

Dziedzictwo kulturowe kolei wąskotorowych w turystyce – szanse i zagrożenia. Dokonania polskie na tle doświadczeń krajów ościennych

Narrow-gauge heritage railways - opportunities and threats. Polish achievements in comparison to experiences neighboring countries



Ariel Ciechański

dr

Instytut Geografii i przestrzennego
Zagospodarowania im. St.
Leszczyckiego PAN

ariel@twarda.pan.pl

Streszczenie: Wykorzystanie turystyczne obiektów związanych z dziedzictwem kulturowym transportu kolejowego w wielu krajach europejskich stanowi istotny element gospodarek lokalnych. Niestety w Polsce można odnieść wrażenie, że ten segment rynku turystycznego jest traktowany wciąż jako niemalże nie istniejący, a często wręcz zbędny. Tymczasem kraj nasz w nowe warunki gospodarowania wchodził z mocno zapóźnioną technicznie koleją stanowiącą samą w sobie swoisty skansen, wyróżniający się archaicznością nie tylko na tle kolei zachodnich, ale także części krajów bloku socjalistycznego. Wciąż utrzymywano w ruchu setki parowozów, a dziesiątki kolei wąskotorowych codziennie woziło jak przed laty towary, a w wielu przypadkach także pasażerów. Z perspektywy 25 lat niestety należy stwierdzić, że dziedzictwo to zostało w większości utracone. Liczba czynnych parowozów z roku na rok drastycznie malała, zamykano kolejne odcinki nierzadko bardzo interesujących kolei wąskotorowych, a budynki i budowle związane z historią transportu kolejowego ulegały silnej, często celowej degradacji. Co gorsze niżkowy trend utrzymuje się nadal, a bariery w rozwoju tego typu atrakcji turystycznych sprawiają los nawet istniejących wciąż jest niepewny. Dlatego konieczne jest zestawienie polskich doświadczeń z tym co możemy zaobserwować w innych krajach, szczególnie zlokalizowanych w sąsiedztwie Polski – szczególnie Czech i Słowacji. Autor odwołuje się także do doświadczeń rosyjskich, jako leżących niejako na przeciwnym biegunie.

Słowa kluczowe: Koleje wąskotorowe; Turystyka kolejowa; Transformacja-gospodarczo ustrojowa

Abstract: Heritage railways are very important component of local economies transport in many European countries. Unfortunately, this segment of the tourism market in Poland seems to be still regarded as almost non-existent or often superfluous. Meanwhile, our country entered in new economic and political conditions with technically underdeveloped rail with its archaic rolling-stock not only in comparison to railways in western countries, but also to some of the countries of the socialist bloc. There was observed of hundreds working steam locomotives and dozens of narrow gauge railways in every day freight and passenger services. It should be noted that from the perspective of 25 years of transformation, unfortunately, this heritage was mostly lost. Number of still active steam locomotives from year to year drastically decreased. Many very interesting narrow-gauge railways was closed and scrapped. This disquieting trend unfortunately is still observed and there are barriers in development of this kind of tourist attractions which can make future even of existing heritage railways uncertain. It is therefore necessary to compare Polish experiences with similar from neighboring countries like Czech Republic and Slovakia. The author also refers to the Russian experiences of as lying almost at the opposite side.

Keywords: Narrow-gauge railways; Railway tourism; Transformation-economic and political system

Wykorzystanie turystyczne obiektów związanych z dziedzictwem kulturowym transportu kolejowego w wielu krajach europejskich stanowi istotny element gospodarek lokalnych. Przykładowo koleje historyczne w Wielkiej Brytanii odwiedziło w samym 2002 r. 5,4 miliona gości dając przychody rzędu 39 milionów funtów i zapewniając pracę dla osób na blisko 1100 etatów [3]. Niemiecki branżowy związek VDMT skupia około setki muzeów i kolei muzealnych, jednak instytucji posiadających w tym kraju zabytkowy tabor

kolejowy jest znacznie więcej – w 2000 r. było w RFN 440 takich podmiotów [5]. Niestety w Polsce można odnieść wrażenie, że ten segment rynku turystycznego wciąż jest traktowany jako niemalże nie istniejący. W 2011 r. istniało w naszym kraju niemal 30 turystycznych kolei wąskotorowych o łącznej długości blisko 480 km oraz ponad 25 skansenów, muzeów kolejowych i izb tradycji – część z nich była już jednak stale lub czasowo niedostępna [2].

