyteczną byłoby rzeczą dowodzić, jak ważne zajmują miejsce drogi komunikacyjne na polu rozwoju przemysłu i handlu, a tem samem, dobrobytu kraju, bo pewnik ten powszechnie jest znany i chociaż wszyscy uznają tak niezbędną i nagłą potrzebę, to postęp ku polepszeniu dróg komunikacyjnych w naszym kraju jest tak mały i nieznaczny, że w licznych miejscowościach przez pewną tylko część roku drogi są możliwe do przebycia a w wielu razach całe osady i okolice są niejako odcięte od reszty świata. Są u nas [...] całe nawet powiaty, w których [...] drogi komunikacyjne są w stanie przedpotopowym i często bez narażenia się na utratę życia lub kalectwo, przebywać ich nie można (Sposoby uporządkowania..., 1875, s. 5-6). Nie miało większego znaczenia, że administracja i zarząd nad temi drogami należą do rad powiatowych, które za dobroć tych dróg i szafowanie publicznym groszem opodatkowanych odpowiedzialne być mają (tamże, s. 10).*

Szlaki o statusie dróg gminnych, czyli najniższe rangą ciagi komunikacyjne (poza drogami stricte gospodarczymi), były w równie fatalnym stanie. *Zaniedbanie tych najpierwszych u nas łączników, sięga lat niepamiętnych, i dla tego często na drogach gminnych przejazd próżnym tylko wózkiem trudnym się staje, a cóż dopiero mówić o wymijaniu się jadących ładownemi wozami. Ślady miejsc zaoranych lub płotami przygrodzonych przesmyków, przepętnione nieprzebytą masą błota i dołów, przedstawiają obraz dróg gminnych, a mało jest miejscowości, któreby nie dorównały temu obrazowi (Sposoby uporządkowania..., 1875, s. 29).*

Czy podejmowano jakieś działania, mające na celu poprawę tej sytuacji? Oddajmy po raz ostatni głos drogomistrzowi J.K.K.: *Zdarza się jednak czasem, że władze, uwiadomione o kilku nieszczęsnych wypadkach na bezdrożach i prześciach, zwanych drogami gminnymi, wydadzą surowe zlecenie lub nawet drogą egzekucyjną zniwelują gminę do poprawienia drogi, to i wtedy robota jest tak małą i nieznaczną, że nawet często w następstwie czasu staje się powodem nowych pogorszeń i nieszczęść. Praktykowanym jest np. zwyczajem użycie gałęzi albo faszyny do założenia topielisk na drogach gminnych, w miejscach, gdzie ludzie topić się zaczynają, ale użycie prawie zawsze jest tak nieumiejętne, że zamiast naprawić zepsuje jeszcze drogę, bo nie usunie złego, jakim jest woda i błoto, a pojedynczo rozrzuconemi gałęziami, utrudnia przebywanie drogi koniom i bydłu, które często na połamanie nóg naraża i staje się przyczyną wybijania jeszcze większych dołów (Sposoby uporządkowania..., 1875, s. 29-30). To wielce znamienity fragment, z którego wynika, że drogi gruntowe naprawiano dokładnie w ten sam sposób, jaki opisano w lustracji 300 lat wcześniej.*

Brak dbałości o drogi był powszechny i cechował nie tylko gospodarzy gmin i powiatów, ale także włodarzy miasteczek i dużych miast²¹⁴ oraz właścicieli

²¹⁴ Kazimierz Hemerling, autor przewodnika dla cyklistów, za niemal najgorsze w Galicji uznał drogi w dużych ośrodkach miejskich, zwłaszcza trasy wylotowe (Hemerling, 1898, za

majątków leśnych. Jak zauważa K. Acht (1898, s. 104), nawet wielkie leśnictwa, drzewem handlujące, najczęściej wcale nie zwykły się troszczyć o drogi lasowe i całą nadzieję pokładają w śniegu, który przecież spadnie i uścieli drogę wszędzie, jeżeli nie w tym roku, to na drugi, lub też liczą na spryt i odwagę naszego chłopka, że i z karkołomną drogą, zapadającą po osie, „jakoś sobie poradzi” i bodaj ćwierć furki, lub jaki taki kijek wywlecze nędzną szkapiną na drewnianym i wiciami powiązanym wózku. Blisko 40 lat później H. Gąsiorowski (1935, s. 6) pisał o bieszczadzkich leśnych drogach wozowych w tym samym tonie: *przeważnie dylowane, t.j. układane z belek wpoprzek kładzionych, dziś będących w rozmaitych stadjach gnicia, dla komunikacji cywilnej bez znaczenia, a więc i przez nikogo nie konserwowane, przedstawiają coś najgorszego w swoim rodzaju, z nich też korzystać należy ogłędnie i liczyć się ze szczególniejszemi trudami przy ich przebywaniu*. Tak samo ocenił pasterskie płaje: *pod względem utrzymania stanowią coś najgorszego w swoim rodzaju* (tamże, s. 4).

W okresie międzywojennym, mimo budowy i modernizacji wielu odcinków dróg, głęboko w górach czas się zatrzymał. Pod koniec XVIII w. donoszono bowiem, że drogi z Dźwiniacza Górnego do Sianek (przez obie Tarnawy, Sokoliki, Bukowiec i Beniową) były w fatalnym stanie – wszechobecnie panowało bezdenne błoto, miejscami trudne do przejechania nawet wierzchem, bowiem nieliczne mostki dyłowe w miejscach najbardziej zabagnionych były nędzne i rozjeżdżone (Bukowski i in., 2014). Dokładnie 150 lat później A. Kuczera (1931, s. 6) tak opisywał gościniec z Sokolik do Tarnawy Wyżnej: *Młódzież [...] przyspieszyła kroku, następstwem czego było to, żeśmy znacznie wyprzedzili jadących i urągali z dotu furmankom, poruszającym się żółtym krokiem po gościńcu, pełnym wybojów i sterczących kamieni*. Ten sam autor pisał dalej, że *droga gminna z Tarnawy-Wyżnej do Bukowca pełna była olbrzymich dziur i głazów kamiennych tak dalece, że nie mogliśmy zrozumieć, w jaki sposób na tak lichej drodze odbywa się normalna komunikacja kołowa* (tamże, s. 25). Podobnymi spostrzeżeniami dzielił się A. Tell (1936, s. 535, za Augustynem, 2006) stwierdzając, że drogi w powiecie leskim są *nietrwałe, ponieważ [gminy] budują je we własnym zarządzie, bez inżynierów, używają ciężkich kamieni, drogi te szybko się zapadają i niestawnie kończą*. O swoistej „epoce kamienia łupanego” opowiadali także miejscowi nauczyciele w ankiecie, którą rozesłano do nich w 1939 r. Przykładowo nauczycielka z Solinki skomentowała

Opalińskim, 2013). Przykładowo w Rzeszowie pod koniec XIX w. *sama nawierzchnia ulic była bardzo nietrwała, przeważnie wyłożone były poprzecznie drewnianymi belkami posypanymi tłuczniem lub grubszym szutrem i piaskiem w Wistoka. Poza obrębem Śródmieścia ulice na ogół do lat sześćdziesiątych XIX w. miały nawierzchnię z ubitej gliny, niekiedy częściowo utwardzonej kamieniem polnym. Nic więc dziwnego, że latem podczas upałów unosiły się nad nimi tumany kurzu [...] W okresie opadów natomiast ulice, na których pełno było dziur, zalewane były wodą przez ciągnące się wzdłuż nich otwarte kanały odpływowe. Z potoku przepływającego przez Śródmieście unosił się [...] trudny do zniesienia fetor, podobnie zresztą jak i z innych ulicznych kanałów oraz dołów kloacznych* (Kwak, 2013, s. 84-85). Ostatni problem musiał towarzyszyć mieszkańcom miast powszechnie i od wieków, o czym może świadczyć wymowna notatka S. Staszica z 1790 r. dotycząca Kalwarii Zebrzydowskiej: *Miasto bez żydów, dosyć mizerne, ale nie śmiesz (Staszic i Leśniewski, 1931, s. 12). Fatalna sytuacja w mniejszych miastach przestaje dziwić, kiedy uświadomimy sobie, że Lwów np. posiadał w tym okresie nawet w rynku, zatem w najcentralniejszym punkcie, bruk uprost ohydny, a przedmieścia były dla pieszych na wiosnę i w jesieni uprost nieprzystępne, zaś podczas wizyty Józefa II sześciokonnny pojazd monarszy ugrząsł w błocie, właśnie na rynku i tylko z trudem został z tej topieli wydobyty* (Bratro, 1936, s. 117).

dobitnie, że *stan dróg zły, kamienie jak końskie łby*, zaś jej koleżanka po fachu z Żubraczego tak naszkicowała ówczesny obraz sytuacji: *Drogi w tutejszej miejscowości w jak najgorszym stanie, zaczęto budować szosę, której odcinki wyłożone są bryłami kamiennymi i po nich w ogóle przejazd nie jest możliwy, inne odcinki nie są ze sobą odpowiednio połączone, nie posiada ta droga w niektórych miejscowościach mostów* (Augustyn, 2006).

