

Kazimierz
Karolczak

Uniwersytet Pedagogiczny
im. Komisji Edukacji
Narodowej w Krakowie

Od miasteczka do miasta. Limanowa w procesie przemian cywilizacyjnych w XIX wieku

Od mestečka k mestu. Limanowa v období civilizačných premien v 19. storočí

Na ziemiach polskich już od czasów I Rzeczypospolitej (do dziś) o przynależności osady do miasta rozstrzyga decyzja administracyjna, tj. nadanie praw miejskich. Tak wyznaczona miejskość Limanowej sięga II połowy XVI wieku, kiedy to na sejmie piotrkowskim w 1565 roku król Zygmunt August podpisał przywilej lokacyjny dla Stanisława Jordana z Zakliczyna¹. Było to więc miasto prywatne, które przez kolejne dwa wieki miało 26 właścicieli. Oni też w znacznej mierze wpływali na jego funkcjonowanie, jako że mieszkańcy podlegali im bezpośrednio w zakresie władzy administracyjno-sądowej. Rozwój miasteczka (tak właśnie je nazywano w XVII i XVIII wieku) zależał nie tylko od aktywności mieszkańców, relacji z właścicielami, ale i nawiedzających ten teren epidemii oraz wydarzeń zewnętrznych, np. wojen, podczas których nakładano na mieszczan wyniszczające kontrybucje. Pierwszy rozbiór Rzeczypospolitej sprawił, że po 1772 roku Limanowa znalazła się pod administracją austriacką, w ramach nowej prowincji nazwanej Galicją. Była niewielkim miasteczkiem, w XVII wieku zajmowała powierzchnię około 1/2 łana kmiecego, a znalazłszy się w strukturach administracji galicyjskiej należała do grona najmniejszych miast prowincji. W 1787 roku obszarem, obliczanym na 246 mórg, znacznie odbiegała od pozostałych 12 miast obwodu sądeckiego, co wyraźnie widać w porównaniu chociażby ze znajdującym się na dziesiątym miejscu Grybowem (915 mórg), nie wspominając już nawet o największym Nowym Targu (7226 mórg)². W XIX wieku większość miast galicyjskich

¹ F. Leśniak, *Miasto w latach 1565–1772*, [w:] *Limanowa. Dzieje miasta*, t. I: 1565–1945, pod red. F. Kiryka, Kraków 1999, s. 69.

² A. Falniowska-Gradowska, *Studia nad społeczeństwem województwa krakowskiego w XVIII wieku. Struktura własności ziemskiej i użytkowania gruntów w świetle ustaw józefińskich*, Warszawa 1982, s. 15.

znacznie rozszerzała swą powierzchnię, wchłaniając okoliczne wsie, natomiast obszar Limanowej nie uległ większej zmianie. W 1900 roku było to 346 mórg 429 sążni², tj. 199 ha 26 arów 50 m².

Przejęcie administracji przez Austriaków wpłynęło raczej korzystnie na rozwój gospodarczy miasta i regionu. Wprowadzenie sądów doraźnych pozwoliło w krótkim czasie opanować szerzące się rozbójnictwo i poprawić bezpieczeństwo na drogach. Cesarz Franciszek potwierdził patentem z 20 kwietnia 1792 roku uprawnienia do odbywania jarmarków i targów nadane Limanowej na mocy wcześniejszych przywilejów królów polskich³. Limanowa powoli wychodziła z zapaści w ostatnich latach przynależności do Rzeczypospolitej. Miasto cieszyło się względną opieką rządu, wzrosły uprawnienia gminy, stopniowo poprawiał się poziom życia bogatszych mieszczan, którzy chcąc się wyróżnić uszlachcali swoje nazwiska.

Franciszek Bujak oszacował na podstawie formularzy przysyłanych przez administrację austriacką, że w okresie sporządzania katastru józeffińskiego w Limanowej było około 70 domów, a zabudowa skupiona była wokół rynku. W końcu XVIII wieku źródłem utrzymania podstawowych grup ludności małych miasteczek i wsi było rolnictwo. O ile jednak wieś prawie wyłącznie żyła z pracy na roli, o tyle miasteczka skupiały także pewną liczbę osób świadczących usługi dla ludności rolniczej. Byli nimi rzemieślnicy i drobni na ogół kupcy, których raczej można nazwać handlarzami. Do nielicznych profesjonalnych rzemieślników w sezonie zimowym dołączali rolnicy trudniący się wytwórczością typu chałupniczego. W zasadzie trudno mówić w pierwszej połowie XIX wieku w Limanowej o klasycznym rzemiośle cechowym, gdyż jedynie szewcy posiadali odrębny cech, a pozostałych rzemieślników katolickich zrzeszał tzw. cech wielki, który potem aż do I wojny światowej istniał jako bractwo kościelne. Rozbiory położyły kres dawnemu znaczeniu cechów, a ich przywileje zniosła w Galicji w 1778 roku ordynacja cechowa. Na jej podstawie ułatwiono dostęp do cechów, zniesiono ograniczenia liczby pracowników zatrudnianych przez mistrzów, skasowano cenniki, wyłączono spod jurysdykcji cechów powstające w miastach manufaktury, a zarządowi miejskiemu dano prawo wydawania pozwoleń na produkcję przemysłową. Przeciętny mieszkaniec Limanowej nie należał do zbyt zamożnych. Cały jego majątek nieruchomy składał się na ogół z drewnianego domu i kawałka pola. Dochody z pracy na roli były podstawą utrzymania czwartej części ludności Limanowej, która liczyła w tym czasie do 500 mieszkańców.