W niniejszym artykule prześledzone zostanie wykorzystanie obiektów

związanych z historią kolei wąskotorowych działających od połowy lat siedemdziesiątych XX w. do chwili obecnej jako atrakcje turystyczne w Polsce. Dla porównania zwraca się uwagę na wykorzystanie kolei wąskotorowych w codziennym ruchu w Czechach, Niemczech i Szwajcarii. Omawia się też na wybranych przykładach proces kształtowania się tego typu atrakcji w Czechach i Słowacji, odwołuje się także do doświadczeń rosyjskich, jako leżących na przeciwstawnym biegunie.

Na podstawie przeprowadzonej

analizy, obejmującej także skrócone studia przypadków w Polsce i zagranicą, wyprowadza się wnioski dotyczące

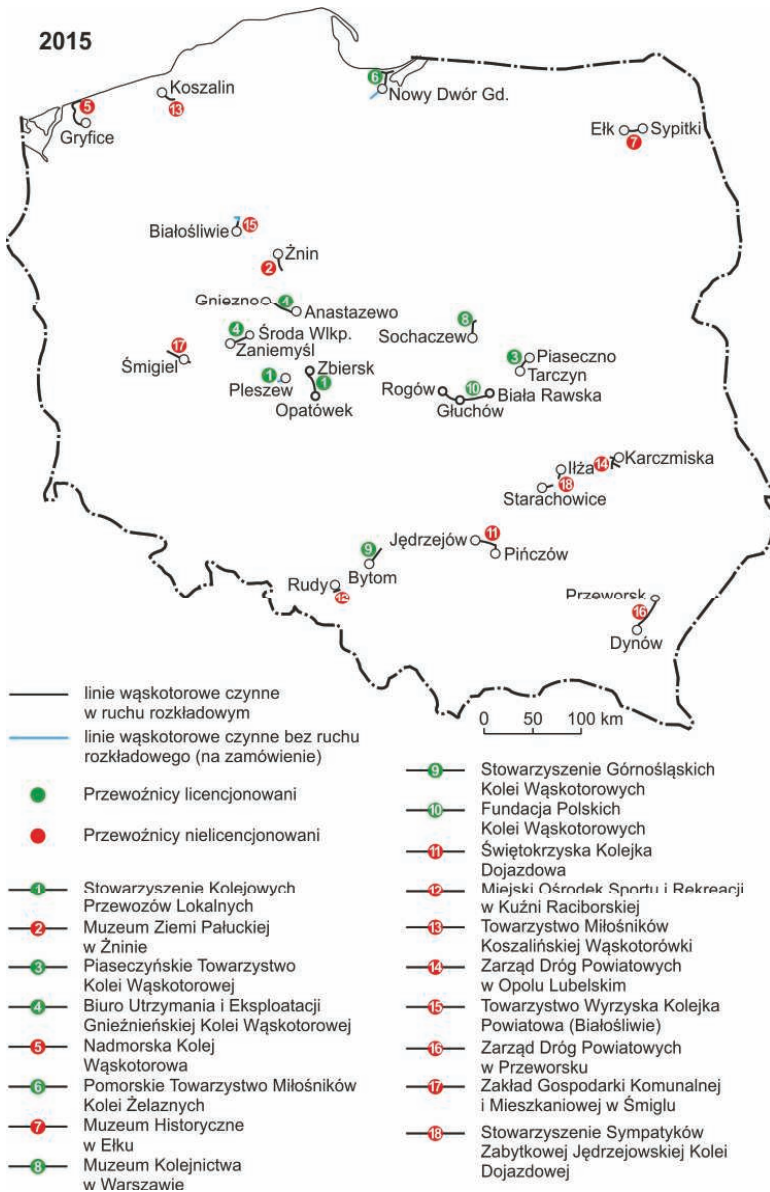
szans i zagrożeń stojących przed tego typu obiektami oraz przedstawia się potencjalne rozwiązania problemów.

