

Turystyka kolejowa na Dolnym Śląsku

Krzysztof Lewandowski

Przedmiotem tego artykułu jest analiza rozwiązań stosowanych do promocji turystyki na kolei, po kolei i z koleją na terenie Dolnego Śląska. Nawiązuje się do opublikowanego na łamach Przeglądu Komunikacyjnego artykułu pt. Kolejowe przewozy turystyczne na Dolnym Śląsku, Nr 9-10/2011 pani Marty Szczęch i Krzysztofa Lewandowskiego.

Artykuł recenzowany zgodnie z wytycznymi MNiSW

data zgłoszenia do redakcji: 07.05.2013

data akceptacji do druku: 04.09.2013



dr inż.
Krzysztof Lewandowski
Politechnika Wrocławska,
Wydział Mechaniczny,
Zakład Logistyki i Systemów
krzysztof.lewandowski@pwr.wroc.pl

Jak dawniej organizowano kolejowy ruch turystyczny

Dolny Śląsk przed II Wojną Światową leżał na terenie Niemiec. Od chwili powstania pierwszej linii kolejowej w 1842 r. sukcesywnie rozwijano sieć połączeń do ośrodków turystycznych. Jeszcze przed I Wojną Światową pociągi dla turystów i kuracjuszy z Berlina i Hamburga jeździły do uzdrowisk w Kotlinie Kłodzkiej i w Sudetach.

Przed II Wojną Światową mieszkańcy Wrocławia, Drezna, czy nawet Berlina mogli do

trzeć do podnóża Karkonoszy jednym środkiem transportu, oferującym komfortowe warunki podróżowania (Rys. 1) [8]. Jeździły tędy m.in. pociągi dalekobieżne relacji Berlin - Kudowa Zdrój oraz Jelenia Góra - Bytom. Po II Wojnie Światowej pod zarządem PKP (Polskich Kolei Państwowych) sukcesywnie odbudowywano połączenia kolejowe z uzdrowiskami po zniszczeniach wojennych i powojennych. W listopadzie 1946 roku wróciły pociągi do Mirska, a od grudnia tegoż roku dalej do Świeradowa-Zdroju [43]. W kwietniu 1947 r. na zjeździe turystycznym we Wrocławiu zgłoszono postulat, aby wprowadzić bezpośrednie wagony kolejowe z Katowic i Warszawy do Łądko-Zdroju, co mogłoby ułatwić dojazd kuracjom inwalidom [4]. Później uruchomiono tzw. wagony bezpośrednie w relacjach do uzdrowisk w Kotlinie Kłodzkiej. Pociągi prowadziły połączenia z Helu, Poznania i Warszawy. Dla zapewnienia dostępności zachodniej części Karkonoszy ze Szklarskiej Poręby uruchamiano połączenia do Gdyni i Warszawy przez Wrocław. W latach 1980 i 1982-1988 dla uczestników

Biegu Piastów organizowano specjalne darmowe pociągi relacji Jelenia Góra – Jakuszyce, które na stacji końcowej służyły narciarzom jako szatnia i przechowalnia. Ze względu na brak możliwości manewrów, lokomotywy znajdowały się na obu końcach składu [9]. Na początku lat 90 tych XX wieku nastąpiło stopniowe wygaszanie popytu na liniach kolejowych do miejscowości turystycznych na Dolnym Śląsku [21].

Inicjatywy turystyki kolejowej Polsce Turystyczny szlak kolejowy przez Karpaty

W 2004 r. krakowski pasjonat kolejnictwa Marcin Śliwa opracował propozycję, którą nazwał „Turystyczny Szlak Kolejowy przez Karpaty”. Szlak przez Karpaty miał zaczynać się w Krakowie, skąd przez Bielsko-Białą, Chabówkę prowadziły do Zakopanego. Potem kierowały się na wschód - odwiedzając Rabkę, Nowy Sącz, Jasło, Krosno, Sanok, Ustrzyki Dolne, docierały do ukraińskiego Chyrowa, a stamtąd przez Przemyśl, Rzeszów, Tarnów następowałby powrót do Krakowa. Wytyczona trasa wiodła przez tereny niezwykle atrakcyjne widokowo: poprzez kolejne pasma Beskidów, przełomowe odcinki karpackich dopływów Wisły i doliny dzielące pasma górskie. Na realizację przedsięwzięcia w kwietniu 2005 r. Małopolska Organizacja Turystyczna otrzymała z MGIPS dotację w wysokości 70.000 zł [20].

Pod koniec 2005 r. Małopolska Organizacja Turystyczna MOT opracowała 5 Turystycznych Szlaków Kolejowych przez Karpaty. Objęły one ponad 500 km linii kolejowych z ponad 130 stacjami. Proponowanym środkiem transportu do zwiedzania szlaku była kolej, na operatora przewidziano spółkę PR Przewozy Regionalne. W tym celu opracowano specjalny rozkład jazdy z trasami, godzinami przyjazdu oraz odjazdu z wybranych miejscowości. Dzięki niemu można było podróżować wzdłuż szlaku i zwiedzać proponowane atrakcje turystyczne korzystając z kilkunastogodzinnych przerw pomiędzy przyjazdem a odjazdem. Rozkład ten mógł być pomocny w ułożeniu własnego programu. Rozkład jazdy został przygotowany przez Przewozy Regionalne i był aktualny do 15 grudnia



1. Plakat turystycznych przejazdów kolejowych na Dolnym Śląsku z 1925 roku [31]

2005 [17]. Ostatnia aktualizacja była z grudnia 2005 roku (przyp. JKL). Ułożono rozkład jazdy pociągów w robocze dni tygodnia oraz w weekendy. Proponowane trasy przejazdu przez Karpaty (Rys. 2) [17]:

- Trasa 1 Kraków – Wadowice,
- Trasa 2 Wadowice – Maków Podhalański,
- Trasa 3 Maków Podhalański – Zakopane,
- Trasa 4 Zakopane - Nowy Sącz,
- Trasa 5 Nowy Sącz – Wieliczka.

Od chwili wdrożenia tego pomysłu na stacjach od Kalwarii i Żywca do Bielska-Białej oraz od Żywca w stronę Suchoj Beskidzkiej pojawiły się niewielkie niebieskie tabliczki. Wiszą na budynkach i informują o tym, że dana stacja znajduje się na szlaku kolejowym wiodącym przez Karpaty. Celem tego projektu jest wg. Mirosława Bartyzela z Małopolskiej Organizacji Turystycznej, koordynatora projektu - rozkręcenie turystyki, zachęcenie ludzi do podróżowania i zwiedzania [39]. Podstawowym celem tych przejazdów jest pokazanie piękna Beskidów i Tatr. Skansen kolejowy PKP Cargo w Chabówce jest największą kolejową atrakcją. Ma on w kolekcji kilkadziesiąt parowozów oraz wagonów kolejowych.