Nie ulega wątpliwości, że było to wówczas jedno z typowych, licznych małych miasteczek galicyjskich, o których Franciszek Bujak pisał, że jedno takie miasto „przypadało prawie na 18–20 wsi. Pod względem rozwoju gospodarczego stały one niewątpliwie niżej niż wieś i miały znaczenie

³ ANK, Starostwo Limanowa, sygn. St. 4.

głównie jako targowiska, jako punkty zborne dla wiejskiej ludności rolniczej i przemysłowej⁴. Wśród 13 miast obwodu sądeckiego Limanowa zajmowała także jedno z ostatnich miejsc pod względem liczby ludności.

Tabela 1. Liczba ludności miast obwodu sądeckiego w latach 1780–1870

Miasto	Liczba ludności		
	1780	1824	1870
Nowy Sącz	2351	4650	9358
Nowy Targ	2277	2876	4658
Stary Sącz	2442	3108	3759
Piwniczna	1331	2155	2843
Muszyna	1153	1730	1906
Ciężkowice	1265	1998	1782
Grybów	1087	1386	1782
Krościenko	1064	1199	1491
Bobowa	906	1073	1266
Tylicz	933	1342	1263
Limanowa	430	588	1107
Tymbark	218	616	657
Zbyszyce	247	316	343

Źródło: M. Adamczyk, U. Perkowska, *Stosunki ustrojowe*, [w:] *Dzieje miasta Nowego Sącza*, t. II, pod red. F. Kiryka i S. Płazy, Kraków 1993, s. 67; *Przewodnik statystyczno-topograficzny i skorowidz obejmujący wszystkie miejscowości z przysiółkami w Królestwie Galicji, W. X. Krakowskiem i X. Bukowinie, według najświeższych skazówek urzędowych*, wyd. K. O. Orzechowski, Kraków 1872.

W końcu XVIII wieku Limanowa była więc ponadpięciokrotnie mniejsza od Starego i Nowego Sącza oraz od Nowego Targu. W ciągu stu pierwszych lat pod panowaniem Habsburgów dynamiczny przyrost ludności pozwolił zmniejszyć Limanowej dystans do większości ośrodków, ale nie zmienił jej dopiero jedenastego miejsca wśród trzynastu miast obwodu sądeckiego. Szybszy rozwój demograficzny w tym czasie zanotowały jedynie Nowy Sącz, będący siedzibą władz obwodowych, oraz niewielki Tymbark (siedziba powiatu). Na kształtowanie się liczby ludności podstawowy wpływ miał ruch naturalny oraz migracje. W pierwszej połowie XIX wieku w życiu miasta nie zaznaczała wielkiego udziału ludność żydowska. Nie mamy wprawdzie precyzyjnych danych co do wielkości tej grupy, ale dla 1841 roku miejscowy proboszcz szacował liczbę Żydów w całej parafii (Limanowa i okoliczne wsie) na 100–130 osób (mniej więcej 30 rodzin), a to oznacza, że stanowili około 13% wszystkich mieszkańców.

Miasteczko nie posiadało najprostszycy nawet urządzeń użyteczności publicznej, co było charakterystyczne dla tego typu miejscowości w ca-

⁴ F. Bujak, *Rozwój gospodarczy Galicji 1772–1914*, [w:] F. Bujak, *Wybór pism*, t. II, Warszawa 1975, s. 345.

łym regionie. Warunki mieszkaniowe, higieniczne, jak i sposób odżywiania się nie sprzyjały długowieczności. Opieka zdrowotna w zasadzie nie istniała, a lekarz dostępny był dla nielicznych. Wszystko to sprawiało, że Limanowa nie była w tym czasie atrakcyjnym miejscem do zamieszkania, nie przyciągała nawet ludności z okolicznych wsi. W połowie XIX wieku warunki bytowe mieszczan limanowskich niewiele różniły się od tych, w jakich żyli chłopci w okolicznych wsiach. Zboże mielono w domowych żarnach, a nieliczni tylko korzystali z młyna. Podstawę pożywienia stanowił razowy chleb i żarnowe kołaczki⁵.

Na przełomie XVIII i XIX wieku Galicja miała bardzo słabo rozwiniętą sieć drogową, co utrudniało komunikację nawet pomiędzy większymi ośrodkami miejskimi. Szczególnie brakowało dróg w rejonach podgórskich. Odsunięcie od szlaków komunikacyjnych dodatkowo utrwalało zapóźnienia cywilizacyjne regionu. Po przejęciu prowincji przez Austrię nowe władze chcąc powiązać ten teren z resztą monarchii musiały stworzyć nowe szlaki komunikacyjne, przebiegające nie jak dotychczas z południa na północ, ale równoleżnikowo. W tym celu w 1817 roku rozpoczęto budowę liczącego aż 714 mil tzw. traktu karpackiego, mającego połączyć Morawy z Galicją Wschodnią, co dla wielu miast regionu stanowiło ważny, trudny do zastąpienia czynnik jakiegokolwiek rozwoju. Trakt poprowadzono przez Białą, Żywiec, Mszanę Dolną, Limanową, Nowy Sącz, Grybów, Krosno, Sanok, Drohobycz do Stryja. Pierwsze 50 mil drogi od strony zachodniej oddano do użytku już w 1823 roku, a całość sukcesywnie w latach trzydziestych XIX wieku⁶. Dla Limanowej, jako ośrodka dopiero kształtującego swą „miejskość”, to bez wątpienia kluczowe wydarzenie z pierwszej połowy XIX wieku, a jednocześnie całkowicie niedoceniane przez badaczy regionu.