25.2. Sieć kolejowa

Historia transportu kolejowego na zachodnich rubieżach Karpat Wschodnich zaczyna się dopiero w latach 70. XIX w. Wcześniej władze centralne w Wiedniu nie widziały żadnych racji gospodarczych, aby komunikować rozwijające się prężnie regiony Cesarstwa Austriackiego z Galicją Wschodnią, wchodzącą w skład Królestwa Galicji i Lodomerii – nie bez przyczyny zwanego ironicznie królestwem „golicji i głodomerii” (Preidl, 2009). Było to działanie świadome, bowiem cała ówczesna *polityka handlowo-przemysłowa sfer miarodajnych i rządowych* zasadzała się na tym, *ażebymy w Galicji nie dopuścić do powstania przemysłu fabrycznego, ażebymy zniszczyć i uniemożliwić przez zarządzenia fiskalne rozwój przemysłu drobnego i rękodzielniczego, a tem samem zachować w kraju tym stały i pewny rynek zbytu dla wyrobów przemysłowych prowincji zachodnich* (Wierzbicki, 1907, s. 38). Dopiero doświadczenia Wojny Krymskiej (1853-1856) uświadomiły austriackim decydentom, że na system komunikacyjny Cesarstwa należy patrzeć nie tylko przez pryzmat selektywnego rozwoju społeczno-gospodarczego, ale także w kontekście ewentualnych, kolejnych działań wojennych i potrzeby szybkiej dyslokacji wojska²¹⁵. Niezwłocznie przystąpiono do działania i w latach 1856-1861, w ramach systemu kolei galicyjskiej im. Karola Ludwika, wybudowano linię Kraków–Lwów o długości 342 km (przez Tarnów, Dębicę, Rzeszów, Jarosław, Przemysł i Gródek Jagielloński – ryc. 25.3), którą następnie przedłużono: najpierw do Brodów (1869 r.), a później do Podwołoczysk²¹⁶ na granicy z Rosją (z Krasnego przez Złoczów, Zborów i Tarnopol), gdzie pierwszy pociąg zawitał w listopadzie 1871 r. Nowy szlak komunikacyjny umożliwił tranzyt rosyjskiego zboża do Prus i eksport bydła i mięsa do Wiednia. Budowa tego połączenia stanowiła moment przełomowy, bowiem w kolejnych 30 latach Bojkowszczyzna Zachodnia została otoczona od zachodu, północy i wschodu normalnotorowymi liniami kolejowymi. Do tych powstałych w najbliższym sąsiedztwie omawianego regionu należały:

²¹⁵ Władze austriackie utwierdziły się w tym przekonaniu w 1866 r., kiedy konflikt zbrojny z Królestwem Prus o przewodnictwo w tzw. Związku Niemieckim (konfederacji państw niemieckich i wolnych miast Rzeszy) zakończył się kapitulacją cesarza Franciszka Józefa I.

²¹⁶ Gwoli ścisłości Podwołoczyska leżały nieco ponad 1 km od granicy. Ciekawostką jest to, że *przestrzeń kolei z dworca Podwołoczysk aż do stacji granicznej rosyjskiej w Wołoczyskach otrzymała tor dwójaki, a mianowicie tor rosyjski o szerokości 5 stóp angielskich i tor kontynentalny* (Wierzbicki, 1907, s. 12).

- Pierwsza Węgiersko-Galicyska Kolej Żelazna (1869/1872-1874²¹⁷) o długości 146,5 km, łącząca Przemyśl z Łupkowem (przez Chyrów, Ustrzyki Dolne, Lesko, Zagórz i Komańczę – ryc. 25.3), a dalej biegnąca przez tunel pod Przełęczą Łupkowską, Medzilaborce, doliną Laborca, aż do miejscowości Michal'an. Była to pierwsza linia transkarpaska o wielkim znaczeniu strategicznym, bowiem skomunikowała bezpośrednio Lwów z Budapesztem (w Przemyślu łączyła się z koleją galicyjską im. Karola Ludwika, zaś w Michal'anach z linią Sátoraljaújhely–Miskolc–Budapest).
- Galicyjska Kolej Transwersalna (1883-1885) o długości 556 km, powstała głównie jako alternatywa dla kolei galicyjskiej im. Karola Ludwika²¹⁸; połączyła, leżącą ówczesnie na Węgrzech, miejscowość Czadca z Husiatynem przy granicy galicyjsko-rosyjskiej. W praktyce kolej transwersalna składała się z trzech nowych odcinków, oddanych w 1884 r. (Czadca–Nowy Sącz, Stróże–Zagórz, Stanisławów–Husiatyn) oraz włączonych do jej ciągu linii już istniejących, których indywidualna rentowność stawiała się coraz większym problemem²¹⁹: Zagórz–Chyrów (fragment Pierwszej Węgiersko-Galicyskiej Kolei Żelaznej), Chyrów–Sambor–Stryj (Kolej Dniestrzańska, 1870-1872), Stryj–Dolina–Stanisławów (fragment Kolei Arcyksięcia Albrechta Lwów–Stanisławów, 1871-1875) oraz Nowy Sącz–Stróże (1876).
- Lwów–Użhorod (1903-1905), przez Sambor, Turkę, Sianki, przełęcz Użocką, Użok i Wielkie Berezne. Był to kolejny szlak transkarpacki o dużym znaczeniu strategicznym, a zarazem ostatnia linia normalnotorowa powstała na omawianych zachodnich rubieżach Karpat Wschodnich.

Opisane inwestycje kolejowe, mimo wielkiej roli jaką odgrywały w monarchii austro-węgierskiej, nie mogły mieć bezpośredniego wpływu na rozwój społeczno-gospodarczy historycznej Bojkowszczyzny Zachodniej. Jednym ze sposobów zmiany tego stanu rzeczy mogło być ich skomunikowanie z interiorom za pomocą innych dróg żelaznych. Wobec rozpoczętej w 2. połowie XIX w. eksploatacji surowca

²¹⁷ Wszystkie odcinki od Przemyśla do Łupkowa były gotowe już w 1872 r. Przy okazji powstały też budynki stacyjne, nastawnie, stacje wodne do poboru wody do parowozów, parowozownie i warsztaty naprawcze taboru kolejowego. Kolejne dwa lata trwało drażnienie tunelu pod Przełęczą Łupkowską oraz budowanie odpowiednio wytrzymałego nasypu, do utwardzenia którego trzeba było sprowadzać granit z Czech i Górnej Austrii, bowiem lokalny surowiec skalny okazał się za miękki (Lipelt i in., 2004).

²¹⁸ Zrozumiiano, że jedna kolej (choćby z rozgałęzieniami) przecinająca wzdłuż cały kraj nie wystarczy, ażeby podnieść smutne stosunki gospodarcze naszego kraju, przyczynić się do rozwoju przemysłowego kraju i umożliwić powstanie choćby w przyszłości przemysłu fabrycznego. [...] Uznano zatem, że należy wybudować w Galicyi drugą linię wzdłuż całego kraju i to linię bardziej obronną (Wierzbicki, 1907, s. 39-40).

²¹⁹ Przykładowo Pierwsza Węgiersko-Galicyska Kolej Żelazna od początku istnienia aż do 1888 r. była nierentowna (Szuro i Madurowicz-Urbańska, 1997). W 1889 r., w ramach akcji upaństwowienia samodzielnych przedsiębiorstw kolejowych, powstałych i zarządzanych przez prywatne spółki akcyjne, cała linia została wykupiona i przeszła pod zarząd c. k. Generalnej Dyrekcji Austriackich Kolei Państwowych w Wiedniu. Jedną z przyczyn tego stanu rzeczy upatrywano w niedostatecznym rozwinięciu sieci drogowej, która powinna być *tem dla kolei żelaznych, czem są dopływy i przytoki dla rzek głównych. W stosunku do ilości dróg, ułatwiających dowóz do dworców kolejowych, ma Galicya za wiele linii kolei żelaznych i stąd ich upadek, z którego tak długo się nie podniosą, dopokąd sieć dróg odpowiednio ich potrzebom uzupełnioną nie zostanie* (Tatomir, 1876, s. 108).

drzewnego w Bieszczadach, stawało się to wręcz koniecznością, gdyż zasoby leśne w bezpośrednim sąsiedztwie tartaków szybko się wyczerpywały. Inne możliwości wywozu drewna z głębszych partii górskich były albo nierealne (spław) albo bardzo czasochłonne i nieuzasadnione ekonomicznie, bowiem koszt transportu za pomocą sprzężaju konnego często przekraczał wartość surowca. Nie bez przyczyny K. Acht (1898, s. 99) pisał więc, że *żelazna szyna [...], w postaci wązkiego toru, krętym szlakiem wkracza w lasy jako zwyczajka współzawodniczą wody i drogi wozowej, jeżeli rozwinąć się może długim pasmem i wielkie masy drzewa będzie przewozić*.

Pierwszy projekt budowy odgałęzienia kolei normalnotorowej z Nowego Łupkowa do Cisnej został zawetowany przez parlament węgierski, który obawiał się zbyt dużego wzmocnienia austriackich wpływów w obszarze przygranicznym. Od pomysłu jednak nie odstąpiono, głównie ze względu na naciski właścicieli ziemskich i firm handlowych – postanowiono wybudować na tym odcinku linię kolejki wąskotorowej, prawdopodobnie wzorując się na rozpoczętej w tym czasie analogicznej inwestycji w okolicach Stryja²²⁰.