Turystyka kolejowa w Wielkopolsce

W Wielkopolsce podstawą promocji turystyki kolejowej jest dokument pt. *Turystyka Kolejowa w Wielkopolsce, Koncepcja Markowego Produktu Turystycznego*, opracowany przez Olgę Danko dla Wielkopolskiej Organizacji Turystycznej z 2008 r. [2]. Zrealizowano go w ramach zadania publicznego pt. „Opracowanie koncepcji utworzenie regionalnego produktu”. Projekt był współfinansowany Ministerstwem Turystyki i Sportu. Dokument ten zdefiniował, że: *Wielkopolska posiada kolejowe skarby, trzeba je oszlifować, dać im oprawę i zachwycić nimi świat* [2]. Zawarto w nim misję w postaci wizji „turystyki kolejowej” będącej efektem wykorzystania bogactw kolejowych atrakcji i szans ich rozwoju. Zawarto w nim konieczność ratowania kolejowego dziedzictwa regionu, wraz w *kolejarską fantazją* i w zintegrowanej formie dziedzictwa kulturalnego i historycznego jako Europejski Park Kulturowy Kolei. Zdefiniowano konieczność powołania Wielkopolskiej Rady Kolejowej z udziałem przedstawicieli samorządów terytorialnych i przedsiębiorców z branży turystycznej. Zlecono zadania [2]:

- powstania Zintegrowanego Systemu Informacji Turystycznej. W ramach tego zadania wchodzi Kolejowa Informacja Turystyczna (KIT), która obejmuje Internetowy Serwis Produktu i Kolejową Stację Obsługi Turystów. Ma to na celu gromadzenie danych i promocję regionu Wielkopolski.
- utworzenia Systemu Identyfikacji Wizualnej Produktu. W ramach tego zadania wchodzi Symbol Produktu i Identyfikacja Wizualna Produktu. Są to tablice informacyjne z logo i opisem danego obiektu.



2. Trasy Turystycznego Szlaku Kolejowego przez Karpaty wg MOT (Opracowanie własne)

- opracowania Tematycznych Kart Turystycznych, które obejmują Kolejową Kartę Turystyczną „Wielkopolska po Kolei” i Dziecięcą Kartę Turystyczną „Kolejarzem Być”. Pozwoli to na analizę ruchu turystycznego w regionie.
- zaprojektowanie Tematycznych Tras Turystycznych zawierające w sobie m. in. Tematyczny Szlak Samochodowy, Tematyczne Szlaki Rowerowe „z koleją w tle” i Tematyczne Szlaki Konne „z koleją w tle”.

Kluczowym elementem w tej strategii jest wykorzystanie potencjału ostatniej czynnej lokomotywowni lokomotyw parowych w Europie w Wolsztynie. Z tej lokomotywowni pociągi prowadzone są lokomotywami parowymi na trasach Wolsztyn-Poznań, Wolsztyn-Leszno, a także Wolsztyn-Zbąszyń, Wolsztyn-Nowa Sól i Wolsztyn-Sulechów. Dokument wymienia także inne elementy produktu: Kolejkę Wąskotorową w Białosłiwie, Zespół Polskiej Parowozowni „Okraglak”, Śmigielską Kolej Dojazdową, Krzywińską Kolej Dojazdową, Mistrzostwa w Wyścigach Drezyn Ręcznych na nieczynnych torach w Jutrosinie i w Dłoni, Kolejkę Parkową w Cichowie, Gnieźnieńską Kolej Wąskotorową, Parowozownię w Gnieźnie - Warsztaty Naprawcze Parowozów, Grodzieńską Kolej Drezynową, Kolej Parkową „Maltanka” w Poznaniu i Średzką Kolej Powiatową w Środzie Wielkopolskiej wraz z kompletem informacji o obsłudze ruchu turystycznego i podaniem rodzaju i terminarza imprez [2].

Parowozownia Wolsztyn organizuje Wolsztyńską Paradę Parowozów. „Parada Parowozów” jest największym w Europie spotkaniem miłośników kolei, podczas którego są prezentowane czynne parowozy m.in. z Polski, Czech, Słowacji, Austrii, Niemiec, Węgier i Wielkiej Brytanii. Każdego roku do Wolsztyna przyjeżdżają dziesiątki tysięcy miłośników zabytków kolei. Magia tego miejsca przyciąga turystów nie tylko z Europy, ale także z tak odległych krajów jak m.in.

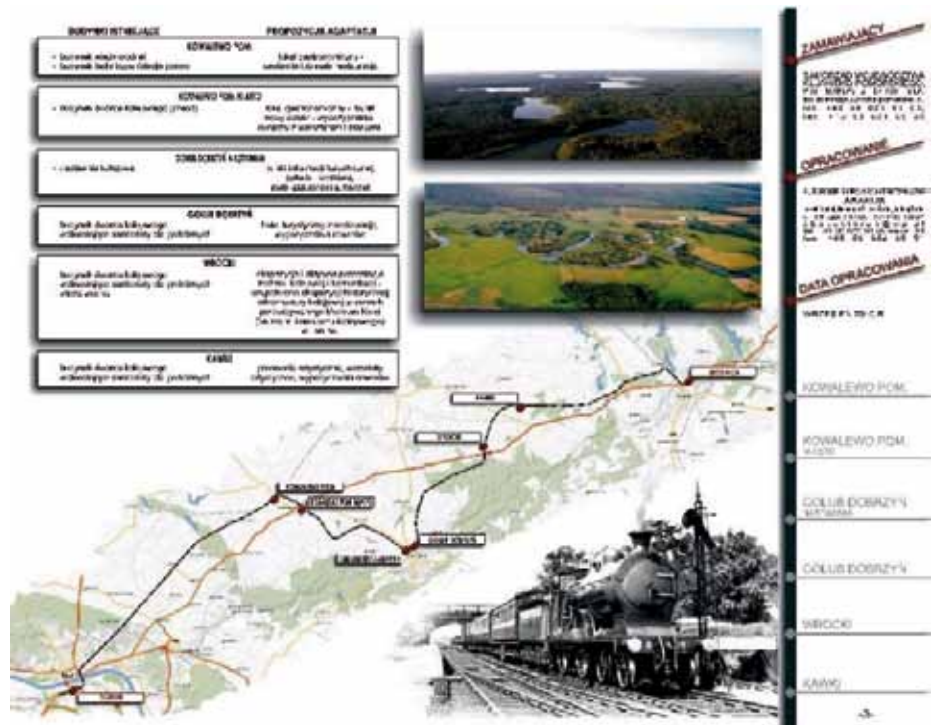
Japonia, Australia czy Stany Zjednoczone. W dniach 27-28 kwietnia 2013 roku odbyła się jubileuszowa, XX Parada Parowozów, na której była rekordowa liczba 20 lokomotyw z całej Europy, w tym oryginalne parowozy m.in. z XIX oraz początku XX wieku [23].