Turystyczne wykorzystanie kolei wąskotorowych przed wyodrębnieniem ze struktur przedsiębiorstwa PKP

Przed transformacją gospodarczo-ustrojową wykorzystanie dziedzictwa kultury technicznej kolei w Polsce w turystyce sprowadzało się głównie do placówek powołanego w 1972 r. warszawskiego Muzeum Kolejnictwa. W tym samym roku uruchomiono także Muzeum Kolei Wąskotorowych w Wenecji (oddział Muzeum Okręgowego w Bydgoszczy), a w ślad za tym w 1976 r. pojawiły się pociągi turystyczne na linii Żnin–Wenecja–Gąsawa. Ponadto przewozy o charakterze turystycznym świadczyła Bieszczadzka Kolej Leśna, była to jednak działalność towarzysząca przewozom drewna. W początku lat dziewięćdziesiątych dołączyła do tej grupy przekazana w użytkowanie warszawskiemu Muzeum Kolejnictwa kolej sochaczewska.

Jednocześnie trzeba pamiętać, że koleje wąskotorowe wciąż pełniły wówczas swoją pierwotną rolę, choć ze względu na rosnący kryzys w znacznie bardziej ograniczonym stopniu. W nowe warunki gospodarowania wchodziły jednak zapóźnione technicznie stanowiąc swoisty skansen (fot. 2). Dzięki temu możliwe było dostosowanie ich do potrzeb turystów stosunkowo niskim kosztem. Stąd też w odpowiedzi na spadający popyt rozpoczęto wdrażanie na nich rozkładowego i pozarozkładowego ruchu turystycznego. Brak doświadczenia marketingowego wśród kolejarzy sprawił jednak, że szczególnie ta pierwsza oferta nie przynosiła zazwyczaj oczekiwanych wyników ekonomicznych.

Koleje wąskotorowe w Polsce przetrwały w normalnej eksploatacji do 2001 r., kiedy to spółka PKP SA zawiesiła latem w ruchu pasażerskim, a jesienią także w towarowym wszystkie pozostające w jej dyspozycji sieci tego typu. Kolejne 2–3 lata trwała batalia o ocalenie przynajmniej części z nich. Ustawa o restrukturyzacji, komercjalizacji prywatyzacji PKP [13] zezwalała na nieodpłatne przekazywanie majątku na rzecz władz samorządowych



1. Dawne koleje wąskotorowe PKP wykorzystywane turystycznie w 2015 r.



2. Średzka Kolej Dojazdowa w 1997 r. obsługiwała planowy ruch pasażerski składem żywcem wyjętym z przełomu lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX w. Opracowanie własne

wszystkich trzech szczebli. Środowisku miłośników kolei udało się zachęcić część samorządów do przejęcia kolei wąskotorowych. Zazwyczaj najpierw przekazywano im na własność tabor, zaś nieruchomości ze względu na nieuregulowaną sytuację prawną jedynie w użyczenie. W przypadku części kolei niestety przez 15 lat od zaprzestania ich normalnej eksploatacji wciąż nie udało się uregulować spraw własnościowych i choć są one we władaniu samorządów, to nadal stanowią własność PKP SA. Znacznej grupy kolei niestety nie udało się zagospodarować. Zostały one porzucone, zdemastrowane a następnie w większości fizycznie zlikwidowane.

W zaistniałej sytuacji konieczne było więc wykształcenie się nowych operatorów kolei wąskotorowych w Polsce. Z. Taylor i A. Ciechański [12] wyróżniają 3 podstawowe typy przewoźników kolejowych tu funkcjonujących:

- I. organizacje pozarządowe (NGO): stowarzyszenia, fundacje, organizacje miłośników kolei lub członkowie lokalnych społeczności,
- II. jednostki organizacyjne samorządów lub spółki tworzone przez samorządy, na których terenie leży kolej turystyczna,
- III. pozostałe podmioty, tj. prywatne firmy, instytucje lub spółki niezwiązane z lokalnym samorządem.

Wydaje się, że proces przywracania do ruchu kolei wąskotorowych praktycznie został zakończony. I pomimo podjętych prób eksploatacji ich w normalnym ruchu pasażerskim i towarowym jedyną funkcją, która ostatecznie się przyjęła jest funkcja turystyczna.