W 1890 r. powołano Spółkę Akcyjną Budowy i Eksploatacji Kolei Lokalnej Nowy Łupków–Cisna i rozpoczęto prace budowlane. Mimo ciężkich warunków terenowych przebiegały one sprawnie, głównie dzięki dobrej organizacji i możliwościom wykorzystania lokalnych zasobów żwiru na torowiska oraz drewna i ropy naftowej na podkłady i ich impregnację. Nie bez znaczenia było także zatrudnienie robotników z praktyką przy budowie Pierwszej Węgiersko-Galicyskiej Kolei Żelaznej oraz doświadczonych kamieniarzy – Włochów z południowego Tyrolu. W 1898 r. oddano do użytku pierwszy odcinek bieszczadzkiej kolejki: Nowy Łupków–Majdan (24,1 km). Korzyści ekonomiczne z jej użytkowania były tak wymierne, że już w 1904 r. rozpoczęto przygotowania do przedłużenia istniejącej linii. W ciągu kilku kolejnych lat wybudowano następujące odcinki:

- Majdan–Strubowiska–Kalnica²²¹ (16,1 km) – linia biegła lasami wsi Cisna, granicą terenów rolnych i leśnych w Krywem i Przysłupiu, a dalej wzdłuż potoków Bystry i Wetlina; taki przebieg spowodowany był decyzją właściciela dóbr w Kalnicy Maksymiliana Straetza, który chcąc uniknąć czasochłonnych negocjacji z chłopami związanych z wykupem ziemi, co miało miejsce podczas budowy głównej linii Nowy Łupków–Majdan²²², postanowił poprowadzić

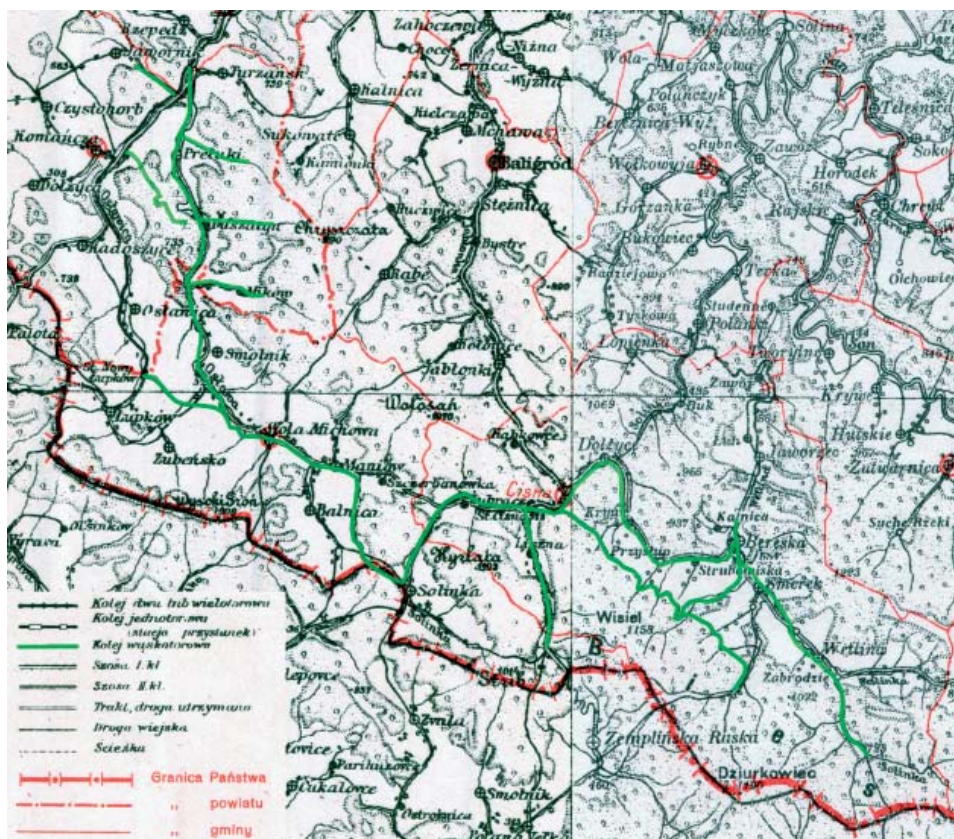
²²⁰ W leśnictwie Skole w latach 1889-1893 wybudowano pierwszą na Bojkowszczyźnie i prawdopodobnie drugą w Europie wąskotorową, górska kolejkę leśną, która połączyła tartak parowy w Demni z lasami w dolinie Oporu, Orawy i Małej Butywni, administrowanymi przez firmę „Lasy Braci Grödel” (Rygiel, 2011).

²²¹ W Kalnicy istniał nie tylko duży tartak, ale także parzelnia elementów bukowych służących do wyrobu mebli. Na stacji z kilkoma bocznkami wybudowano natomiast murowaną parowozownię z obrotnicą do przestawiania maszyn i myjnią dla taboru, co w omawianym regionie było ówczesnie ewenementem.

²²² Nie był to zresztą problem jednostkowy, o czym świadczą uwagi K. Achta (1898, s. 103) dotyczące leśnych kolejek wąskotorowych w całej Galicji: *Ażeby kolej taką można zbudować tanio – a to jest nieodzownym warunkiem rentowności przedsiębiorstwa – potrzeba trasę prowadzić ile możliwości własnym gruntem. Koleje lasowe, jako ściśle prywatnym celom służące, chyba w bardzo wyjątkowych okolicznościach mogą spodziewać się, że władza na wywłaszczenie zezwoli, a przy wykupnie w drodze układow przywatnych natrafia się na tak przesadne żądania, że nieraz zamiaru przyjdzie zaniechać*.

trasę kolejki po gruntach własnych i wydzierżawionych od ówczesnego właściciela Cisnej – Hermana Czecz de Lindenwalda; to niewątpliwie przyspieszyło realizację inwestycji, ale jednocześnie spowodowało, że powstała najbardziej kręta linia w całych Bieszczadach z 17 mostkami oraz 69 łukami na czele z legendarnym zakrętem w górnych Strubowiskach, nazwanym „Szpickiera” (niem. *Spitzkehre*);

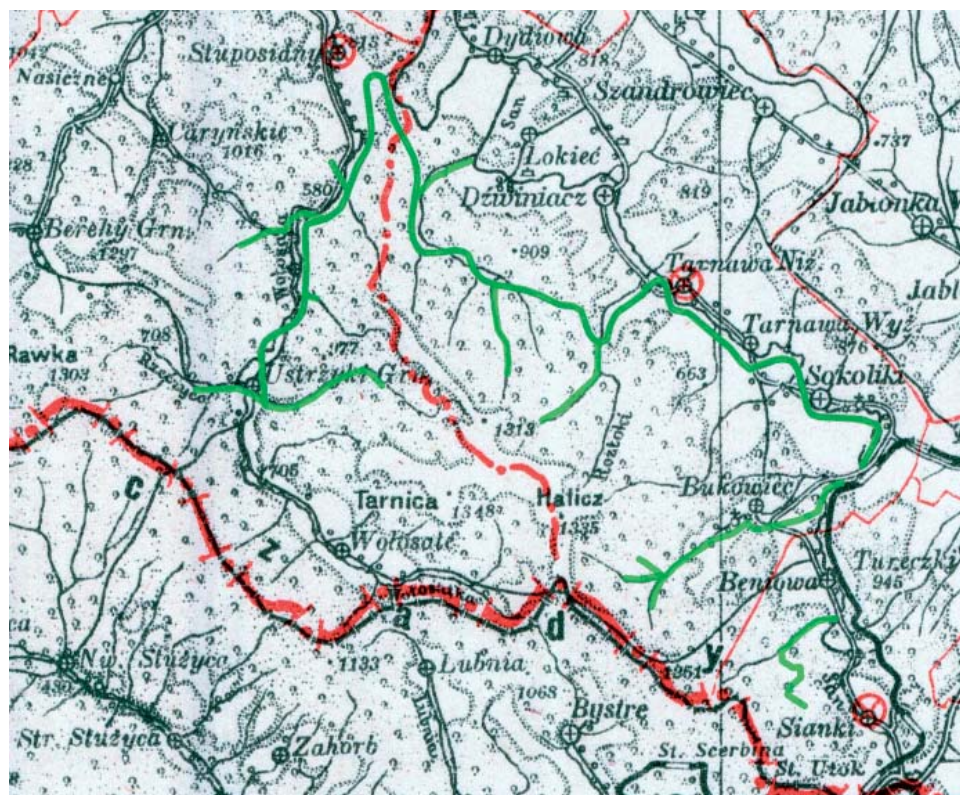
- Strubowiska-Szpickiera-Beskid (5,5 km) – trasa wiodła w górę potoku Smerrek do tartaku u podnóża Dziurkowca;
- Majdan-Roztoki Górne (ok. 5 km) – prowizoryczne torowisko biegło wzdłuż wiejskiej drogi gruntowej (ryc. 25.5).



Ryc. 25.5. Orientacyjny przebieg linii kolejki wąskotorowej Rzepedź-Moczarnie (łącznie wszystkie odcinki przed- i powojenne) na tle Mapy Administracyjnej Rzeczypospolitej Polskiej z 1937 r. – arkusze 37 Nowy Sącz i 38 Lwów, skala oryginału 1:300 000 (zmienione)

Właściciele kompleksów leśnych i licznych tartaków w dolinie górnego Sanu, widząc olbrzymie i nieosiągalne wcześniej możliwości zbytu surowca, jakie dała kolejka Nowy Łupków-Majdan, już w pierwszych latach XX w. postanowili

poprowadzić drogę żelazną także na swoich terenach. Jak pisał bowiem K. Acht (1898, s. 95), *każda taka kolej, drobna i podrzędna gałąź w porównaniu z głównym potężnym pniem dróg handlowych, jest dla właściciela lasu główną arterią żywotności i podstawą popłatności jego gospodarstwa, przeto nie powinno się na taki cel skąpić w krótkowidztwie doraźnego wydatku, ale gotowym być do świadczeń w miarę spodziewanych a niezawodnych korzyści przyszłych*. W latach 1900–1905 wybudowano więc nową linię ze Stuposian do Sokolik Górskich (przez Muczne, Tarnawę Niżną i Wyżną), gdzie po przekroczeniu Sanu kolejka wąskotorowa łączyła się z normalnotorową linią Lwów–Użhorod, której budowę właśnie kończono (ryc. 25.6, 25.7).