Działania proponowane w 2008 r. dla Parowozowni w Wolsztynie po kilku latach spotkały się z krytyką. Filip Bebenow, członek Towarzystwa Przyjaciół Wolsztyńskiej Parowozowni, zarzucił zarządcy lokomotywowni PKP Cargo błędną politykę promocji produktu [24]: *Parowozy z Wolsztyna służą do przewożenia pasażerów w dni powszednie z Wolsztyna do Poznania. To jest wtedy, gdy większość zainteresowanych pracuje. A w dni wolne pociągi stoją. Z tym się należy zgodzić. Nie jest tajemnicą, że miłośnicy kolei mieszkają w różnych miejscach Polski i Europy. Większe jest prawdopodobieństwo, że przyjadą do Wolsztyna w weekendy tj. w soboty i niedziele, a nie będą brać specjalnie dni wolnych w pracy. Filip Bebenow zauważa też sprzeczność w działaniu: Województwo Wielkopolskie dopłaca rocznie ok. 3 mln zł do kursowania pociągów z trakcją parową na linii kolejowej Poznań - Wolsztyn., a z drugiej ogranicza kursowanie parowozów w weekendy. Zmniejszyła się także ilość czynnych parowozów. Dziś całkowicie sprawne są zaledwie dwa parowozy. Jeszcze 5 lat temu było ich 8, a z parowozowni codziennie wyjeżdżały 3. Jeden pracowicie przestawiał wagony towarowe, pozostałe kursowały do Poznania, Leszna i Zbąszynka. Na porządku dziennym były efektowne wyprzedzania pociągów, a nawet „podwójne wyjazdy”. Parowe eldorado, jak mawiali tłumnie przybywający do Wolsztyna niemieccy miłośnicy kolei. Kilka innych parowozów stanowiło żelazną (dosłownie) rezerwę: stały gotowe do rozpalenia w hali lub właśnie przechodziły przeglądy. Ruch trakcją parową prowadzony był codziennie. Postulaty Filipa Bebenowa to:*

1. *Natychmiast trzeba zmienić rozkład jazdy pociągów z trakcją parową. Dwudniowa*



3. Mapa oferty pociągów turystycznych Turkol z 2011 r. [38]



4. Slajd z prezentacji przedstawiającej plany renowacji obiektów na trasie Toruń-Brodnica [1]

przerwa może zostać wprowadzona w poniedziałki i wtorki, a parowóz jeździłby od środy do niedzieli. W przyszłości warto zastanowić się, czy nie wprowadzić dalej idących zmian i w okresie od października do kwietnia nie ograniczyć ruchu parowozów wyłącznie do sobót, niedziel i świąt, a w pełnym wymiarze (codziennie) eksploatować je tylko w lipcu i sierpniu, gdy ruch turystów jest największy.

2. Obniżyć ceny wynajmu pociągów specjalnych z trakcją parową. (...) Jeśli staną przystępne, znajdą się chętni, którzy będą chcieli w zabytkowym pociągu zorganizować urodziny, wesele, zjazd absolwentów, czy spotkanie integracyjne. Projekt ten wymagałby jednak uproszczenia drogi administracyjnej zamawiania pociągu (na kalkulację kosztów czeka się czasami nawet kilka miesięcy, co odstrasza potencjalnego klienta). Dzisiaj wpływy z pociągów nadzwyczajnych oscylują wokół zera. Pozyskiwanie zamówień na pociągi specjalne jest najprostszą drogą do zdobycia pieniędzy dla parowozowni.
3. Niepotrzebnych lokomotyw, generujących koszty, trzeba się pozbyć. Sprzedaż za symboliczną kwotę np. nieczynnych parowozów odczytałaby firmę PKP Cargo, bo nie byłoby już kosztów związanych z utrzymaniem ich w należytym stanie. (...)
4. Potrzebna jest lepsza promocja wolsztyńskiej parowozowni. Konieczne jest: utworzenie dobrej jakości sklepu internetowego, oferującego (nie tylko Polakom!) cały asortyment kolejowych pamiątek, (...) stworzenie w nim punktu obsługi klienta, gdzie można by zakupić bilet wstępu, opłacić nocleg w mieszczącym się tu hoteliku, zarezerwować przejazd w kabynie maszynisty parowozu oraz biletów na przejazd pociągiem „retro”, czy też złożyć zamówienie na własny, indywidualny pociąg specjalny, byłoby dorównaniem do zachodnich standardów [24].

Tabor z Wolsztyńskiej Parowozowni wykorzystywany jest w ramach Markowego Produktu Turystycznego Turkol-u organizowanego przez Instytut Rozwoju i Promocji Kolei do przejazdów np. do Torunia – pociąg Piernik, Kołobrzegu – pociąg Pirat i na Dolny Śląsk – pociąg Kilof na trasie Poznań-Wrocław-Kłodzko-Wałbrzych-Wrocław-Poznań. Warto wiedzieć, że oferta Turkol-u spotkała się z ogromnym zainteresowaniem. W 2011 roku kiedy uruchamiano pierwsze przejazdy, wykonano przejazdów 8 pociągów (Rys. 3), a w 2012 wykonano już 28, zaś na rok 2013 zaplanowano 68! [38].

Plany turystyki kolejowej w Województwie Kujawsko-Pomorskim

Innym zaawansowanym projektem wykorzystania kolei w przewozach turystycznych są zamierzenia Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego z 2008. Obejmuje on projekt rewitalizacji linii kolejowej Brodnica-Łława (Rys. 3), łączącej atrakcyjne turystycznie tereny Pomorza i Kujaw oraz Warmii i Mazur. Zawarto zamierzenia budowy unikatowej oferty turystycznej, konsolidującej elementy żywego muzeum kolejnictwa z możliwością zwiedzania najpiękniejszych krajobrazowo terenów Polski Północnej. Upatrywano szans na wsparcie ze środków Unii Europejskiej. Projekt jest wspólnym zamierzeniem samorządów województw kujawsko-pomorskiego i warmińsko-mazurskiego oraz trzech organizacji pozarządowych, zrzeszających pasjonatów turystyki industrialnej i transportu szynowego. Zakłada przejęcie i wyremontowanie torowisk wraz z przyległościami oraz przywrócenie połączeń między

Brodnicą a Łławą, pozyskanie zabytkowego taboru kolejowego, wpisanie kwot na dofinansowanie przewozów pasażerskich na tej trasie do planów budżetowych obu województw, wybudowanie czterech przystani kajakowych na Drwęcy, wyznaczenie szlaków turystycznych, a w przyszłości stworzenie centrum turystyki technicznej, ułatwiającego zwiedzanie mało znanych zabytków techniki industrialnej. Efektem przedsięwzięcia miało być stworzenie kilku zupełnie nowych, zintegrowanych i unikatowych w skali kraju i Europy produktów turystycznych, z czym związanych miało być co najmniej 100 kilometrów nowych turystycznych szlaków pieszych i co najmniej 50 kilometrów szlaków rowerowych. Wszystko to razem ma przynieść skutek w postaci 50 tysięcy nowych turystów, odwiedzających co roku Kujawy i Pomorze, oraz nowych miejsc pracy, m. in. w agroturystyce i punktach regionalnej gastronomii [16]. Pierwszym etapem realizacji przedsięwzięcia była budowa kolekcji unikatowego zabytkowego taboru, który będzie wozić pasażerów na tej trasie. W maju 2011 r. samorząd województwa kupił parowóz OI49-3 i lokomotywę spalinową SM41-111 oraz 4 zabytkowe, czteroosiowe wagony pasażerskie [25]. Do końca 2012 r. zdołano rozstrzygnąć przetarg na remont lokomotywy SM-41, a dwa przetargi na remont parowozu OI49-3 nie przyniosły rozstrzygnięcia [26]. Etap drugi obejmował odnowę dworców i innych zabudowań stacyjnych oraz zaadaptowanie ich do nowej roli centrów hotelowo-gastronomiczno-handlowo-muzealnych. Na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego opracowano koncepcję architektoniczną pierwszych sześciu takich obiektów [15].