Drugim wydarzeniem, wpływającym na rozwój miasta jako lokalnego centrum wymiany handlowej, było uwłaszczenie chłopów. Wraz z nim wieś stała się bardzo atrakcyjnym terenem zbytu towarów dostarczanych tam dotychczas jedynie przez rzemieślników. Po 1848 roku chłop zmienił nie tylko sposób gospodarowania, ale i styl życia, ubierania się i pogląd na świat. Wzrosła jego kultura, a tym samym i potrzeby, których nie był w stanie zaspokoić tzw. przemysł domowy i nieprzygotowane na tak gwałtowny wzrost popytu rzemiosło. To ostatnie było w Limanowej bardzo słabo rozwinięte i nie wykorzystano w pełni kilkunastoletniego okresu tak sprzyjającego lokalnej gospodarce. Potem te możliwości słabły, jako że w to miejsce wchodził stopniowo przemysł fabryczny z różnorodnymi i stosunkowo tanimi wyrobami. Mało nowoczesne, wręcz prymitywne

⁵ Ks. J. Joniec, *Historia Parafii Limanowskiej* [Limanowa] 1953, s. 34–35 (maszynopis).

⁶ ANK, Teki Antoniego Schneidra, sygn. 431, s. 200; M. Stöger, *O gościach publicznych w Galicji*, „Rozmaitości” 1832, nr 23.

rzemiosło Limanowej nie było w stanie z nimi konkurować na lokalnym rynku. Przez pewien czas barierą dla masowego napływu towarów przemysłowych był jeszcze transport, ale budowa sieci linii kolejowych w Galicji ostatecznie rozwiązała ten problem, wywołując jednocześnie kolejny poważny kryzys miejscowego rzemiosła.

Negatywne skutki dotyczyły głównie szewców, jedynej liczniejszej branży limanowskiego rzemiosła, która ze swoimi wyrobami wychodziła poza granice miasteczka. Przez lata zaspokajała potrzeby całego regionu Limanowej, oferując proste w formie, chłopskie buty z cholewkami. Szewcy uczyli się rzemiosła na miejscu, a to sprawiało, że prymitywny sposób wytwarzania butów nie ulegał większym zmianom. Dopiero dzięki ułatwieniom komunikacyjnym w mieście pojawiły się wyroby nowocześniejsze, a w ślad za nimi bardzo powoli zmieniało się miejscowe rzemiosło. Postępowi nie sprzyjało zacofanie edukacyjne Galicji aż do lat 60. XIX wieku. Możliwości kształcenia młodzieży limanowskiej ograniczały nie tylko warunki materialne rodziców, ale też brak szkół na poziomie gimnazjalnym. Druga połowa XIX wieku przyniosła też istotne zmiany w sposobie ubierania się, spowodowane przede wszystkim rozwojem przemysłu włókienniczego, dzięki któremu w Limanowej pojawiły się nowe asortymenty tkanin i inne rodzaje odzieży. Tańsza, ale i efektywniejsza produkcja przemysłowa wypierała miejscowe wyroby domowe i rzemieślnicze.

W miasteczku brakowało inteligencji, a rozwój kulturalny ograniczał się w zasadzie wyłącznie do działań o charakterze oświatowym i towarzyskim. Niewielkie ożywienie w kulturze nastąpiło dopiero po przeniesieniu siedziby powiatu z Tymbarku do Limanowej, z czym wiązał się przyjazd do miasta kilku rodzin urzędniczych. Ośrodkiem życia towarzyskiego stał się natomiast dwór Marsów w Starej Wsi, który przyciągał artystów, promieniował kulturalnie na cały powiat. W założonym w 1853 roku kasynie odbywały się zebrania obywatelskie, zabawy, odczyty i teatry amatorskie młodzieży szlacheckiej i inteligenckiej, zjeżdżającej tu aż z okolic Krakowa i Gorlic⁷. Dla większości mieszkańców Limanowej nie miało to jednak żadnego znaczenia.

Wynikiem reformy administracyjnej, przeprowadzonej w Galicji w latach 1866–1867, było utworzenie 74 powiatów (starostw), dla których wyznaczono siedziby lokalnych władz. Miejscem takim została Limanowa, pełniąc już od połowy lat pięćdziesiątych funkcję lokalnego ośrodka administracyjnego w obwodzie sądeckim. Dla miasta był to niewątpliwie awans decydujący w następnych dziesięcioleciach o jego rozwoju. Odtąd o jego znaczeniu nie decydowały funkcje gospodarcze i edukacyjne, ale administracyjne, przyciągające mieszkańców całego starostwa, zajmującego obszar 950 km², podzielonego na 92 gminy i 68 obszarów dworskich.

⁷ F. Bujak, *Limanowa*, Kraków 1902, s. 53.

Jedno z najmniejszych miast Galicji zyskało tym samym szansę rozwoju podobnie jak znacznie większe ośrodki miejskie. Petenci odwiedzający zlokalizowane tu urzędy przy okazji załatwiali w mieście różnorakie interesy. W ślad za urzędnikami liczniej pojawili się w mieście kupcy żydowscy.