Ryc. 25.6. Orientacyjny przebieg linii kolejki wąskotorowej Sokoliki Górskie – Ustrzyki Górne (łącznie wszystkie odcinki przedwojenne) na tle Mapy Administracyjnej Rzeczypospolitej Polskiej z 1937 r. – arkusz 38 Lwów, skala oryginału 1:300 000 (oznaczenia jak na ryc. 25.5; zmienione)

Okres prosperity na drewno wszelakiego rodzaju (tartaczne, opałowe, do produkcji beczek i mebli) postanowił wykorzystać także Hipolit Frommer, ówczesny właściciel majątku Beniowa (później w rękach rodziny Rubinsteinów), gdzie kolejka nie dotarła. Na jego polecenie wybudowano linię od granicy Beniowej z Bukowcem do potasznicy. W górnym odcinku biegła wzdłuż potoku Halicz i miała



Ryc. 25.7. Lokomotywa „Marie” (zwana przez pracowników „Maryśką”) na linii Sokoliki Górskie–Stuposiany z turystami pozującymi do zdjęcia (ok. 1909 r.)

Źródło: Kusal (2005, s. 99).

kilka krótkich odgałęzień – trzy powyżej potasznicy i jedno poniżej (Darocha, 1997). Z założenia inwestycja miała charakter prowizoryczny i po wyeksploatowaniu drzewostanów wokół potasznicy została zlikwidowana. Drugi odcinek biegł od tartaku w Beniowej do podnóża Kopołowca, początkowo lewym brzegiem potoku Negryłów. Co ciekawe, nie miał on połączenia z główną linią kolejki. Po wstępnym przetarciu surowiec przewożono uciągiem konnym z Beniowej do Sokolik Górskich – na stację, w celu dalszego transportu, lub do zakładu produkcji beczek („Becz-karni”) w Bukowcu (ryc. 25.8).

Ostatni odcinek drogi żelaznej w dolinie górnego Sanu, wybudowany jeszcze przed wybuchem I wojny światowej (prawdopodobnie w latach 1910-1912), powstał z inicjatywy Ludwika Fürsta – ówczesnego właściciela tartaku parowego zlokalizowanego w Łokciu na tzw. Młyniszczu, czyli u ujścia Mucznego do Sanu. Torowisko poprowadzono z tegoż Łokcia, doliną Mucznego między Kiczera Dydiowską a Jeleniowatym, do Krutówki, gdzie przy ładowni drewna łączyło się z główną linią Stuposiany–Sokoliki (Rygiel, 2011). Przypuszczalnie w początkowym okresie funkcjonowania kolejki wagoniki z drewnem ciągnięte były po szynach przez konie.

W północnej części omawianego regionu biegła jeszcze jedna, mało znana linia kolejki wąskotorowej – ze wsi Stebnik do Krościenka (doliną potoku Stebnik), gdzie łączyła się z linią normalnotorową do Chyrowa. Zbudowano ją prawdopodobnie na początku XX w., zaś eksploatację przerwano wraz z dekonstrukcją w latach 30. Kolejka ponownie funkcjonowała w latach 1944-1951, kiedy tamtejsze tereny należały do ZSRR (Darocha, 1999).

Nigdy natomiast nie zrealizowano innego projektu, być może z powodu wybuchu I wojny światowej, o którym krótką wzmiankę można znaleźć w „Sylwaniu” w 1913 r.: *Celem eksploatacji lasów zatwarnickich, wybudowaną zostanie kolej*

leśna prowadząca do Ustrzyk, długości wraz z odnogami przeszło 60 km. Wykonanie trasy tej kolei poruczonem zostało firmie Juliusz Weis we Lwowie, jako reprezentantowi firmy Roesseman i Kühneman. Kolej ta będzie jedną z największych leśnych kolejek w Europie (Nowa..., 1913, s. 95).



Ryc. 25.8. Willa Rubinsteinów w Bukowcu (w miejscu zwanym Starą Beczkarnią) na kartce pocztowej z 1932 r.

Źródło: Kusal (2005, s. 117).

Załamaniem się wąskotorowego transportu szynowego w całym omawianym regionie nastąpiło w 1914 r. Na początku wojny, podczas przesuwania się frontów austriacko-rosyjskich, zniszczono część mostów, przepustów i torowisk, ale już w 1916 r. rozpoczęto odtwarzanie infrastruktury i w ograniczonym zakresie przywrócono funkcjonowanie taboru. Pożoga wojenna doprowadziła do olbrzymiego zapotrzebowania na surowiec drzewny, czyli najtańszy materiał budowlany niezbędny do odbudowy spalonych gospodarstw. Doskonale zdawali sobie z tego sprawę właściciele ziemscy i spółki handlowe. Niemal natychmiast po zakończeniu wojny przystąpiono do modernizacji torowisk, nasypów, mostów i przepustów, powiększono tabor i stopniowo zaczęto zastępować stare lokomotywki parowe opalane bukowymi polanami, nowymi – „węglowymi” (Rygiel, 2009).

Ważne inwestycje poczyniono także w dolinie Wołosatego, gdzie na początku lat 20. XX w. wybudowano nowy odcinek kolejki ze Stuposian do Ustrzyk Górnych (przez Pszczeliny i Bereżki), przedłużając tym samym istniejącą linię biegnącą z Sokolik Górskich. W kolejnych latach zbudowano liczne boczne odgałęzienia. Najczęściej pełniły one funkcje „dojazdówek” do miejsc eksploatacji, ale także bocznic manipulacyjno-spedycyjnych, służących do formowania składów (główne stacje manipulacyjne istniały na tzw. Brenzbergu za Muczmem i w Pszczelinach). Posuwając się od Ustrzyk Górnych były to następujące odgałęzienia (Darocho, 1996, 1997; ryc. 25.6):

– Ustrzyki Górne – w dolinie Rzeczycy w stronę Berehów Górnych,

- Ustrzyki Górne – w dolinie Terebowca,
- Bereżki – u ujścia potoku Zwór do Wołosatego,
- Bereżki – w górę potoku Bystry w kierunku Caryńskiego,
- Pszczeliny – u ujścia potoku Widełki do Wołosatego,
- Muczne – w górę potoku Bystra pod Bukowym Berdem,
- Tarnawa Niżna – w górę potoku Roztoki pod północne stoki Krzemienia.

Warto jeszcze wspomnieć, że na nieodległym pograniczu Bieszczadów Zachodnich i Beskidu Niskiego, z inicjatywy Jana i Stanisława Potockich z Rymanowa, właścicieli wielkiego majątku leśnego w dolinie Osławy, powstała w latach 1922–1923 kolejka Rzepedź–Duszatyn–Mików (12 km). W 2. połowie lat 20. wybudowano trzy boczne odgałęzienia: w Prełukach (wzdłuż potoku Kołodzialny), Duszatynie (w górę potoku Olchowaty) oraz w Mikowie Górnym (wzdłuż potoku Mikowy w kierunku przełęczy Żebrak). Mimo dekonstrukcji, główna linia tej kolejki funkcjonowała nieprzerwanie aż do wybuchu wojny, a następnie, po krótkiej przerwie, aż do 1944 r., kiedy to oddziały UPA rozpoczęły celowe niszczenie i rozbieranie infrastruktury. W latach 20. podjęto także próbę uruchomienia kolejki biegnącej z Komańczy-Letniska w kierunku grzbietu Jasieniowej. Zakończyła się ona całkowitym fiaskiem, bowiem podczas oficjalnego odbioru gotowego torowiska wagonik wiozący członków komisji wykoleił się (Rygiel, 2011). Pozostałe inwestycje transportowe w pobliskiej Komańczy miały już jedynie charakter lokalnych ciekawostek²²³.

W latach 20., czyli w czasie drugiej dekady prosperity na rynku drzewnym, kolejki na trasach Nowy Łupków–Majdan²²⁴ i Ustrzyki Górne–Sokoliki Górskie kursowały regularnie według rozkładu – dwa razy dziennie w obie strony. Przewożono przede wszystkim drewno na platformach i wózkach kłonicowych. Na stanie kolejki Ustrzyki Górne–Sokoliki Górskie znajdowały się także wagoniki osobowo-bagażowe dołączane do lor z drewnem, którymi przewożono robotników i okolicznych mieszkańców, zaś na trasie Nowy Łupków–Majdan jeździły nawet osobne składy towarowo-osobowe. Ponadto, można było uzyskać w zarządach niektórych tartaków zgodę na wykorzystanie motorowych drezyn, którymi dowożono także zaopatrzenie do sklepów. Z transportu ochoczo korzystali również turyści, przy czym musieli uprzednio uzyskać zgodę kierownika pociągu i uiścić niewielką opłatę. Jazda odbywała się na własne ryzyko – podróżujący musieli zrzec się

²²³ Mowa o dwóch torowiskach wąskotorowych powstałych w latach 20. i przeznaczonych wyłącznie do uciągu konnego. Funkcjonowały one w sposób następujący: pod górę konie ciągnęły puste platformy, które następnie obciążone drewnem zjeżdżały samoczynnie w dół, hamowane hamulcami ręcznymi i dragami. Oba torowiska użytkowano okresowo, w zależności od potrzeb, przez około 3–5 lat.