Niestety, przewlekłe negocjacje z PKP dotyczące przejęcia przez władze województwa linii nr 209 między Chełmżą i Brodnicą, które trwały tak długo, że pod koniec 2012 r. samorząd postanowił je zawiesić [35].

Turystyka kolejowa w Województwie Łódzkim

W Województwie Łódzkim Urząd Marszałkowski zaplanował na 2013 r. jedenaście darmowych wycieczek pociągami do ciekawych miejsc [42]. W maju był pierwszy przejazd do Zduńskiej Woli. W czerwcu były wycieczki do Spalskiego Parku Krajobrazowego oraz Arboretum w Rogowie. W lipcu do Spalskiego Parku Krajobrazowego i Parku Krajobrazowego Międzyrzeczka Warty i Widawki. W sierpniu odbyły się wycieczki do Bolimowskiego Parku Krajobrazowego, a planowane są na Górę Kamieński oraz do Łowicza. Cykl wycieczek zakończyłby się we wrześniu wyjazdem do Bolimowa i Skierniewic [42]. Samorząd województwa gwarantuje bezpłatny przejazd pociągiem, zwiedzanie miejsc z przewodnikami i miejsce na biwak [42].

Turystyka Kolejowa w Województwie Śląskim

W Województwie Śląskim od kilku lat jest ciekawa zintegrowana oferta dla narciarzy. Koleje Śląskie nawiązały współpracę z Wiślańskim Klastrem Turystycznym. W wybranych kasach biletowych na terenie województwa śląskiego można było nabyć Wiślański Ski-pass. W ramach współpracy, na pasażera posiadającego aktualny bilet Kolei Śląskich do Wisły lub Ustronia na przystankach Wisła Głęboce, Wisła Uzdrowisko, oraz Ustroń Polana czekał bezpłatny przejazd mikrobusami na stok i z powrotem [13]. W 2013 Koleje Śląskie zaproponowały akcję „Kolej na Beskidy”. Obejmuje ona cztery wycieczki w każdą ostatnią sobotę miesiąca od czerwca do września 2013 r. Oferta dotyczy bezpłatnego udziału w sobotnich wycieczkach górskich z profesjonalnym przewodnikiem „prosto z pociągu”, za okazaniem biletu Kolei Śląskich. Odjazdy na miejsca początkowe wycieczek w Rajczy, Węgierskiej Górze i Wilkowicach Bystra, podano z Katowic i z Zwardonia [12]. Opracowano także plany turystycznej linii kolejowej przez gminy powiatu wodzisławskiego i raciborskiego z wykorzystaniem ticozyny, tj. drezyny kolejowej z przebudowanego samochodu Tico [18].

W innych województwach realizowane są okazjonalne kolejowe przewozy turystyczne np. w Województwie Świętokrzyskim ze Skarżyska-Kamiennej do Sandomierza [30], pociągiem specjalnym po Podlasiu i Mazowszu na trasie Białystok - Czeremcha - Granica Państwa - Czeremcha - Mordy - Ujrzanów - Doły - Dziewule - Siedlce - Sokółki Podlaski - Siedlce - Czeremcha - Białystok [7], „Dni Otwarte w Parowozowni” w Skierniewicach

[28]. W województwie Małopolskim atrakcją był, niestety nieregularnie kursujący, Pociąg Papieski z Krakowa do Wadowic, miejsca urodzenia Karola Wojtyły, papieża Jana Pawła II [44].

Integracja kolejowej oferty turystycznej

26 listopada 2009 r. odbyła się w Warszawskiej Szkole Zarządzania „I Międzynarodowa Konferencja Zabytki Kolejnictwa i Społeczeństwo”. Omówiono na niej zagadnienie ochrony i promocji zabytków kolejnictwa, zagrożeniach dla zabytków kolejowych i drogi rozwoju w zakresie ochrony zabytków w Polsce [45].

W Muzeum Kolejnictwa w Warszawie 8 czerwca 2010 r. odbyło się seminarium Turystyka Kolejowa 2010 – „Koleje turystyczne szansą rozwoju i promocji regionów”. Na spotkaniu omówiono doświadczenia samorządów, przewoźników kolejowych, stowarzyszeń i organizacji turystycznych w zakresie organizacji i funkcjonowania kolei turystycznych w kraju i zagranicą oraz możliwości ich przekształcenia w markowe produkty regionalne. Omówiono prawne i techniczne aspekty organizacji i funkcjonowania kolei turystycznych normalno i wąskotorowych, zabytkowych tramwajów, skansenów, muzeów oraz kolei drezynowych. Rozmawiano również o doświadczeniach wiodących podmiotów kolejowych i tramwajowych w tworzeniu produktów turystycznych opartych o wykorzystanie walorów kolejowych lub tramwajowych. W trakcie panelu dyskusyjnego jego uczestnicy zastanawiali się nad sposobami przezwyciężenia barier mentalnych, technicznych i finansowych ograniczających szerzejszy rozwój turystyki kolejowej w Polsce [33].

Podobnie rok później na II Konferencji „Turystyka Kolejowa 2011. Ochrona i promocja zabytków kolejnictwa”, która odbyła się 14 marca 2011 w sali lustrzanej w Muzeum Kolejnictwa w Warszawie. Spotkanie zamknęła dyskusja, podczas której wymieniono poglądy dotyczących polityki wobec kolei turystycznych. Wszyscy zgodnie stwierdzili, że w obecnie obowiązującym prawie powinny zmienić się niektóre przepisy, które w znacznym stopniu uniemożliwiają efektywne inwestowanie w środki kolei wąskotorowych i turystycznych. [4].

Według raportu ekspertów Instytutu Koźmiana z 2012 roku potencjał turystyczny polskich kolei regionalnych nie jest wykorzystywany [6]: *Najpowszechniej występującą formą odpowiedzi na potrzeby turystów jest udostępnianie zabytkowych obiektów kolejowych zwiedzającym.* Autorzy zauważyli, że: *Z uwagi na wykorzystanie torowisk bez standardowych odbiorów technicznych i prostego, lekkiego sprzętu, trasy drezynowe mogą być tanią, a przez to interesującą samorządy i lokalne organizacje biznesu okółoturystycznego formą tworzenia oryginalnych produktów turystycznych. Sugeruje się wykorzystywanie lokalnych połączeń kolejowych jako podstawy tu-*

rystyki regionalnej i krajoznawstwa. Autorzy zdefiniowali produkty turystyczne oferowane przez operatorów kolejowych [6]:

Komunikacyjne, Pociągi uruchamiane na specjalne okazje, Przejazdy zabytkowymi składami kolei, Przejazdy zabytkowymi składami kolei wzbogacone o festyny, pikniki, ogniska itp., Łączenie oferty kolejowej z produktami innych przewoźników celem stworzenia połączeń o profilu turystycznym.