Systematycznie zwiększała się liczba mieszkańców Limanowej w XIX wieku, co było odbiciem tendencji obserwowanych w całej ówczesnej Galicji, podobnie jak i w Europie. Wpływał na to nie tylko wysoki przyrost naturalny, ale poprawa jakości życia, co zmniejszało umieralność niemowląt i wydłużało przeciętną długość życia ludzkiego. Postępy czyniła medycyna, zredukowano skutki epidemii klęsk głodu, miasta zaczęły oferować mieszkańcom większy komfort życia. Z gwałtownego przyspieszenia procesów cywilizacyjnych w dziewiętnastowiecznej Europie korzystały jednak w pierwszym rzędzie duże miasta, w których żyło się coraz bezpieczniej i wygodniej. Wynikało to przede wszystkim z postępów inżynierii miejskiej, dzięki której ludzie mniej byli narażeni na skutki klęsk żywiołowych, coraz sprawniej działającą komunikację zbiorową, a przede wszystkim żyli w coraz lepszych warunkach higienicznych. Limanowa procesom tym nie podlegała, jako że w drugiej połowie XIX wieku nie posiadała jeszcze większości urządzeń charakteryzujących miasta wchodzące w tzw. proces europeizacji, by wymienić tylko wodociąg, kanalizację, bruki, oświetlenie gazowe i elektryczne. Procesy modernizacyjne objęły na ziemiach polskich jedynie nieliczne, głównie większe miasta zaboru pruskiego i austriackiego.

Tabela 2. Ludność Limanowej w latach 1780–1910

Rok	Liczba ludności
1780	430
1824	588
1841	787
1851	838
1869	1107
1880	1408
1890	1603
1900	1806
1910	2180

Źródło: F. Bujak, *Limanowa*, s. 40; *Przewodnik statystyczno-topograficzny...; Ludność miejska w Galicji i jej skład wyznaniowy 1881–1910*, oprac. I. Weinfeld, „Wiadomości statystyczne o stosunkach krajowych”, R. XXIV: 1912, z. 2, s. 43.

W ciągu 130 lat liczba ludności zwiększyła się pięciokrotnie i dopiero przed I wojną światową Limanowa osiągnęła wielkość Nowego Sącza czy Nowego Targu z końca XVIII wieku. Nawet na przełomie XIX i XX wieku wykazywała średni przyrost ludności, zaliczając się do grupy najmniejszych miasteczek w Galicji Zachodniej. Wyróżnikiem Limanowej w re-

gionie nie była jednak jej wielkość, ale „miejskość”. Jednym z powodów wolniejszego wzrostu było ujemne saldo migracji, spowodowane emigracją zarobkową głównie na kontynent amerykański. Zjawisko to z różnym natężeniem objęło niemal wszystkie powiaty. W latach 1890–1900 Galicję opuściło 303 tys. osób, wśród których było 114 tys. Żydów, 108 tys. rzymskich katolików, 76 tys. grekokatolików i 5 tys. ewangelików. Po 1900 roku trzykrotnie wzrosła emigracja ludności grekokatolickiej i ewangelickiej, o 50% rzymskokatolickiej, a zmniejszyła się ludności wyznania mojżeszowego⁸.

Tradycje wychodźstwa za pracą z okolic Limanowej sięgały jeszcze XVIII wieku, kiedy to w porze prac polowych udawano się na Węgry, do Królestwa Polskiego czy pod Kraków. Później chłopci poszukiwali zajęcia przy budowanych w Galicji drogach oraz przy fortyfikowaniu twierdz w Krakowie (1846–1866) i w Przemyślu (1880–1885). W połowie XIX wieku zaczęła się emigracja do Rumunii, Siedmiogrodu i na Węgry. W okresie autonomicznym popularne stały się też wyjazdy sezonowe do pracy w Zagłębiu ostrawsko-karwińskim w Czechach oraz do Prus (czyli na tzw. Saksy), Belgii i Danii. Najbardziej ceniono jednak pracę za oceanem, mimo że sama podróż pochłaniała zazwyczaj nie tylko oszczędności całej rodziny, ale i kawałek pola⁹. Znacznie bliżej wędrowały córki chłopskie, które często już w wieku 12–13 lat były wysyłane na służbę do zamożniejszych domów w większych miastach, a synowie poszukiwali posady parobka u bogatszych gospodarzy¹⁰.

Pozytywnym skutkiem emigracji były napływające z Ameryki pieniądze, dzięki którym zmniejszał się obszar biedy, a nawet wzrastała możliwość wielu rodzin¹¹, oraz zetknięcie się z osiągnięciami ówczesnej cywilizacji. Reemigranci stawali się nosicielami postępu, a wraz z nimi w okolicach Limanowej pojawiły się nowe narzędzia rolnicze, sprzęty i urządzenia. Przyjęły się przywiezione ze świata „nowinki”: widelce i zegary¹², zaczęto uprawiać nowe odmiany warzyw i owoców. Nie wszyscy

⁸ Najważniejsze wyniki spisu ludności i spisu zwierząt domowych według stanu z dnia 31grudnia 1910 r. podali S. Kasznica i M. Nadobnik, „Wiadomości statystyczne o stosunkach krajowych”, R. XXIV, 1911, z. 1, s. XXXV.

⁹ Na początku XX wieku podróż na kontynent amerykański kosztowała 200–400 k. J. Wielek, *Wędrowniki Limanowian za chlebem*, „Dunajec” 1987, nr 16–17.

¹⁰ J. Macko, *Góry zakwitną sadami*, Warszawa 1967, s. 19.

¹¹ Według zapisków sołtysa, w jednym tylko roku 1902 emigranci przysłali rodzinom w Starej Wsi pieniądze o równowartości 100 tys. koron. W. Gawron, *Stara Wieś*, [w:] *Materiały etnograficzne z powiatu limanowskiego*, z. 1, Wrocław 1967, s. 31.

¹² Pierwszy zegar, sprowadzony do Starej Wsi przez Wawrzyńca Gawrona w 1876 roku, przychodziła oglądać nie tylko ludność okolicznych wsi, ale także mieszczenie limanowscy. P. Kaleciak, *Przemiany w wierzeniach ludowych dotyczących zjawisk astronomicznych, dokonane w XIX i XX wieku we wsiach powiatu*

jednak wracali, część zakładała za oceanem rodziny i osiedlała się tam na stałe. Czasowa emigracja stała się dla niektórych sposobem na życie, źródłem zarobkowania i poprawiania swego statusu materialnego. Nie ograniczali się do jednego wyjazdu, ale czynili to systematycznie co kilka lat.