Wąskotorowe koleje turystyczne i muzealne po zakończeniu restrukturyzacji PKP

W odróżnieniu od tego, co obserwujemy w Niemczech, Wielkiej Brytanii, czy nawet Czechach, w Polsce atrakcje turystyczne związane z dziedzictwem kultury technicznej kolei wąskotorowych są wciąż domeną

sektora publicznego. Wiele czynnych linii stanowi nadal własność PKP SA, a samorządom do czasu uregulowania stosunków własnościowych są one jedynie nieodpłatnie użyczane. Są także koleje jak np. rogowska czy żuławska przekazane samorządom w całości (rys. 1).

W początkowym okresie obsługi kolei (także w zakresie ruchu regularnego!) samorządy zlecały bardzo często organizacjom pozarządowym. Obecnie w wielu przypadkach można zaobserwować odwrotny trend. Obsługę kolei nałęczowskiej, przeworskiej czy śmigielskiej z rąk niegdyś prawdziwego wąskotorowego potentata – Stowarzyszenia Kolejowych Przewoźców Lokalnych z Kalisza (SKPL) przejęły jednostki podległe samorządom. Zauważalny jest tu jednak brak pomysłu nie tylko na rozszerzenie i uatrakcyjnienie oferty, ale wręcz na utrzymanie je dotychczasowym poziomie. Bardzo niechlubnym przykładem jest tu Śmigielska Kolej Dojazdowa, która obsługiwana przez SKPL pełniła swoją tradycyjną rolę w przewozach turystycznych, pasażerskich i towarowych. Bezpośrednia eksploatacja przez samorząd miasta i gminy Śmigiel poskutkowała jednak znaczącym ograniczeniem oferty tylko do kilku przejazdów turystycznych rocznie. Jedynym zaś sposobem dokapitalizowania kolei okazała się wyprzedaż części taboru trakcyjnego (podobny casus obserwujemy także w Gnieźnie). Braki pomysłów na wykorzystanie kolei wąskotorowych prowadzą niestety do stopniowego ich marazmu. W perspektywie kilku najbliższych lat można oczekiwać, że kilka kolei naj słabiej zarządzanych przez samorządy lub ich podmioty zależne zostanie zamkniętych. Zauważalny jest tu brak świadomości, że konieczne jest stałe ponoszenie niemałych kosztów na odtwarzanie infrastruktury. Stąd np. w przypadku kolei ełckiej, śmigielskiej czy gnieźnieńskiej doszło do znaczącego skrócenia eksploatowanych linii, a w przypadku kolei średzkiej do całkowitego wyeksploatowania jedyne go posiadane go sprawnego parowozu.

Z drugiej jednak strony można założyć patologiczne zachowania odwrotne – samorząd gminy Rewal zdecydowanie i niepotrzebnie przeinwestował środki UE w Nadmorską Kolej Wąskotorową, łączącą Gryfice z Trzęsaczem, Rewalem, Niechorzem i Pogorzelicą Gryficką. Zbyt zaawansowana w stosunku do roli kolei modernizacja taboru i budowa nowych budynków dworcowych, co do których sensownego wykorzystania istnieją uzasadnione wątpliwości, stawiają intencje autorów wniosku o unijne dofinansowanie pod dużym znakiem zapytania. Realizacja tego projektu bardzo mocno zachwiała zresztą finansami gminy Rewal doprowadzając ją na skraj bankructwa.

Większość samorządów totalnie jednak odżegnuje się od inwestowania nie tylko w koleje dzierżawione na zewnątrz, ale także w zarządzane przez siebie bezpośrednio. Ponadto niestabilność polskiego systemu samorządowego, wyrażająca się między innymi nieciągłością władzy, odciska piętno również na kolejach wąskotorowych zarządzanych przez organizacje pozarządowe. Nierównorzędność w stosunku do samorządów będących gestorem kolei wąskotorowych, skutkuje ograniczeniem do minimum inwestowania własnych środków (bezpśrednio i jako wkłady własne w konkursach dotacyjnych). Zdaniem autora jest to sposób na unikanie sytuacji, w których – zaraz po doprowadzeniu kolei do wysokich standardów eksploatacyjnych i turystycznych – samorząd rozwiąże umowę operatorską i w ramach politycznego rozdawnictwa przekaże w ręce osób z własnego zaplecza politycznego. Rzadko kiedy, jak w przypadku kolei Bytom–Miasteczko Śląskie Wąsk, można spotkać się ze znaczącym wsparciem samorządów, zwłaszcza w przypadku remontów taboru kolejowego, jak również dofinansowania przejazdów pociągów.