Wskazano na działania *Ekspozycyjno-pokazowe – gdzie istotą produktu stanowi prezentacja infrastruktury, taboru oraz innych obiektów związanych z kolejnictwem. Wchodzi do tego [6]:* • *Muzea i skanseny kolejowe, Pokazy modelarstwa kolejowego, Prezentacja nowinek technologicznych przez przewoźników, Pokazy dawnego taboru w akcji, Sprofilowane „kolejowo” eventy o profilu sportowo-rekreacyjnym, lifestyle’owym, modowym itp.,* • *Obchody rocznic kolejowych oraz specjalna oprawa peronów i innej infrastruktury kolejowej.* Kolejnym są działania *Informacyjno-promocyjne – w tym przypadku istotą produktu jest ukazanie turystyce atrakcji turystycznych oferowanych przez kolej (czyli produktów z dwóch poprzednich grup), jak również możliwości planowania wycieczek w oparciu o istniejące połączenia kolejowe.* W skład tego wchodzi: *Serwisy internetowe dla turystów pieszych i rowerowych [6].*

Zauważalne jest, że samorządy budują strategię rozwoju turystyki, szukają nowych pomysłów na pozyskanie turystów, inspirują do kreowania nowych produktów turystycznych. A do tego potrzebne jest doradztwo w zakresie pozyskiwania środków finansowych na realizację swoich, często bardzo ciekawych, pomysłów. W turystyce upatruje się szans na zrównoważony rozwój swoich regionów [5].

Turystyka Kolejowa na Dolnym Śląsku

Analiza potencjału przewozów turystycznych na liniach kolejowych na Dolnym Śląsku była przedmiotem wielu analiz. W obecnym planie Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020 zawarto ten obszar działania jako Turystyka w pkt. 4.4.7. *Rewitalizacja istniejących szlaków turystycznych w tym także szczególnie atrakcyjnych pod względem krajoznawczym i widokowym linii kolejowych oraz tworzenie nowych tras turystycznych w oparciu o inwentaryzację krajoznawczą [41].* Strategia niestety nic nie wspomina o istniejącym potencjale oraz o niezbędnych elementach zabezpieczenia technicznego. Wcześniej w 2005 r. w Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu zorganizowała konferencję pt. *Przewozy regionalne w Polsce - szanse i zagrożenia.* W jej trakcie zaprezentowano dwa referaty o możliwościach realizacji przewozów turystycznych na Dolnym Śląsku. Pierwszy Bogusława Moleckiego pt. *Kolejowe przewozy regionalne na Dolnym Śląsku - potencjał możliwości, oraz drugi Krzysztofa Lewandowskiego pt. Dolnośląska górską kolej turystyczna [27].* W obu re-



5. Trasy dla turystyki kolejowej na Dolnym Śląsku wg. [27] (Opracowanie własne)

feratach wskazano na atrakcyjność tras kolejowych na Dolnym Śląsku. Przedstawiono m.in. propozycje 6 tras dla turystyki kolejowej na Dolnym Śląsku w postaci układu połączeń w istniejącym rozkładzie jazdy PKP od 12.12.2004 r. z poprawkami od 07.02.2005 r. z punktem startu we Wrocławiu [27]:

- Trasa nr 1 Kaczawsko-Sowiogórska-Bardzka,
- Trasa nr 2 Karkonosko-Bobrzańska,
- Trasa nr 3 Wrocławsko-Trzebnicka,
- Trasa nr 4 Wielka Dolnośląska Pętla Kolejowa,
- Trasa nr 5, z motywem przewodnim: Wokół Gór Wałbrzyskich i Gór Sowich,
- Trasa Nr 6, z motywem przewodnim: Szlakiem Przemysłu i Nieodkrytych Skarbów.

Wskazano Także do Karpacza, Kudowy Zdroju, Międzyzlesia, Sobótka, Stronia Śląskiego i Szklarskiej Poręby (Rys. 5). Przedstawiono dwa warianty turystyki kolejowej. Pierwszy jako łączoną ofertę kolei z ośrodkami turystycznymi, gdzie pociąg odgrywa bardziej rolę środka komunikacji a nie produktu turystycznego samego w sobie. Druga oferta to przejazdy retro, czyli przejazd zabytkowym taborem po najciekawszych liniach kolejowych z tzw. fotostopami [27].

Należy zidentyfikować potencjał kolejowych atrakcji turystycznych na Dolnym Śląsku. Najważniejszym celem turystyki kolejowej jest Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku mieszczący się w zabytkowej lokomotywni w Jaworzynie Śląskiej. Dysponuje ono zasobem ok. 45 lokomotyw i 50 wagonów. Muzeum ma jedyny czynny parowóz normalnotorowy na Dolnym Śląsku Tkt48-18. Lokomotywa ta bierze udział w Paradach Lokomotyw w Wolsztynie i w Gali Parowozów w Jaworzynie Śl., ale z rzadka prowadzi powszechnie dostępne pociągi turystyczne. Planowano remont parowozu Pt31, a także

Ol49-93 [22]. W 2012 roku domalowano zewnętrznie parowóz Ol49-93. Remontów obu maszyn nie wykonano z braku pieniędzy.

Drugą atrakcją jest Krośnicka Kolejka Wąskotorowa w Krośnicach koło Milicza. Jest to nowa zbudowana od podstaw 3,3 km trasa wąskotorowa, o szerokości toru 750 mm, za 6,6 mln zł z 4,6 mln zł dotacji unijnej. Ma ona 3 parowozy, 2 ekspozycje i jeden czynny Px48-1907, oraz lokomotywę spalinową WLs75-43 i kilka wagonów. 25 maja 2013 odbył się pierwszy kurs po zespole parkowym w Krośnicach [14].

Trzecią atrakcją jest Klub Sympatyków Kolei we Wrocławiu. Ma on kolekcję zabytkowych wagonów, którymi wykonuje ciekawe przejazdy z fotostopami. W 2009 r. powołano Dolnośląskie Społeczne Muzeum Kolejnictwa przy Klubie Sympatyków Kolei we Wrocławiu [11].

Czwartą atrakcją jest Stowarzyszenie Miłośników Kolei w Jaworzynie Śląskiej, które ma 3 lokomotywy spalinowe SM03-232 Ls60-01, Ls40-4063 i wóz motorowy WMB10L-6404. Oferta to przejazdy drezynami ręcznymi i wozem motorowym WMB na bocznicy z Jaworzyny Śl. do Pastuchowa, o długości 5km [37].