W ciągu XIX wieku Limanowa coraz bardziej odróżniała się od otaczających ją wsi, nabierała cech charakterystycznych dla ośrodków typu miejskiego. W centrum pojawiły się domy piętrowe i murowane, które jeszcze w pierwszej połowie wieku należały do rzadkości. Niemal połowa wszystkich nieruchomości nie była związana z ziemią, a otaczał je jedynie niewielki ogród. Taki rodzaj zabudowy cechował wówczas tylko miasta, a intensywny ruch budowlany podwoił w ciągu półwiecza liczbę domów w Limanowej ze 110 w 1841 roku do 230 w 1900 roku¹³. W 1890 roku duże wsie w okolicy Limanowej miały na ogół znacznie większą liczbę domów: Słopnice Królewskie – 366, Laskowa – 300, Męcina – 293, Słopnice Szlacheckie – 282, Stara Wieś – 275.

Wzrosła liczba mieszkańców, a w związku z podniesieniem miasta do rangi stolicy powiatu pojawiła się spora grupa ludzi w miarę dobrze sytuowanych, a nieposiadających własnych domów. Powszechne stało się wydzierżawianie mieszkań i czerpanie dochodów z czynszów. Zaczęto budować domy nie tylko na własny użytek, ale przeznaczone na wynajem lokatorom prywatnym i urzędom. Nie były to jeszcze typowe kamienice czynszowe, ale skala zjawiska wskazywała na opłacalność takich inwestycji. Systematycznie zwiększała się liczba osób przypadających na jeden dom, co w pewnym sensie mogło już podkreślać miejski charakter Limanowej. W drugiej połowie XIX wieku podstawowym materiałem budowlanym w Limanowej pozostawało drewno, ale pod koniec stulecia zaczęto stawiać domy murowane. W 1900 roku było ich 12 (tj. 5,2%), z czego 5 stanowiły budynki piętrowe. Mieściły się w nich najważniejsze instytucje w mieście: sąd wraz z aresztem, starostwo, szkoła, zajazd.

Drewniana zabudowa stwarzała poważne zagrożenie pożarowe, co zmuszało władze do wprowadzania zmian w przepisach budowlanych. Od 1882 roku zezwalano na budowę jedynie domów posiadających murowane, wytynkowane kominy, a nową ustawą budowlaną z 13 października 1899 roku Sejm Krajowy zakazał używania słomy do krycia domów w miastach. Bezwarunkowo pokryte materiałem ogniotrwałym (dachówką) musiały być zwłaszcza budynki publiczne (domy modlitwy, sale teatralne, szkoły), a warunkowo pozwalano pokrywać zabudowania trzcina i szuwarami, gdy odległość od posesji innych właścicieli wynosi-

limanowskiego ze szczególnym uwzględnieniem Kasiny Wielkiej, [w:] Materiały etnograficzne..., z. 2, s. 15.

¹³ Mało prawdopodobna jest informacja o 130 domach w Limanowej w połowie lat 60. XIX wieku. ANK, Teki Antoniego Schneidra, sygn. 897, s. 51.

ła co najmniej 10 m¹⁴. Ogromna większość nieruchomości w Limanowej znajdowała się w posiadaniu prywatnym (93,5%), własnością publiczną było jedynie 15 domów.

Nie najlepszy był stan zdrowotny zarówno mieszkańców miasta, jak i okolicznych wsi. Niedożywiona ludność podatna była na zachorowania w okresie powtarzających się różnego typu epidemii, np. cholery. Sporo dzieci rodziło się z upośledzeniem umysłowym, a co piąte umierało we wczesnym dzieciństwie¹⁵. Rzadko korzystano z usług miejscowych lekarzy, a do 1888 roku Limanowa posiadała jedyny w powiecie etat akuszerki. Nawet u ludzi młodych powszechna była próchnica zębów. Rozpowszechniona wówczas jaglica, nieleczona kończyła się zwykle utratą wzroku¹⁶.

W życiu gospodarczym samej Limanowej okres 1867–1918 przyniósł zasadnicze zmiany. Rozwój w tym względzie nie różnił się w istotny sposób od tendencji obserwowanych w ówczesnej Galicji, a stymulowany był dodatkowo podniesieniem miasta do roli lokalnego centrum administracyjno-politycznego. Z miejscowości niewiele różniącej się w końcu XVIII wieku od okolicznych wsi, stała się Limanowa przed I wojną światową także lokalnym centrum gospodarczym, wykraczającym poza tradycyjną sferę rzemieślniczo-usługową. Nadal jednak istotnym źródłem utrzymania ludności było rolnictwo, z którego uzyskiwano niewielkie, ale na ogół pewne dochody, uzupełniane następnie z innych źródeł.

Na przełomie XIX i XX wieku rolnictwo pozostawało głównym źródłem utrzymania dla około 16% mieszkańców miasteczka, a zdecydowana większość ludności żyła z handlu (25,8%), rzemiosła (26%) i usług (23,6%). Struktura taka charakteryzuje miasta spełniające na danym terenie rolę ośrodków lokalnej wymiany towarowej, a przy okazji wypełniających też funkcję centrum życia społeczno-politycznego dla mniejszego lub większego regionu. Zasięg oddziaływania owego ośrodka oraz rodzaj i wielkość zapotrzebowania zgłaszanego przez mieszkańców regionu wpływają na rozwój tego typu miasteczek.