²²⁴ Warto w tym miejscu wspomnieć, że niemal przez cały okres międzywojenny, w związku z nowym podziałem geopolitycznym po 1918 r., odcinek toru kolejki o długości 1,2 km w rejonie Balnicy i Solinki przebiegał po czechosłowackiej stronie granicy. Oczywiście takie poprowadzenie kolei nie było niczym dziwnym przed wojną, skoro było podyktowane względami terenowymi, jednak z chwilą, gdy dawna granica wewnętrzna między Galicją i Węgrami stała się granicą państwową Polski i Czechosłowacji, miejsce to stało się pewnego rodzaju osobliwością komunikacyjną. Podczas przejazdu przez obcy teren eskortują pociąg strażnicy graniczni (Wrzosek, 1938, s. 88). Dopiero w 1938 r. na mocy dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej (Dz.U. 1938 Nr 87 poz. 585) przyłączono do Polski obszar źródłiskowy Udavy (0,8 km²) na południowym stoku Matragony w postaci pasa przygranicznego o szerokości około 70 m i długości 1,2 km wraz z torowiskiem kolejki.

wszelkich pretensji w przypadku ewentualnych wypadków. Taki wymóg nie był bezpodstawny. O ile bowiem trasa Nowy Łupków–Majdan (z wyjątkiem odcinków Majdan–Strubowiska–Kalnica i Strubowiska–Beskid) była dosyć bezpieczna, o tyle odcinek Stuposiany–Sokoliki z pewnością do takich nie należał. Jeszcze gorzej było na niedostępnych dla turystów²²⁵ odgałęzieniach, gdzie niemalże normą były niebezpieczne zakręty i karkołomne zjazdy, podczas których sypano na szyny drobny piasek rzeczny lub nawet podkładano pod koła parowozów drewniane kliny. Nierzadko kursy kończyły się wypadnięciem składów z szyn, notowane były nawet ofiary śmiertelne. W końcowych fazach eksploatacji, kiedy dalsza modernizacja infrastruktury nie miała już ekonomicznego uzasadnienia, przez najbardziej niebezpieczne drewniane mostki obsługa wraz z maszynistą przechodziła na piechotę, zaś pociąg przejeżdżał sam na wolnych obrotach (ryc. 25.9) (Rygiel, 2009).



Ryc. 25.9. Most kolejki wąskotorowej na linii Sokoliki Górskie–Stuposiany na kartce pocztowej z około 1909 r.

Źródło: Kusal (2005, s. 99).

Przełom lat 20. i 30. był początkiem końca koniunktury na surowiec drzewny i produkcję tartaczną. Mimo że całe wieki Bojkowszczyzna Zachodnia stała na uboczu wielkich wydarzeń, tym razem ogólnoswiatowy kryzys gospodarczy jej nie ominął. Preludium stanowiła jednak wyjątkowo mroźna zima lat 1928/1929, która doprowadziła do wymarznienia olbrzymich kompleksów bieszczadzkich lasów bukowo-jodłowych²²⁶, a w konsekwencji do nadmiaru surowca

²²⁵ Jednym z wyjątków był odcinek z Beniowej do podnóża Kopołowca. Tamtejsza kolejka, kursując nieregularnie (tylko w miarę potrzeb) i transportując dłużycę i drewno stosowe (sągowę), udostępniona była także dla okazjonalnych turystów oraz studentów leśnictwa Politechniki Lwowskiej, odbywających w Beniowej coroczne praktyki (Rygiel, 2011).

²²⁶ Początkowo zabójcze zmiany chorobowe były utajone i następowały tylko wewnątrz pni, konarów i gałęzi (tzw. twardziel mrozowa). J. Kosina (1929) pisał wręcz, że najdotkliwiej ucierpiały lasy w dolinie Sanu, natomiast wyżej w górach nic nie wskazywało na zbliżającą się klęskę.

drzewnego niskiej jakości (masowe wyręby chorych drzew). Drastycznemu spadkowi cen towarzyszyły także narastające konflikty między właścicielami majątków, zakładami drzewnymi i spółkami handlowymi a komisarzem ochrony lasów, który domagał się ograniczenia eksploatacji, zwłaszcza w dobrach ciśnieńskich (Darocho, 2007).

Najszybciej i najdotkliwiej załamanie koniunktury odbiło się na gospodarce surowcem drzewnym w dolinach górnego Sanu i Wołosatego. Utrata płynności finansowej Polskiej Spółki Drzewnej Stuposiany, związana z brakiem możliwości spłat zaciągniętych kredytów hipotecznych, zmusiła W. Hermana, jednego z jej głównych udziałowców, do podjęcia decyzji o rozpoczęciu likwidacji kolejki Ustrzyki Górne–Sokoliki Górskie²²⁷. Rozbiórkę torowisk rozpoczęto od odcinka przebiegającego przez majątek Stuposiany. Doprowadziło to do ostrych konfliktów między poszczególnymi udziałowcami, bowiem spowodowało odcięcie odcinka biegnącego dalej do Ustrzyk Górnych od linii normalnotorowej Lwów–Użhorod, uniemożliwiając tym samym zbyt drewna pozyskiwanego na terenach ciągnących do doliny Wołosatego. Niedługo później, mimo kolejnych fal protestów właścicieli lasów, tartaków, spółek handlowych i samych mieszkańców, zamknięto także odcinek Muczne–Sokoliki Górskie, bowiem utrzymywanie skróconej linii okazało się całkowicie nieopłacalne. Aż do 1939 r. kontynuowano rozbieranie torowisk

Zewnętrzne symptomy pojawiły się dopiero w momencie silnego zaawansowania procesów rozkładu, aktywowanych dodatkowo przez infekcje bakteryjne i zarodniki grzybów (Kucharzyk, 1999). Po trzech latach pełna defoliacja objęła miejscami nawet 80% drzewostanów bukowych. Tak pisał o tym A. Kuczera (1931, s. 11), wspominając wycieczkę na Halicz: *Tu zaczynał się las bukowy, ciągnący się aż ku połoninie bukowskiej, przedstawiający obecnie istne cmentarzysko, gdyż cały las pamiętnej zimy 1929, wymarł do szczytu. Ogołocone z liści, nagie szkielety drzew, dziwnie odbijały od świeżej zieleni okolicznych połonin i polan leśnych, wywołując w przechodniu uczucie litości i smutku*. Kilka lat później A. Wrzosek (1938, s. 90) donosił, że *na szczytach widać nie tylko pojedyncze obumarłe drzewa, ale w wielu miejscach rozległe, grozą tchnące cmentarzyska nagich szkieletów pni*.

²²⁷ Brak dokumentacji źródłowej uniemożliwia podanie dokładnych dat zamknięcia i fizycznej rozbiórki głównej linii, a tym bardziej jej bocznych odgałęzień, zaś przytaczane w literaturze fakty nie tworzą spójnego chronologicznego obrazu. Prawdopodobnie jako pierwszy zlikwidowano odcinek od granicy Beniowej z Bukowcem do potasznia – torowisko tej kolejki H. Gąsiorowski (1935) określa jako stare i nieużywane. Wątpliwości budzi odcinek od tartaku w Beniowej do podnóży Kopołowca, bowiem według wspomnień Stefani Rubinsteiowej, właścicielki majątku, nie istniał on już na początku lat 30., zaś zdaniem jej siostrzenicy, Janiny Melzer, funkcjonował aż do 1939 r. (Rygiel, 2011, s. 79). Innego zdania jest M. Augustyn (2006, s. 107) pisząc, że *jako pierwsza przestała istnieć linia od tartaku parowego w Beniowej do potoku Negrylow, później zaś zlikwidowano linię łączącą osadę Potasznia z tartakiem Beczkarnia w Bukowcu*. Oba wydarzenia datuje na koniec lat. 20. Niejasna jest także chronologia wydarzeń związanych z główną linią. Z pewnością istniała latem 1931 r., co uwiecznili w swoim opisie A. Kuczera (1931). Najczęściej przyjmuje się, że została zamknięta do 1933 r., zaś rok później rozpoczęto rozbiórkę torowisk. Pozostaje to jednak w sprzeczności zarówno z opisem podróży z Ustrzyk Górnych do Sokolik Górskich dokonany przez H. Gąsiorowskiego (1935, s. 75–77), jak i ze wzmianką A. Wrzoska (1938, s. 93), że *kolejka z Sokolik do Ustrzyk Górnych została zlikwidowana w 1936 r.* Także na mapach topograficznych WIG 1:100 000 z 1937 r., opracowanych na podstawie map 1:25 000 z 1935 r., widnieje cała główna linia kolejki z odgałęzieniem w górę potoku Rzeczyca. Z dużym prawdopodobieństwem można stwierdzić, że część infrastruktury istniała jeszcze w latach 50. Na mapie Sztabu Generalnego WP z 1955 r. oznaczono bowiem odcinek linii kolejowej wąskotorowej w dolinie Muczego, a także torowisko rozebranej linii między Ustrzykami Górnymi a Pszczelinami oraz w Tarnawie Niżnej. Świadectwem trwającej w latach 50. rozbiórki jest fakt, że na mapie z 1960 r. (stan 1958) odcinek w Muczem oznaczony jest już tylko jako torowisko nieistniejącej linii, zaś w dolinie Wołosatego brak już jakiegokolwiek sygnatury.

– głównie na terenach zabudowanych, a więc relatywnie łatwiej dostępnych, skąd istniała możliwość wywozu niepotrzebnego taboru i infrastruktury (zwłaszcza szyn), sprzedawanych po cenie złomu. W ten sposób historia kolejki w dolinach górnego Sanu i Wołosatego bezpowrotnie się zakończyła.

W świetle powyższych faktów dziwić mogą plany budowy zupełnie nowej kolejki wąskotorowej biegnącej doliną Sanu – od Sanoka do Przemyśla. Jeszcze bardziej oderwany od ówczesnych realiów gospodarczych regionu wydaje się projekt jej przedłużenia z 1936 r., według którego jedna linia miała biec od ujścia Solinki do Sanu aż po Sokoliki Górskie, zaś druga doliną Solinki do Cisnej. Budowę tego układu komunikacyjno-transportowego argumentowano potrzebą większej mobilności wojska w głąb gór, a także koniecznością transportu drewna, kamienia budowlanego i drogowego oraz ropy naftowej ze złóż w Polanie, Chrewcie, Rajskim i Studennem (Lipelt i in., 2004).