Piątą atrakcją jest Stowarzyszenie Sowiogórskie Bractwo Kolejowe z Jugowic, które oferuje przejazdy drezynami ręcznymi i motorowymi w okolicy Jugowic na linii 285 [31].

Szóstą atrakcją jest Parowozownia Dzierżoniów. Należy ona do Sowiogórskiego Muzeum Techniki w Bielawie. Posiada lokomotywę Ls40 i trzy drezyny motorowe [38].

Siódmą atrakcją jest Stowarzyszenie Pasjonatów Kolei Semafor w Żąbkowicach Śląskich, którego celem działalności jest: *promocja transportu szynowego, a w szczególności ruchu drezynowego, oraz rewitalizacja dawnych prywatnych kolejek: powiatowej Kolejki*

ki Żąbkowickiej i Kolejki Kamieniec Żąbkowicki-Złoty Stok. Dotychczas realizowało konkursy drezyn ręcznych w Złotym Stoku [32].

Ósma atrakcja to Karkonoskie Drezyny Ręczne, inicjatywa mieszkańców Karpacza służąca ochronie dziedzictwa kultury technicznej jakie tworzą linie kolejowe wiodące w Karkonosze wraz z towarzyszącymi im obiektami dworców kolejowych [10].

Należy także zdefiniować potencjał turystyczny kolei jako zapewnienie możliwości dojazdu do ciekawych turystycznie, ale niekoniecznie kolejowo, miejsc.

Najprostszym sposobem usprawnienia ruchu turystycznego na kolei na Dolnym Śląsku jest dobra i aktualna informacja. Potencjalny turysta wchodzi np. na portal Kolei Dolnośląskich, szuka lub wybiera sam proponowaną trasę przejazdu i klika raz opcję Kup bilet(y). System komputerowy sam generuje bilety i robi potencjalne rezerwacje na danych trasach u każdego z przewoźników. Podobnie powinno być przy kasach. Ale obecnie czasem brak informacji o takiej ofercie.

Samorząd wojewódzki winien inicjować działania, koordynować je i umożliwiać współdziałanie.

Rozkład jazdy już istniejących pociągów w dni wolne mógłby zawierać w sobie koordynację kursów na wybranych trasach turystycznych. Niezbędne jest poszerzenie informacji o atrakcjach wzdłuż linii kolejowych, tak aby atrakcyjny był nie tylko sam przejazd ale i dłuższy pobyt.

Z drugiej strony założmy, że turysta przyjechał. Wychodzi z pociągu na jakiejś stacji, a na niej nie ma informacji choćby o tym gdzie ona jest. Chodzi tutaj o mapę gminy z zaznaczoną stacją i atrakcjami w danym regionie. Na tym samym plakacie winny być także dane kontaktowe do lokalnych przewoźników drogowych, busów, taxi. Zdaniem autora każdy szczebel samorządu terytorialnego winien zawrzeć umowę z zarządcami dworców o wykorzystaniu wolnych tablic informacyjnych. Przewoźnik kolejowy winien zrozumieć, że bez informacji nie będzie miał klientów. Historia pokazuje, że reklama i codzienne dbanie o klienta podnosi dobry wizerunek marki firmy poprzez jego produkt. Nie jest zasadne, aby przewozy kolejowe na Dolnym Śląsku opierały się tylko na dotacji z Urzędu Marszałkowskiego, ale na tym aby sami wykonujący przewóz szukali nowych klientów poprzez polepszenie swojej oferty.

Bardzo prostą metodą może być uatrakcyjnienie przejazdu na liniach kolejowych obsługiwanych autobusami szynowymi. Wystarczy wykorzystać istniejące wyposażenie techniczne tych pojazdów. Każdy autobus szynowy posiada kamery na czołach pojazdów oraz ekrany w środku. Wystarczy aby po ruszeniu ze stacji, po podaniu kierunku jazdy na ekran, podać sygnał z kamery na czole pociągu. Nie każdy może jechać w kabinie maszynisty, a każdy będzie mógł zobaczyć to co on widzi.

Kolejną propozycją jest wiązana oferta kolei i ośrodków turystycznych. Przykładem są znane ski-passy czy też oferty ośrodków hotelowych. Większym wyzwaniem mogłyby być markowe produkty: Zwiedz Koleją Dolinę Pałaców i Ogrodów, Koleją po Ziemi Kłodzkiej. Tu wymagane jest działanie inicjujące samorządu wojewódzkiego i samorządów lokalnych z koleją.

Bardziej zaawansowanym działaniem organizacji kolejowych przewozów turystycznych jest organizowanie przejazdów lokomotywami parowymi. Wielokrotnie na dolnośląskich liniach kolejowych wykonywane są przejazdy pociągów specjalnych dla miłośników kolei np. do Wojcieszowa 04.04.2009 r., do Sycowa 09.04.2009 r., do Sobótki 02.10.2010 r., a także przejazdy pociągu turystycznego Kilof. Kiedy w 2011 pociąg Kilof jechał przez Dolny Śląsk na stacji Jedlina Zdrój zaprezentowano ofertę turystyczną regionu wałbrzyskiego. Na stacji Wałbrzych Główny odbył się występ Zespołu Pieśni i Tańca „Wałbrzych” oraz scenę przywitania przez księżną Daisy, odegraną przez aktorów teatru dramatycznego w Wałbrzychu. To wywołało u przyjezdnych z Wielkopolski zaskoczenie i spotkało się z ogromnym uznaniem. Na stacjach Kamieniec Ząbkowicki i Kłodzko Główny przyjezdnych witała pustka. Kiedy w 2012 ten sam pociąg Kilof jechał przez Dolny Śląsk, tylko w Nowej Rudzie został przywitany przez orkiestrę dętą Ochotniczej Straży Pożarnej, a przewodnik oprowadził przyjezdnych po mieście. W Wałbrzychu nie uznano przejazdu tego pociągu jako okazji dla przedstawienia oferty turystycznej regionu dla ok 500 osób. W Kłodzku i Kamieńcu Ząbkowickim turystów witali tylko entuzjaści kolei. Można mieć nadzieję, że przy przejazdach w roku 2013 samorządowcy dojrzeją do tego, że aby mieć turystów, trzeba nie tylko mieć co pokazać, ale także trzeba to prezentować gdzie się da. Przez Dolny Śląsk realizowano także przejazdy parowozu Ty2-911z Pyskowic, z Niemiec lokomotywy parowej BR 18 201 lub z Czech parowozu 354-195.

Do wykonywania przewozów pociągów z lokomotywami parowymi na Dolnym Śląsku niezbędne jest wyposażenie techniczne jak obrotnice i trójkaty nawrotne oraz dostęp do wody i opału.