Jednym z większych przedsiębiorstw ulokowanych wprawdzie poza granicami miasta, ale ściśle z nim powiązanych był browar pracujący na obszarze dworskim Starej Wsi. Związany był z Limanową dzierżawą prawa propinacji i dostarczaniem piwa do miejscowych szynków i handlów. Browar Zygmunta Marsa i Braci w Limanowej (taką nosił nazwę przed

¹⁴ „Przewodnik Pożarniczy” 1898, nr 6; 1902, nr 2.

¹⁵ S. Kunicki, *Wpływ warunków materialnych i kulturalnych na zdrowie ludności we wsiach podgorczańskich w okresie 50-ciu lat*, [w:] *Materiały etnograficzne...*, z. 2, s. 75.

¹⁶ J. Macko, *Góry zakwitną...*, s. 20. Jaglica jest wirusową chorobą zakaźną spojówek i rogówek, rozwijającą się wskutek dostania się do worka spojówkowego wydzieliny z oka chorego. Obecnie leczy się ją przy pomocy antybiotyków, wówczas jeszcze nieznanymi.

I wojną światową)¹⁷ nie przynosił większych korzyści miastu, nie pobudzał też rozwoju ekonomicznego tak miasta, jak i okolicy, a dawał jedynie zatrudnienie chłopom z kilku wsi. Surowiec do produkcji sprowadzano bowiem z Węgier¹⁸ (20 wagonów jęczmienia rocznie) i Śląska Cieszyńskiego (6 wagonów słodu); węgiel przywożono z pruskiego Górnego Śląska, a butelki z Moraw. Samodzielnie wyrabiano skrzynki i część beczek, a resztę zamawiano w pracującym dla browaru w Okocimiu warsztacie w Słotwinie pod Brzeskiem. Do zabezpieczenia butelek w transporcie wykorzystywano, podobnie jak kilka innych browarów, słomianki z Mokrzysk pod Brzeskiem¹⁹. Korzystanie z węgierskiego jęczmienia wzbudzało najwięcej kontrowersji, ale miało swoje uzasadnienie ekonomiczne. W powiecie nie było wprawdzie odpowiedniego jakościowo zboża, ale można było je znaleźć w innych rejonach Galicji. Miejscowe opłaty kolejowe znacznie przewyższały jednak taryfy stosowane na kolejach węgierskich, co przy w dodatku tańszym tam jęczmieniu czyniło całą transakcję opłacalną.

Limanowa i powiat były natomiast ważnym terenem zbytu dla produkcji browaru ze Starej Wsi, który rozprowadzał swe piwo w beczkach w większych ilościach także w sąsiednich powiatach: nowosądeckim i myślenickim. Mniejsze ilości piwa butelkowego wysyłano także w inne strony. Do 1893 roku około 800 hl rocznie wysyłano do słowackiego Bardejova. Rynek zbytu ograniczały wysokie taryfy kolejowe, które zmusiły browar do rezygnacji z tego środka transportu. Piwo rozwożono w beczkach załadowanych na wozy konne docierające nie tylko do miejscowości na terenie wspomnianych trzech powiatów, ale np. również do Bardejova!

Dopiero na kilka lat przed I wojną światową pod miastem wyrosło większe przedsiębiorstwo przemysłowe: rafineria ropy naftowej, której budowę rozpoczęto w 1906 roku w Sowlinach. Przedsięwzięcie realizowała spółka francuska występująca pod nazwą: Towarzystwo Naftowe „Światło i Siła” Rafineria Limanowa²⁰. Ropę naftową i węgiel przywożono koleją, a tymi samymi wagonami odsyłano benzynę i oleje. Produkowano też naftę, asfalt oraz parafinę, z której wytwarzano świece. Kierownictwo całej firmy znajdowało się w rękach Francuzów, a personel techniczny sprowadzano ze Śląska, Czech i Niemiec. Część robotników pochodziła

¹⁷ Pełna nazwa zapisana w rejestrze: „Pierwszy browar w kraju systemu gotowania parą Zygmunta Marsa i Braci w Limanowej”. *Skorowidz Przemysłowo-Handlowy Królestwa Galicji*, Lwów 1906, s. 335.

¹⁸ Węgierska część monarchii habsburskiej obejmowała także pobliską Słowację, z którą najczęściej prowadzono wymianę towarową.

¹⁹ F. Bujak, *Limanowa...*, s. 94.

²⁰ W okresie późniejszym spółka zmieniła nazwę na: Towarzystwo Naftowe „Limanowa” sp. z o.o. Rafineria w Limanowej (Małopolska). W. Gawron, *Rafineria w Sowlinach*, „Gazeta Limanowska” z 28 III 1993.

z okolic Jasła, ale z czasem zatrudnienie znajdowali w rafinerii także mieszkańcy Sowlin i okolicznych wsi.

Limanowa na przełomie XIX i XX wieku nie posiadała prócz wspomnianego browaru żadnego większego przedsiębiorstwa (rafinerię wybudowano później). Rzemiosło z niewielkimi wyjątkami znajdowało się w upadku. Nie potrafiło przystosować się do zmian zachodzących w stosunkach produkcji w drugiej połowie XIX wieku oraz przeciwstawić się rosnącej konkurencji towarów przemysłowych napływających dzięki rozwojowi nowych szlaków komunikacyjnych. Kolej mająca połączyć miasteczko ze światem, być dobrodziejstwem dla jego mieszkańców, stała się w pierwszym okresie jednym z ważnych czynników upadku lokalnego rzemiosła. Nie rozwinął się system pracy nakładczej, który mógłby być ratunkiem dla wielu warsztatów. Niekorzystnie odbiła się na działalności drobnych przedsiębiorców austriacka polityka podatkowa. Nie ulega jednak wątpliwości, że podczas wszelkich zmian systemowych najwięcej tracą ludzie słabo wykształceni, nie potrafiący przystosować się do zmieniającej się rzeczywistości, wykazać się własną inicjatywą i przedsiębiorczością. Rzemieślnikom limanowskim brakowało dobrego przygotowania fachowego, wykształcenia ogólnego i znajomości stosunków ekonomicznych panujących w kraju. Nie produkowali swoich wyrobów na skład, nie posiadali – z wyjątkiem rzeźników i masarzy – własnych sklepików, nie wystawiali nawet towarów w oknach.