Inaczej potoczyły się losy drogi żelaznej Nowy Łupków–Majdan, która funkcjonowała aż do wybuchu wojny²²⁸, kursując trzy razy w tygodniu: w poniedziałki, środy i piątki (Słuszkiewicz, 1938). Po krótkiej przerwie, już jesienią 1939 r., ponownie przywrócono do życia główną linię i rozpoczęto eksploatację lasów – tym razem do celów wojskowych. Niemcy mieli pełną swobodę działania, zwłaszcza po likwidacji linii demarkacyjnej na Sanie między Rzeszą a Związkiem Radzieckim w 1941 r., bowiem konfiskacie uległy wszystkie lasy porzucone przez właścicieli majątków oraz należące do Żydów i osób aresztowanych. Sprawny transport był także niezbędny do przewożenia przymusowych kontyngentów, czyli zwierząt hodowlanych, płodów rolnych oraz drewna, bowiem na gminy i wsie, a w praktyce na właścicieli koni, nałożony był obowiązek zrywki i dowozu do stacji określonych ilości surowca (Rygiel, 1987). Niemcy zmodernizowali istniejącą infrastrukturę i tabor. Przywrócono nie tylko przewozy towarowe, ale nawet ruch pasażerski, który odbywał się w wagonikach trzeciej klasy. Dość powiedzieć, że w latach 1942–1943 w rozkładach jazdy figurowały po trzy połączenia w obie strony, a pierwszy skład wyruszał z Nowego Łupkowa już o północy.

Kolejne załamanie transportu kolejowego nastąpiło wraz z nadejściem wojsk radzieckich w 1944 r., a przysłowiowym „gwoździem do trumny” były walki z UPA trwające w latach 1945–1947. Celowo niszczone wtedy infrastrukturę (w tym

²²⁸ Niejasna jest natomiast historia bocznych odcinków Majdan–Strubowiska–Kalnica i Strubowiska–Szpickiera–Beskid. Z. Rygiel (2011) podaje, że został on całkowicie rozebrany na początku lat 30. Być może bazuje na wzmiance A. Wrzosa (1938, s. 93), że *kolejkę z Cisnej do Kalnicy i Beskidu rozebrano przed 7 laty*. M. Augustyn (2006, s. 106) twierdzi natomiast, że wobec problemów finansowych rodziny Borek-Prek, ówczesnych właścicieli kolejki, w latach 30. ograniczano wprawdzie stopniowo jej wykorzystanie do coraz krótszych odcinków, ale nigdy nie podjęto decyzji o likwidacji, a tym bardziej o rozbiorze infrastruktury. Jego domniemania są częściowo zgodne z sytuacją na mapie WIG z 1937 r., na której naniesiono wprawdzie linię kolejki gospodarczej Majdan–Strubowiska–Beskid, ale odcinek Strubowiska–Szpickiera–Smerek oznaczono sygnaturą nasypu (musiał więc być rozebrany już w 1935 r.). W czasie okupacji hitlerowskiej linia ponoć została odbudowana i była wykorzystywana do 1944 r. (Rygiel, 2011). Pierwsza powojenna mapa Sztabu Generalnego WP z 1955 r. przedstawia identyczną sytuację, jak międzywojenne materiały WIG-u. Jej wojskowy charakter i przeznaczenie pozwalają sądzić, że infrastruktura kolejowa należała do tych elementów sytuacji, których stan był unaczęsniony w 1954 r. To by oznaczało, że w okresie międzywojennym rozebrano jedynie torowisko Strubowiska–Szpickiera–Kalnica, natomiast odcinek Majdan–Strubowiska–Beskid przetrwał do lat 50.

mosty i przepusty), podkłady wykorzystywano do budowy schronów i umocnień obronnych oraz jako drewno opałowe, zaś nasypami przemieszczał się ciężki sprzęt wojskowy. Mimo tych wszystkich zniszczeń tuż po wojnie, bo już w latach 1948-1949, rozpoczęto planowanie odbudowy i rozbudowy bieszczadzkiej kolejki wąskotorowej (patrz rozdział 38).

25.3. Transport drogą wodną

Górny, bieszczadzki odcinek Sanu nigdy nie był tak intensywnie wykorzystywany do transportu, jak Dniestr czy huculskie Czeremosze i Prut. Tamtejsze spławny drewna, które trwały nawet kilka dni (Orłowicz, 1914), rozpoczynały się w miejscach lokalizacji klauz wodnych²²⁹. Obecność tych konstrukcji na Bojkowszczyźnie Zachodniej budzi jednak wątpliwości. Z jednej strony bowiem brak jest w materiałach źródłowych jakichkolwiek doniesień o spławianiu drewna górnym Sanem, a tym bardziej jego góorskimi dopływami. Wynika to z faktu, że *między spławną rzeką a drobnymi potokami góorskimi wielka zachodzi różnica. Te gęste, wszędzie w lesie rozgałęzione, żyłki w swym naturalnym stanie do spławu najczęściej wcale się nie nadają i dopiero sztucznymi środkami do tego celu dadzą się nagiąć. [...] trzeba samo łożysko prostować, pogłębiać, rozbijać w niem skały i usuwać kamienie, łagodzić jazami i progami nagłe spadły, ubezpieczać brzegi przed wartkim prądem spiętrzonej wody, wreszcie: drzewo w danym miejscu schwytać, uwięzić i wylądować* (Acht, 1898, s. 98). Wprawdzie w 1819 r. rząd austriacki nakazał oczyścić górny bieg Sanu z kamieni i głazów, umożliwiając tym samym samospław drewna już od wysokości Smolnika n. Sanem, ale w praktyce nie skorzystano z tej możliwości. M. Orłowicz (1914, s. 71) stwierdzał wręcz krótko i autorytatywnie, że w Bieszczadach *klauz nie ma*.

Z drugiej natomiast strony M. Darocha (1997, s. 230-231) donosi o pozostałościach tamy w korycie potoku Roztoki, o których pisze tak: *Jest to prawdopodobnie klauza, jedyna zachowana w polskich Bieszczadach. Przegradza ona całą szerokość wąwozu, utrzymując sobą masy mułu naniesionego przez dziesiątki lat. Jej wierzchem przepływa woda, tworząc z prawej strony niewielki wodospad. W niektórych miejscach oderwane i poskręcane szynowe wzmocnienia wiszą jednym końcem w powietrzu*. Także Z. Rygiel (2011) wspomina o spławianiu niewielkich ilości drewna z Dźwiniacza Górnego, przy czym jego doniesienia nie są osadzone w materiałach źródłowych i wydają się mało prawdopodobne.

Wobec powyższej dychotomii poznawczej najbardziej wiarygodne są informacje, że najwyższe położone miejsca w Bieszczadach Zachodnich, z których ruszały transporty drewna drogą wodną, to wsie Polanki n. Solinką i Tworylne n. Sanem. Na początkowych odcinkach spław miał charakter dziki. Dopiero niżej, na

²²⁹ Klauzy wodne, budowane powszechnie w Karpatach Wschodnich, a także w Beskidach Zachodnich (zwłaszcza w Beskidzie Żywieckim) od początku XIX w. aż do lat 70. XX w., to poprzeczne tamy przegradzające ciek. W środkowej ich części znajdował się otwór, którego otwarcie powodowało nagłe wydostanie się dużych ilości spiętrzanej wody, porywającej zgromadzone poniżej drewno.

zakolach rzeki, wylawiano wyrzucane przez nurt kłody, które następnie wiązano w tratwy w bindugach w Rajskim, Terce, Bukowcu, Wołkowi, Zawozie, Polańczyku i Solinie. Takie tafle, składające się z 6-10 pni, spławiano następnie do tartaku w Lesku-Łukawicy (Augustyn, 2006; Rygiel, 2011). San z rzeki spławnej stawał się tam żeglowną, jednak tylko okresowo, czyli przy dogodnym stanie wód i dobrej pogodzie. Dalej transportowano głównie drewno i zboże, ale także płótno, owoce czy wyroby garncarskie (Chlebowski i in., 1889). Wykorzystywano do tego głównie tzw. galary, czyli małe stateczki wiosłowe, bezżaglowe, o kształcie wydłużonego prostokąta i nieznacznie wzniesionym dziobie i rufie. Służyły do jednorazowego spławu w dół rzeki, gdzie były rozbierane i sprzedawane jako surowiec drzewny (Czownicki i Półciwiarzek, 2001). Przy mniej korzystnych warunkach spławy rozpoczynały się w Dubiecku (Tatomir, 1876) lub dopiero w Jarosławiu (Stupnicki, 1864). W okresie międzywojennym realizowano je od ujścia Solinki do Leska-Łukawicy. Transport drogą wodną na górnym Sanie definitywnie zakończył się wraz z budową zapory w Myczkowcach.