Obecnie istniejące, ale nie zawsze sprawne obrotnice dla lokomotyw parowych są w: Kłodzku - obrotnica o średnicy ok 24 m, Wałbrzychu - średnica ok 24 m, Kamieńcu Ząbkowickim - średnica ok 22 m, Jaworzynie Śląskiej - średnica ok 20 m, Świdnicy Przedmieście - średnica ok 18 m, Węglińcu - średnica ok. 20 m, Dzierżoniowie - średnica ok 16 m, w Jeleniej Górze - średnica ok 16 m i w Żaganiu - średnica ok 20 m. W Międzyzlesiu obrotnica o średnicy 22 m została pocięta. Trójkaty nawrotne można znaleźć we Wrocławiu, Oleśnicy, Boguszowie Gorcach, Zgorzelcu, między Marciszowem, Kamienną Górą i Sędzi-

szowem, a także w Świdnicy i w Strzegomiu. Tylko we Wrocławiu, Oleśnicy i w Zgorzelcu są przejezdne wszystkie ramiona trójkatów. Dostęp wody dla parowozów zapewniony jest w: lokomotywni w Kamieńcu Ząbkowickim z mało wydajnego hydrantu, w czasie przejazdu pociągu Kilof w 2011 r. napełnianie parowozu Ol49 trwało 2,5 h (sic); na stacji Nowa Ruda przez Ochotniczą Straż Pożarną. Sprawne żurawie wodne są tylko w Jaworzynie Śląskiej. Zabytkowy żuraw wodny z Wałbrzycha Głównego wstawiono jako eksponat w hali dworca Wałbrzych Miasto. Zaplecze logistyczne dostaw wody wymaga poprawy, np. w oparciu o umowy o pomoc w przejazdach z samorządem. Podczas dotychczasowych przejazdów lokomotyw parowych zapas węgla wystarczał im na przejazd. Gdyby była taka potrzeba, to dostarczanie węgla dla parowozów można rozwiązać poprzez zastosowanie dowozu w tzw. big-bagach, samochodem z żurawiem samochodowym HDS.

Jedyny czynny parowóz na Dolnym Śląsku Tkt48-18 jest zbyt słaby, aby prowadzić składy 7-8 współczesnych wagonów na liniach górskich. Z uwagi na dostępność i typizację serwisu technicznego zasadny jest remont lokomotywy Ol49-93 z Jaworzyny Śląskiej. Potencjalny remont tej i innych czynnych lokomotyw tego typu np. z Wolsztyna i Chabówki, pozwalałby na zamówienie grupowe, znacząco obniżając koszty.

W tym miejscu należy odnieść się do pomysłu Filipa Bebenowa o pozbyciu się niesprawnych lokomotyw. Warto pamiętać, że obecnie czynne lokomotywy ulegają awariom i wymagają napraw. Częstokroć wymaga się nietypowych, trudnych i drogich części przy wytarzaniu jednostkowym. Wtedy stosuje się znaną metodę: kanibalizmu technicznego. To znaczy z tych obiektów, które są nie w pełni sprawne, demontuje się spraw-

ne elementy do pojazdów nadających się do remontu. Dlatego pochopne kasowanie bez dostępu do zaplecza części zamiennych jest ryzykowne. Ponadto warto odpowiedzieć na pytanie, ile lat jeszcze będą sprawne obecnie czynne lokomotywy. Z użytkownika wyłącza je każdy przegląd kotła, układu biegowego i innych elementów. Nawet tak z rzadka uruchamiane maszyny z ograniczonym przebiegiem zużywają się. Trzeba się liczyć z tym, że np. za 25 lub 50 lat, będą one stały tylko jako zimne eksponaty. Remont ich będzie zbyt drogi dla właścicieli, a ostatnie parowozy klasy SY 1772 (2-8-2) zbudowano w Chinach w 1999 r.

Elementem zabezpieczającym ruch pociągu musi być lokomotywa spalinowa. Można mieć nadzieję, że z uwagi na dostępność tego sprzętu u przewoźników kolejowych na Dolnym Śląsku, zauważą oni okazję do dobrej reklamy i wspomogą przejazd sprzętem z obsługą.

Ważnym elementem promocji jest wybór tras dla pociągów z lokomotywami parowymi.

W wykonanych w 2010 roku badaniach ankieterzy wskazali m.in. linie Wałbrzych Kłodzko, Kłodzko-Kudowa Zdrój, Jelenia Góra-Zebrzydowa, Jelenia Góra-Szklarska Poręba. Obecnie remontowane są linie Kłodzko-Kudowa Zdrój i Jelenia Góra-Szklarska Poręba. Ponadto remontowana jest linia 274 Wrocław-Jelenia Góra. Najciekawszy kolejowy przejazd turystyczny na Dolnym Śląsku odbywał się na trasie Wrocław-Sobótka-Świdnica Kraszowice-Jedlina Zdrój-Kłodzko-Międzyzlesie pod hasłem „poznaj swój kraj”. Powiat Wałbrzyski opracował projekt uruchomienia transgranicznej linii kolejowej o długości 81 km, z czego 62 km po stronie polskiej, m.in. na trasie Wałbrzych-Nowa Ruda (Rys. 6) [36]. Mógłby to być jeden z fila-



6. Szkic proponowanej kolei transgranicznej Powiatu Wałbrzyskiego [36]

rów dla turystyki kolejowej na Dolnym Śląsku. Linia Wałbrzych Kłodzko może zyskać na znaczeniu po reaktywowaniu kopalni węgla w Ludwikowicach Kłodzkich koło Nowej Rudy. 18 lipca 2013 roku Minister Środowiska udzielił koncesji, nr 8/2013/p, na rozpoznawanie złoża węgla kamiennego w obszarze „Waclaw - Lech”, położonym w okolicy Nowej Rudy [19]. Realizacja remontów linii z Wrocławia do Wałbrzycha, z Wałbrzycha do Kłodzka i z Kłodzka do Kudowy Zdroju stanowiłaby załączek głównej osi kolejowego ruchu turystycznego na Dolnym Śląsku. Trasa szłaby linią Wrocław-Sobotka-Świdnica-Jedlina Zdrój-Kłodzko-Kudowa Zdrój, która ma ogromny potencjał walorów widokowych i zabytków techniki. Tym samym wpisywałby się w działania związane z rozwojem turystyki w Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020 [41] oraz ze zgłoszonymi uwagami do tej strategii [40]

Podsumowanie

Przedstawiony materiał wskazuje na duży potencjał turystycznych przewozów kolejowych na Dolnym Śląsku. Przykłady z innych regionów Polski winny być pomocne w podjęciu działań przez samorząd terytorialny Województwa Dolnośląskiego. Należy zacząć od małych kroków, realizowanych jeden po drugim. Efektem tego działania winno być uatrakcyjnienie Dolnego Śląska dla turystów, tak aby po obejrzeniu reklamy pt. „Dolny Śląsk, nie do opowiedzenia, do zobaczenia” turysta nie zadał sobie pytania „a jak mam tam dojechać jak nie mam samochodu ?” ◀