Uwłaszczenie chłopów oraz związane z nim zmiany społeczno-gospodarcze i obyczajowe na wsi galicyjskiej znacznie poszerzyły pole działania i przyspieszyły rozwój lokalnego handlu. Wieś stała się w krótkim czasie chłonnym rynkiem zbytu dla towarów krajowych, a od lat 60. i zagranicznych. Pojawienie się tych ostatnich wyprzedziło o kilka lat budowę kolei transwersalskiej, ale dopiero jej uruchomienie spowodowało prawdziwy zalew tańszych wyrobów fabrycznych z Czech i Austrii. Nieliczni kupcy limanowscy nastawieni w zasadzie tylko na obsługę niewielkiego miasteczka, niedysponujący większym kapitałem, nie byli w stanie przejąć gwałtownie powiększającego się rynku. Lukę wypełnili tradycyjni pośrednicy w handlu z wsią: Żydzi. W drugiej połowie XIX wieku ich liczba szybko rosła, w mieście osiedlały się coraz to nowe żydowskie rodziny kupieckie. Ofertę handlową kierowali przede wszystkim do chłopów przybywających na jarmarki odbywające się w Limanowej i w kilku innych miejscowościach w okolicy. Stopniowo wychodzili poza miasto, korzystając z oficjalnego anulowania w 1860 roku w zaborze austriackim zakazu osiedlania się Żydów na wsi²¹. Przejmowali naj-

²¹ A. Eisenbach, *Emancypacja Żydów na ziemiach polskich 1785–1870 na tle europejskim*, Warszawa 1988, s. 438.

pierw istniejące tam karczmy²², a w końcu wieku zapoczątkowali rozwój handlu wiejskiego.

Handel rozwijający się przez lata w cieniu innych zajęć, w końcu wieku dawał już utrzymanie czwartej części mieszkańców Limanowej. Odegrał też niemałą rolę w pogłębieniu kryzysu i doprowadzeniu do upadku rzemiosła. Pośrednictwo pomiędzy obcym producentem a miejscowym konsumentem dało spodziewane zyski, ale niemal wyeliminowało z rynku drobnego wytwórcę samodzielnie dotąd zbywającego swój towar.

W drugiej połowie XIX wieku Limanowa była obok Grybowa jednym z najważniejszych rynków handlu bydłem w Galicji Zachodniej. Górzysta okolica sprzyjała hodowli, a stolica powiatu ze względu na swoje położenie ściągała najwięcej hodowców z całego regionu. Regularne targi na zwierzęta odbywały się w 8 miejscowościach powiatu, średnio co trzy tygodnie w każdej z nich. W 1890 roku oferowano tam do sprzedaży 105 tys. sztuk zwierząt, z czego 27 200 sztuk na największym jarmarku w Limanowej.

Na ziemi limanowskiej, podobnie jak na całym Podhalu, słabo rozwinięta była sieć komunikacyjna. Szlaków brakowało zwłaszcza w południowej części powiatu. Jediną dobrze utrzymaną i w całości przejezdną drogą kołową był – oddany ostatecznie do użytku w latach trzydziestych XIX wieku tzw. gościniec cesarski, przecinający powiat od Mszany Dolnej przez Limanową do Nowego Sącza²³. W latach 70. rozpoczęto budowę przebiegającej przez powiat limanowski jednotorowej kolei transwersalskiej, mającej prowadzić przez całą niemal Galicję: od Husiatyna do Żywca. Inwestycja ta przez wiele lat dawała zatrudnienie okolicznej ludności²⁴, a po otwarciu 4 października 1884 roku odcinka Nowy Sącz–Chabówka, limanowianie uzyskali prawdziwy kontakt ze światem. Pociąg nie przyniósł jednak szczęścia Limanowej, korzystającej dotychczas z rosnącego ruchu na „gościńcu cesarskim”. Miasto pełniło rolę stacji etapowej dla podróżnych, a zyskiwali na tym nie tylko szynkarze, ale wszyscy rzemieślnicy i kupcy. Kolej przejęła cały transport tranzytowy, sprowadzając jednocześnie na miejscowy rynek wiele tańszych, fabrycznych wyrobów, co podkopało pozycję rzemiosła. Lokalny, drogowy ruch komunikacyjny sam w sobie nie pobudzał rozwoju gospodarczego miasta.

Szkoła limanowska przeżywała na początku okresu autonomicznego kryzys organizacyjny, ale administracyjne przestrzeganie zatwierdzonej w 1873 roku ustawy o przymusie szkolnym spowodowało stopniowo stały wzrost liczby kształconej tu młodzieży. W 1888 roku powołano do życia Okręgową Radę Szkolną w Limanowej. Spis ludności z 1900 roku

²² Do lat 60. XIX wieku na wielu wsiach powiatu limanowskiego karczmy prowadzili chłopci. F. Bujak, *Limanowa...*, s. 54.