Literatura

- Acht K., 1898, *Powszechna Wystawa Krajowa 1894 r. i siły produkcyjne kraju. Leśnictwo. Gospodarstwo lasowe*, Wydział Krajowy, Lwów.
- Arlamowski K., Kaput W. (wyd.), 1970, *Lustracja województwa ruskiego 1661-1665. Część I. Ziemia przemyska i sanocka*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wyd. PAN, Wrocław-Kraków.
- Augustyn M., 2006, *Monografia rozwoju przemysłu drzewnego jako podstawowego czynnika przekształceń środowiska leśnego Bieszczadów Zachodnich w XIX i pierwszej połowie XX wieku*, Stacja Badawcza Fauny Karpat MiZ PAN, Ustrzyki Dolne.
- Augustyn M., 2009, *Materiały do analizy antropogenicznych i ekonomicznych przemian we wsi Wołosate w latach 1788-1880*, Stacja Badawcza Fauny Karpat MiZ PAN, Ustrzyki Dolne.
- Augustyn M., 2012, *Materiały do analizy przemian antropogenicznych i ekonomicznych na obszarze wsi Ustrzyki Górne w latach 1777-1900*, Stacja Badawcza Fauny Karpat MiZ PAN, Ustrzyki Dolne.
- Bratro E., 1935, *Z historii dróg w Polsce*, Czasopismo Techniczne, 53, 21, s. 373-378.
- Bratro E., 1936, *Pierwszy inżynier drogowy na ziemi polskiej*, Czasopismo Techniczne, 54, 7 (s. 113-119) i 8 (s. 136-143).
- Budzyński Z., 2013, *Cesarские го́щице в Гали́ции. Первый этап будовы сети д́рог битых (wg mapy jó́зефи́нськей Фри́дери́ка Мие́га) (w:) J. Kamińska-Kwak (red.), Гали́цкiе дро́ги и бездро́жа. Studium íнфраструктуры, о́рганиза́ции и ку́льтуры по́дрóжова́ния*, Instytut Historii Uniwersytetu Rzeszowskiego, Rzeszów, s. 25-57.
- Bukowski W., Dybaś B., Noga Z. (red.), 2014, *Galicja na jó́зефи́нськей ма́pie топогра́фичне́й 1779-1783*, 5, A, Instytut Historii PAN, Instytut Historii UP, Kraków.
- Charewiczowa Ł., 1925, *Handel średniowiecznego Lwowa*, Studja nad Historją Kultury w Polsce, 1, Wyd. Zakładu Narodowego im. Ossolińskich, Lwów.
- Chlebowski B., Walewski W., Sulimierski F. (red.), 1889, *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*, 10, nakładem Władysława Walewskiego, Warszawa.

- Czajkowski J., 1995, *Dzieje osadnictwa historycznego na Podkarpaciu i jego odzwierciedlenie w grupach etnograficznych* (w:) J. Czajkowski (red.), *Łemkowie w historii i kulturze Karpat*, 1, Muzeum Budownictwa Ludowego w Sanoku, Sanok, s. 27-166.
- Czownicki Z., Półciwarteł J., 2001, *Ze studiów nad spltawem i urzřdzeniami wodnymi na Sanie w czasach nowożytnych*, Wyd. Wyższej Szkoły Pedagogicznej, Rzeszów.
- Darocha M., 1996, *Szlakami kolejek wąskotorowych w Bieszczadach (Część I)*, Bieszczad, 3, s. 109-134.
- Darocha M., 1997, *Szlakami kolejek wąskotorowych w Bieszczadach (Część II)*, Bieszczad, 4, s. 201-232.
- Darocha M., 1999, *Szlakami kolejek wąskotorowych w Bieszczadach (Część IV)*, Bieszczad, 6, s. 265-277.
- Darocha M., 2007, *Szlakami kolejek wąskotorowych w Bieszczadach (Część IX). Kolejka z Cisnej-Majdanu do Woli Michowej*, Bieszczad, 13, s. 243-290.
- Dąbkowski P., 1931, *Ziemia Sanocka w XV stuleciu. Część 1*, Wydawnictwo do dziejów kultury ziem wschodnich Rzeczypospolitej Polskiej, 11, nakł. redakcji, Lwów.
- Dąbrowski J., 1911, *Kraków a Węgry w wiekach średnich*, Rocznik Krakowski, 13, s. 188-250.
- Dudziński T., 1973, *Droga Karpacka na terenie woj. rzeszowskiego (informacja do załączonego szkicu)*, Problemy Zagospodarowania Ziem Górskich, 11, s. 167-170.
- Falkowski J., Pasznyi B., 1935, *Na pograniczu łemkowsko-bojkowskim. Zarys etnograficzny*, Prace Etnograficzne, 2, Wyd. Towarzystwa Ludoznawczego, Lwów.
- Fastnacht A., 2007, *Osadnictwo ziemi sanockiej w latach 1340-1650*, Oficyna Wydawnicza Miejskiej Biblioteki Publicznej im. Grzegorza z Sanoka, Sanok.
- Fredro A., 1917, *Trzy po trzy. Pamiętniki z epoki napoleońskiej*, nakł. Gebethnera i Wolffa, Warszawa-Kraków.
- Gąsiorowski H., 1935, *Przewodnik po Beskidach Wschodnich. Tom pierwszy. Część I. Bieszczady*, Książnica-Atlas, Lwów-Warszawa.
- Goetel W., 1973, *Projekt Drogi Sudecko-Karpackiej*, Problemy Zagospodarowania Ziem Górskich, 11, s. 23-30.
- Hemerling K., 1898, *Dla cyklistów. Przewodnik po Galicji (Dodatek do mapy Kornmana), „Koło. Kalendarz Sportowy”*, Lwów.
- Janeczek A., 2013, *Staropolski układ komunikacyjny na mapie jęzefińskiej Galicji z lat 1779-1783. Szansa czy iluzja rekonstrukcji* (w:) J. Kamińska-Kwak (red.), *Galicyskie drogi i bezdroża. Studium infrastruktury, organizacji i kultury podró¿owania*, Instytut Historii Uniwersytetu Rzeszowskiego, Rzeszów, s. 9-24.
- Jawor G., 2000, *Osady prawa wołoskiego i ich mieszkańcy na Rusi Czerwonej w późnym średniowieczu*, Wyd. UMCS, Lublin.
- Kornman S., 1898, *Komunikacje Galicji i Bukowiny. Dodatek statystyczny do S. Kornmana mapy Galicji i Bukowiny*, nakł. księgarńi H. Altenberga we Lwowie, Lwów.
- Kosina J., 1929, *O szkodach wyrzřdzonych w drzewostanach przez mrozy w zimie r. 1928/29*, Sylwan, 47, 4 (s. 301-304) i 5 (s. 499-501).
- Krukar W., 2000, *Gniazdo Tarnicy-Halicza i dolina Wołosatego. Materiały do monografii*, Almanach Karpacki „Płaj”, 20, s. 9-67.
- Kucharzyk S., 1999, *Wpływ mrozów w zimie 1928/1929 na rozwój drzewostanów w Bieszczadach i w Bieszczadzkim Parku Narodowym*, Sylwan, 143, 8, s. 25-47.
- Kuczera A., 1931, *Wśród Bojków*, Koło Przyjaciół Harcerzy, Sambor.
- Kuczera A., 1937, *Samborszczyzna. Ilustrowana monografia miasta Sambora i ekonomji samborskiej. Tom II*, Księgarńia Nauczycielska w Samborze, Sambor.
- Kukulak J., 2004, *Zapis skutków osadnictwa i gospodarki rolnej w osadach rzeki górskiej na przykładzie aluwiiów dorzecza górnego Sanu w Bieszczadach Wysokich*, Prace Monograficzne, 381, Wyd. Naukowe Akademii Pedagogicznej, Kraków.

- Kusal P., 2005, *Zapomniane Bieszczady*, Ruthenus, Krosno.
- Kwak J., 2013, *Rozwój i warunki komunikacji w Rzeszowie w dobie autonomii Galicji* (w:) J. Kamińska-Kwak (red.), *Galicijskie drogi i bezdroża. Studium infrastruktury, organizacji i kultury podróżowania*, Instytut Historii Uniwersytetu Rzeszowskiego, Rzeszów, s. 83-93.
- Lewicki S.A., Orłowicz M., Praschil T., 1912, *Przewodnik po zdrojowiskach i miejscowościach klimatycznych Galicji*, Krajowy Związek Zdrojowisk i Uzdrowisk, Lwów.
- Libiński X.H., 1912, *Jak czytać austriackie mapy wojskowe i oryentować się z ich pomocą w terenie?* Księgarnia G. Gebethnera i Sp., Kraków.
- Lipelt R. (red.), Oberc F., Oberc W., Puchała L., Stachowicz W., Zając E., 2004, *Życie gospodarcze ziemi sanockiej od XVI do XX w.*, Stowarzyszenie Inicjowania Przedsiębiorczości w Sanoku, Sanok.
- Maj Z., Pelisiak A., 2015, *Północ-południe, południe-północ. O bieszczadzkich, transkarpacczych szlakach komunikacyjnych raz jeszcze*, Bieszczady Odnalezione, 3, s. 53-63.
- Nowa olbrzymia kolej leśna w Galicji*, 1913, Sylwan, 31, 2, s. 95.
- Opaliński D., 2013, *Galicijskie trasy według przewodników turystycznych* (w:) J. Kamińska-Kwak (red.), *Galicijskie drogi i bezdroża. Studium infrastruktury, organizacji i kultury podróżowania*, Instytut Historii Uniwersytetu Rzeszowskiego, Rzeszów, s. 255-264.
- Orłowicz M., 1914, *Ilustrowany przewodnik po Wschodnich Karpatach, Galicji, Bukowiny i Węgier*, Oddział Lwowski Krajowego Związku turystycznego, Lwów.
- Ossendowski F.A., 1939, *Karpaty i Podkarpacie*, Wyd. Polskie R. Wegnera, Poznań.
- Pelisiak A., 2014, *Z południa na północ, z północy na południe. Próba odtworzenia biegu naturalnych, transkarpacczych szlaków komunikacyjnych wczesnego neolitu na podstawie znalezisk obsydianowych*, Bieszczady Odnalezione, 2, s. 43-54.
- Pelisiak A., Maj Z., 2013, *New Neolithic and Early Bronze Age finds from the Bieszczady Mountains (Wetlina River Valley and its surroundings)*, Acta Archaeologica Carpathica, 48, s. 265-272.
- Pelisiak A., Maj Z., Pelisiak M., Maj T., 2015, *Nad Solinką i Beskidnikiem. Nowe odkrycia materiałów z końca młodszej epoki kamienia i początków epoki brązu w rejonie Moczarnego*, Bieszczady Odnalezione, 3, s. 27-35.
- Pieradzka K., 1939, *Na szlakach Łemkowszczyzny*, Komitet do spraw szlachty polskiej zagrodowej na Wschodzie Polski, Kraków.
- Pol W., 1851, *Rzut oka na północne stoki Karpat i przyległe im krainy*, Drukarnia Czasu, Kraków.
- Polaczek J., 2013, *Szlak winny – inny wymiar* (w:) J. Kamińska-Kwak (red.), *Galicijskie drogi i bezdroża. Studium infrastruktury, organizacji i kultury podróżowania*, Instytut Historii Uniwersytetu Rzeszowskiego, Rzeszów, s. 265-274.
- Preidl W., 2009, *Obiekty tunelowe na trasach galicyjskich kolei żelaznych*, Górnictwo i Geoinżynieria, 33, 3/1, s. 297-312.
- Robak Z., 2008, *Drogi czy bezdroża? Niektóre aspekty średniowiecznej komunikacji*, Alma Mater, s. 291-295.
- Rygiel Z., 1987, *Zarys gospodarki leśnej i przemysłu drzewnego w okresie międzywojennym i w latach okupacji w Bieszczadach Zachodnich*, Sylwan, 131, 6, s. 37-44.
- Rygiel Z., 2009, *Jedzie bieszczadzka ciuchcia... Kolejki leśne w Bieszczadach* (w:) P. Luboński (red.), *Bieszczady. Przewodnik dla prawdziwego turysty*, Oficyna Wydawnicza Rewasz, Pruszków, s. 107-113.
- Rygiel Z., 2011, *Z dziejów bieszczadzkich kolejek leśnych*, Ruthenus, Krosno.
- Sawicki L., 1911, *Wędrowki pasterskie w Karpatach. I, Sprawozdania z Posiedzeń Towarzystwa Naukowego Warszawskiego, Wydział II, Nauk antropologicznych, spo-*