Materiały źródłowe

- [1] Autorskie Biuro Architektoniczne ABAKUS: Zagospodarowanie Infrastruktury Kolejowej dla Potrzeb ruchu Turystycznego, Linia Kolejowa Nr 209 od Torunia do Brodnicy, Etap II: Zagospodarowanie Dworcowej Infrastruktury Kolejowej. Zamawiający Samorząd województwa Kujawsko-Pomorskiego, Wrzesień 2010r. slajd nr 4.
- [2] Danko O.: Turystyka Kolejowa w Wielkopolsce, Koncepcja Markowego Produktu Turystycznego, Wielkopolska Organizacja Turystyczna 2008 r. Zrealizowany w ramach zadania publicznego pt. „opracowanie koncepcji utworzenie regionalnego produktu”. Projekt współfinansowany Ministerstwo Turystyki i Sportu.
- [3] Die Propaganda der Reichsbahn, Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnerverwaltungen, 24 grudzień 1925 r.
- [4] Drzewiecki T.: II Konferencja „Turystyka Kolejowa 2011. Ochrona i promocja zabytków kolejnictwa”, 15 marca 2011, <http://tpwp.pl/konferencja>
- [5] Gołoś G.: Nie wszyscy dostrzegają znaczący udział turystyki w tworzeniu PKB,

- Rynek Turystyczny, Numer 12/2012
- [6] Instytut Koźmiana: Koleje regionalne mogą rozwinąć turystykę, Kurier kolejowy, 23.11.2012
- [7] Jar: Pociągiem specjalnym po Podlasiu i Mazowszu. Rynek Kolejowy, 2013-02-12
- [8] Jerczyński M., Koziarski S.: 150 lat kolei na Śląsku, Instytut Śląski w Opolu, Opole, Wrocław 1992 r.
- [9] Kara D.: Kolej w Szklarskiej Porębie. Informator, <http://www.kwzsp.info/index.php> <http://www.kwzsp.info/infoph.html>
- [10] KDR - Karkonoskie Drezyny Ręczne, http://www.e-karpacz.pl/atracje/20/karkonoskie_drezyny_reczne
- [11] Klub Sympatyków Kolei we Wrocławiu, ksk.wroclaw.pl/
- [12] Koleje Śląskie Sp. z o.o: Kolej na Beskidy, Sobotnie wycieczki górskie z profesjonalnym przewodnikiem „prosto z pociągu”. 2013-06-14, http://kolejeslaskie.com/pl/news/143/kolej_na_beskidy
- [13] Koleje Śląskie: Koleje Śląskie dla narciarzy. Kurier kolejowy, 12.02.2013
- [14] Krośnicka Kolej Wąskotorowa, www.kolejakrosnice.pl/
- [15] Krzezińska B., rzecznik prasowa Urzędu Marszałkowskiego: Kolej, turyści i dworce jak z marzeń. Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego, 06.10.2010 r.
- [16] Krzezińska B., rzecznik prasowa Urzędu Marszałkowskiego : Kolejowy szlak turystyczny Toruń – Mazury. Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego, 02.06.2008 r.
- [17] Małopolska Organizacja Turystyczna na MOT: Szlak Kolejowy przez Karpaty, http://www.mot.krakow.pl/f_manager/index.php?f_manager_do=download&f_manager_id=92
- [18] Mas: Plany uruchomienia turystycznej kolejki, Mieszkaniec Pszowa pracuje nad ticozyną. Nowiny, 2013.03.19
- [19] Ministerstwo Środowiska: Koncesje na poszukiwanie, rozpoznawanie i wydobywanie kopalni udzielone przez Ministra Środowiska w miesiącu lipcu 2013 r. <http://www.mos.gov.pl/>
- [20] Młop: Szlak Kolejowy przez Karpaty, 30.10.04, http://forum.gazeta.pl/forum/w,53,17193029,17193029,___Szlak_Kolejowy_przez_Karpaty.html
- [21] Molecki B., Wierciuch M.: Sytuacja kolei pasażerskiej na Dolnym Śląsku w roku 2005, Rynek Kolejowy 1/2006
- [22] Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku w Jaworzynie Śląskiej, www.muzeumtechniki.pl/
- [23] PKP Cargo wyróżnione za parowozowe pikniki, Kurier kolejowy, 25.02.2013
- [24] Poz: Para idzie w gwizdek. Wolsztyn niewykorzystaną atrakcją, Gazeta Wyborcza Poznań, 2013-01-22
- [25] Przegiętka Marcin: Kujawsko-pomor-

- skie wskrzesi parowóz Ol-49. Kurier kolejowy, 25.01.2012
- [26] Przegiętka M.: Przetarg na naprawę SM41 rozstrzygnięty. Kurier kolejowy, 17.09.2012
- [27] Przewozy regionalne w Polsce - szanse i zagrożenia. I Konferencja naukowo-techniczna, Wrocław, 21-22 kwietnia 2005 / Red. T. Nowakowski. Wrocław: Oficyna Wydaw. „Nasz Dom i Ogród”, 2005. s. 39-43.
- [28] PSMK: Początek sezonu turystycznego w Parowozowni Skierniewice. Rynek Kolejowy, 2013.04.22
- [29] Rzczycki Tomasz: Początki polskiej kolei do Stronia Śląskiego, Dodano: 2012-02-26, <http://www.naszesusudety.pl/?p=artykulyShow&iArtykul=9515>
- [30] Sandomierski wspomnień czar, Kurier kolejowy, 10.06.2011
- [31] SBK – Sowiogórskie Bractwo Kolejowe, www.drezyny.org/index.php/faq/
- [32] Semafor Stowarzyszenie Pasjonatów KOLEI, www.semafor.info.pl/
- [33] Seminarium Turystyka Kolejowa 2010: Transport i Komunikacja, 30.06.2010
- [34] Sowiogórskie Muzeum Techniki Dzierżoniów Parowozownia, www.militarniowroclaw.pl/pl/strony/1053.html
- [35] Spandowski Sz.: Stoi na boczniczy lokomotywa, Plany powstania linii Chełmża - Brodnica i odnowy dwóch toruńskich dworców zostały odłożone, Nowości 19.11.2012.
- [36] Starostwo powiatowe w Wałbrzychu: Szansa na kolej transgraniczną, Wałbrzyszek, 06.05.2011
- [37] Stowarzyszenie Miłośników Kolei w Jaworzynie Śląskiej, Smk.jaworzyna.pl.tl
- [38] TurKol: <http://www.turkol.pl/> (wgląd 17.03.2013r)
- [39] Turystyczny Szlak Kolejowy dotarł w nasz region, 2005-10-11, <http://bielskobiala.naszemiasto.pl/archiwum/1040000,turystyczny-szlak-kolejowy-dotarl-w-nasz-region,id,t.html>
- [40] Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego: Sprawozdanie z konsultacji społecznych projektu strategii rozwoju województwa dolnośląskiego 2020, styczeń 2013 r.
- [41] Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego: Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020. 2013.01.24
- [42] Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego: Łódzkie zaplanowało 11 wycieczek po regionie
- [43] Wiernicki R.: Historia torów, Jak szyny rozwijano, <http://stacja.wolimierz.info.pl/historia-szlaku-kolejowego>
- [44] Witkowski W.: Koleją turyści koleją. Rynek Turystyczny 09/2007
- [45] Zabytki Kolejnictwa i Społeczeństwo, Wolna Droga, 02 (532) - 22 stycznia 2010