²³ J. Macko, *Góry zakwitną...*, s. 18.

²⁴ *Ibidem*.

wykazał w Limanowej 479 osób powyżej 14 roku życia nieumiejących czytać i pisać, a więc zgodnie z ówczesnymi kryteriami wykształcenia zaliczanymi do analfabetów. Wśród ogółu ludności stanowili oni 26,8%, a po odliczeniu młodzieży w wieku szkolnym aż 41% mieszkańców miasteczka! Limanowa ze swoją jedną szkołą ludową nie była silnym ośrodkiem edukacyjnym. Niewielka grupka młodzieży kontynuującej naukę w szkole średniej udawała się do Nowego Sącza, który od początku doby autonomicznej posiadał pełne gimnazjum²⁵.

Miejscowe życie społeczno-kulturalne pobudzali na ogół urzędnicy, inicjując zakładanie różnego typu organizacji i stowarzyszeń, z których najstarszym, ale i najbardziej specyficznym była Ochotnicza Straż Pożarna, pod której szyldem organizowano zarówno wielkie zabawy miejskie, jak i koleżeńskie spotkania towarzyskie. Ożywienie działalności społeczno-gospodarczej w całym rejonie Limanowej na przełomie XIX i XX wieku związane było z osobą przybyłego tu w 1899 roku Józefa Beka²⁶, któremu powierzono obowiązki sekretarza Rady Powiatowej. Obdarzony ogromną pasją społecznikowską, zaangażował się w prace mające wydzwignąć region z zapaści kulturalnej i gospodarczej. Dążył do podniesienia kultury gospodarowania, wykształcenia społeczeństwa i wzrostu świadomości narodowej.

W drugiej połowie XIX wieku Limanowa była małym, sennym miasteczkiem galicyjskim, do którego z dużym trudem przebijały się nowe prądy polityczne i społeczne fascynujące bądź oburzające mieszkańców większych miast. Wraz z rozwojem oświaty bardziej podatni na nowinki ze świata okazywali się obdarzeni instynktem społecznikowskim niektórzy mieszkańcy wsi, którzy urzeczywistniali swoje potrzeby szerszego działania dzięki poparciu co światlejszych urzędników powiatowych. Niewiele mogli zdziałać pojedynczo w swoich miejscowościach, a wspólne przedsięwzięcia realizowali głównie na terenie Limanowej, co korzystnie odbijało się na rozwoju kulturalnym i społeczno-politycznym miasteczka, ożywiało jego senną atmosferę. Nie ulega wątpliwości, że wieś znajdowała się pod dużym wpływem kościoła, ale dojrzewała politycznie

²⁵ J. Dybiec, *Szkolnictwo*, [w:] *Dzieje miasta Nowego Sącza...*, s. 366.

²⁶ Józef Bek (1867–1931) z wykształcenia prawnik, był więziony w 1891 roku w cytadeli warszawskiej oraz w Petersburgu za działalność w Związku Robotników Polskich. Przymusowo osiedlony w Rydze, prowadził tam, wraz z żoną Bronisławą, tajne nauczanie polskich dzieci (1892–1893). Potajemnie przedostali się do Galicji i po krótkim pobycie we Lwowie osiedli w Limanowej, gdzie zyskali protektora w osobie ówczesnego marszałka powiatu Zygmunta Marsa. Po zakończeniu I wojny światowej wrócili do Warszawy, a Józef objął stanowisko podsekretarza stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych. Synem Beków (używali spolszczonego brzmienia nazwiska) był późniejszy minister spraw zagranicznych II Rzeczypospolitej Józef Beck. M. Kowalska, *Józef Bek*, „Dunajec” 1988, nr 51/52.

i kulturalnie wraz z rozwojem ruchu ludowego. Czasopisma ludowe stały się nie tylko źródłem poznania świata i panujących w nim stosunków społecznych i politycznych, ale także wyrażały dążenia i oczekiwania ludności wiejskiej. Patriotyczne uroczystości urządzone oficjalnie dla podkreślenia więzi z dynastią habsburską, na początku XX wieku akcentowały coraz częściej aspiracje narodowe Polaków, ukazywały kształtującą się świadomość społeczeństwa polskiego.

Droga Limanowej „od miasteczka do miasta” trwała wyjątkowo długo i w rzeczywistości nie zakończyła się przed I wojną światową. Należy jednak pamiętać, iż w końcu XVIII wieku, a więc w punkcie wyjściowym, „miastem” była jedynie z nazwy, podczas gdy faktyczny poziom jej rozwoju nie odbiegał od otaczających ją wsi. Na początku XX wieku nie wyróżniała się wprawdzie wśród innych, mniejszych miast Galicji, ale już w swoim regionie wypełniała rolę lokalnego centrum, nie tylko z racji przyznanych jej funkcji administracyjnych.

SUMMARY

From Town to City. Limanowa in the Process of Civilisation Changes in the 19th Century

In the second half of the 18th century Limanowa was a small town in the Western Galicia, which considering the economic growth did not distinguish itself from neighbouring villages. Due to having the city rights and privileges to host fairs and markets given earlier, it was a local centre of sorts. An important influence on the development of the town in the first half of the 19th century can be found in the construction of the Carpathian route, and in the 1860s – the administration reform, which resulted in Limanowa turning into the starosty seat. Since then its importance was not judged by the economic and educational functions, but rather administration ones, driving the inhabitants of the entire poviat near. At the end of the 19th century many inhabitants of the city emigrated for work, and the re-emigrants became the carriers of progress. At the turn of 19th and 20th centuries Limanowa accentuated its “citizenship” also by the style of building construction and fulfilling the education function for the entire poviat.