- łecznych, historii i filozofii, 4, 6, Towarzystwo Naukowe Warszawskie, Warszawa, s. 79-106.
- Schneider A., 1874, *Baligrodzka droga* (w:) *Encyklopedia do krajoznawstwa Galicyi*, t. 2, z. 6, Wydział Krajowy, Lwów, s. 460-463.
- Schramm W., 1958, *Lasy i zwierzyzna Gór Sanockich*, PWN, Poznań.
- Schramm W., 1961, *Formy osadnictwa wiejskiego w środkowych Karpatach na tle rozwoju historycznego i warunków fizjograficzno-gospodarczych*, Roczniki Nauk Rolniczych, 94-D.
- Siwek A., 2003, *Droga historyczna jako dobro kultury. Rozważania na przykładach z terenu parków narodowych województw małopolskiego i podkarpackiego* (w:) J. Partyka (red.), *Ochrona dóbr kultury i historycznego związku człowieka z przyrodą w parkach narodowych*, Ojcowski Park Narodowy, Ojców, s. 153-163.
- Skibiński K., 1897, *Powszechna Wystawa Krajowa 1894 r. i siły produkcyjne kraju. Komunikacje. Cz. 1, Drogi i koleje*, Wydział Krajowy, Lwów.
- Słuszkiewicz E., 1938, *Przewodnik po Sanoku i Ziemi Sanockiej*, Polskie Towarzystwo Tatrzańskie, Sanok.
- Soja R., 2002, *Hydrologiczne aspekty antropopresji w polskich Karpatach*, Prace Geograficzne, IGiPZ PAN, 186, Warszawa.
- Sposoby uporządkowania i utrzymania w dobrym stanie dróg powiatowych i gminnych w Galicyi zebrał i zestawil J. K. K. Drogomistrz*, 1875, nakł. i drukiem W. Korneckiego, Kraków.
- Staszic S., Leśniewski C. (opr.), 1931, *Dziennik podróży Stanisława Staszica 1789-1805*, Archiwum do Dziejów Literatury Polskiej, ser. II, tom 2, Polska Akademia Umiejętności, Kraków.
- Stupnicki H., 1864, *Geograficzno-statystyczny opis królestwa Galicyi i Lodomeryi*, drukiem Kornela Pillera, Lwów.
- Szuro S., Mađurowicz-Urbańska H. (red.), 1997, *Informator statystyczny do dziejów społeczno-gospodarczych Galicji. Koleje żelazne w Galicji w latach 1847-1914*, Towarzystwo Wydawnicze „Historia Iagellonica”, Kraków.
- Tatomir L., 1876, *Podręcznik geografii Galicyi na podstawie prac monograficznych i urzędowych źródeł*, Księgarnia Seyfartha i Czajkowskiego, Lwów.
- Tell A., 1936, *Powiat Lesko. Próba charakterystyki gospodarczej*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich we Wrocławiu, sygn. 12171/III.
- Tobiasz M., 1961, *Jak budowano trakt podkarpacki w 1818-1823 r.*, Wierchy, 30, s. 187-192.
- Walczak W., 1946, *Znaki topograficzne stosowane najczęściej na mapach polskich Wojsk. Instytutu Geograf. oraz najważniejsze znaki na mapach byłych zaborów*, Wiedza – Zawód – Kultura, Kraków.
- Wąsacz M., 1929, *Ruskie przełęcze karpackie w czasach nowożytnych*, Prace historyczne wydane ku uczczeniu 50-lecia Akademickiego Koła Historyków Uniwersytetu Jana Kazimierza we Lwowie 1878-1928, Akademickie Koło Historyków, Lwów, s. 314-337.
- Wierzbicki L., 1907, *Rozwój sieci kolei żelaznych w Galicyi od roku 1847 włącznie do roku 1890*, Związkowa Drukarnia we Lwowie, Lwów.
- Wolski J., 2007, *Przekształcenia krajobrazu wiejskiego Bieszczadów Wysokich w ciągu ostatnich 150 lat*, Prace Geograficzne, IGiPZ PAN, 214, Warszawa.
- Wrzosek A., 1938, *Cisna i zachodnie krańce Bieszczadów*, Wierchy, 16, s. 84-93.
- Wyrozumska B., Buczek K. (oprac.), 1970, *Lustracja dróg województwa krakowskiego z roku 1570*, Materiały Komisji Nauk Historycznych, 21, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wyd. PAN, Wrocław-Gdańsk.

Zaborski B., 1939, *Sprawy ludnościowe, kultury i swojszczyzny. 1. Zagadnienia ludnościowe Karpat Polskich*, Rocznik Ziem Górskich, Wyd. Związku Ziem Górskich, Warszawa, s. 213-237.

Z prac Biura Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Lwowskiego, 1939, Rocznik Ziem Górskich, Wyd. Związku Ziem Górskich, Warszawa, s. 201-208.

Akty prawne

Dekret Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 listopada 1938 r. o zjednoczeniu z Rzeczpospolitą Polską ziem odzyskanych w listopadzie 1938 r. i o rozciągnięciu na te ziemie mocy obowiązującej niektórych aktów ustawodawczych (Dz.U. 1938 Nr 87 poz. 585).

Mapy (układ chronologiczny)

Karte des Königreiches Galizien und Lodomerien, 1:28 800, 1779-1783, zdjęcia: Col. XIII Sec. 107, 108, Col. XIV Sec. 122-125, Col. XV Sec. 137-141.

Koenigreich Galizien und Lodomerien herausgegeben im Jahre 1790 von Liesganig. Nach den vorzüglichsten neuern Hulfquellen vermehrt und verbessert von dem k.k.Oest. Generalquartiermeisterstabe im Jahre 1824, 1:288 000, 1824 r., arkusze: XV, XVI, XXI, XXII.

Administrativ-Karte von den Königreichen Galizien und Lodomerien mit dem Grossherzogthume Krakau und den Herzogthümern Auschwitz, Zator und Bukowina in 60 Blättern, 1:115 000, 1855 r., arkusze: 29 Rymanów, Sanok, Bukowsko und Lisko, 30 Bircza, Nizankowice, Dobromil, Sambor, Staremiasto, Starasol und Ustrzyki dolne, 36 Baligrod und Wola michowa, 37 Lutowiska, Podbusz, Turka und Borynia.

Karta dawnej Polski z przyległemi okolicami krajów sąsiednich według nowszych materiałów na 1:300 000, 1840-1859, 1:300 000, arkusze: XXXII Kraków, XXXIII Lwów, XXXVII Stanisławów, XLVII E.

Spezialkarte der k.k. Österreichisch-Ungarischen Monarchie, 1:75 000, arkusze: Zone 8 Col. XXVI Lisko und Mezö-Laborc (1880), Zone 8 Col. XXVI Lisko und Mezölaborcz (1911), Zone 8 Col. XXVII Ustrzyki Dolne (1880), Zone 9 Col. XXVI Wola Michowa u. Radvany (1879), Zone 9 Col. XXVI Wola Michowa u. Izbugyaradvany (1913), Zone 9 Col. XXVII Orosz-Ruszká und Dydiowa (1880), Zone 9 Col. XXVII Zemplenoroszi und Dydiowa (1913), Zone 9 Col. XXVIII Turka (1879), Zone 9 Col. XXVIII Turka (1911).

Mapa Administracyjna Rzeczypospolitej Polskiej, 1:300 000, 1929-1935 (wyd. 1937), arkusze: 37 Nowy Sącz i 38 Lwów.

Mapa taktyczna Wojskowego Instytutu Geograficznego, 1:100 000, 1937-1938, arkusze: P51 S33 Jaśliska, P51 S34 Lesko, P51 S35 Ustrzyki Dolne, P52 S34 Łupków, P52 S35 Dźwiniacz Górny, P52 S36 Turka.

Mapa topograficzna Sztab Generalny W.P., 1:50 000, 1955 r., arkusz: P52 S35 Dźwiniacz Górny A i B (wydanie tymczasowe).

Mapa topograficzna Sztab Generalny W.P., 1:25 000, 1960 r., arkusze: M-34-106-C-a Krzemieniec, M-34-106-C-b Ustrzyki Górne.