Nie można jednak nie zwrócić uwagi na fakt, że same środowiska miłośników kolei też mają swój wkład w wyłączenie kilku kolei wąskotorowych spośród grupy już istniejących atrakcji turystycznych. Najbardziej spektaku-

larnym przykładem jest tu kolej prowadząca z Piotrkowa Trybunalskiego do Sulejowa, zlikwidowana w skutek między innymi skonfliktowania się opiekującego się koleją stowarzyszenia z władzami samorządowymi, konserwatorskimi, a także kolejowymi. Już od pierwszej połowy lat dziewięćdziesiątych była to niewątpliwie kolej wąskotorowa o największym potencjale turystycznym na terenie obecnego województwa łódzkiego. Wdrażana była do obsługi turystów przez specjalnie powołane w tym celu Towarzystwo Przyjaciół Kolei Wąskotorowej Piotrków–Sulejów. Podobny casus (na szczęście bez fizycznej likwidacji) można zauważyć w przypadku drugiej z podłódzkich kolei wąskotorowych w Krośniewicach. Niemal identyczny scenariusz rozegrał się w północnej części Mazowsza, gdzie kolej mławska została unieruchomiona w podobnych okolicznościach.

Sieci kolei wąskotorowych w obsłudze całorocznego transportu zbiorowego na obszarach turystycznych

W wielu krajach, nawet w regionach o bardzo dużym potencjalnie turystycznym, koleje wąskotorowe wciąż pełnią jednak swoją podstawową funkcję. W Szwajcarii wykonują one takie same zadania przewozowe, jak koleje normalnotorowe. Pod względem technicznym także nie wykazują one większych różnic w stosunku do kolei o szerokości toru 1435 mm. Faktycznie 1/3 szwajcarskiej sieci kolejowej (1700 km) to pozostające w zarządzie prywatnym koleje wąskotorowe, w skład których wchodzi 9 sieci i wiele pojedynczych linii. Pełnią tu istotną rolę w aglomeracjach miejskich i charakteryzują się wysoką częstotliwością kursów. Regionalne koleje wąskotorowe, w odróżnieniu od aglomeracyjnych, mają nieco rzadszy takt i wykonują także przewozy towarowe na transporterach. Istnieją tu także koleje o znaczeniu turystycznym, przy czym pełnią zupełnie inną rolę niż w Polsce [10]. Jedną z powszechnie znanych szwajcarskich kolei wąskotorowych



3. Kolej Gór Harzu spełnia kilka ról. Parowe pociągi wożą turystów na szczyt Brockenu. U boku wagonów motorowych i tramwajów obsługują też codzienne dojazdy lokalne. Opracowanie własne

wciąż wypełniających wszystkie trzy wspomniane wyżej role jest popularna alpejska Rhätische Bahn [8]. Sieć kolei o szerokości toru 1000 mm ma 384 km i jest zlokalizowana w kantonie Graubünden. Część jej odcinków zaliczana jest do pamiątek światowego dziedzictwa kulturowego UNESCO.

W niemieckiej aglomeracji drezdeńskiej nieprzerwanie od lat funkcjonują dwie koleje wąskotorowe, dla których przewoźnikiem jest obecnie spółka dwóch związków komunikacyjnych Sächsische Dampfeisenbahngesell-

schaft mbH – Löbnitzgrundbahn (Radebeul Ost–Radeburg) i Weißeritztalbahn (Freital–Hainsberg–Kurort Kipsdorf). Ich zachowanie [6] jest reakcją na obserwowany także w Polsce w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX w. kryzys kolei wąskotorowych. Pomimo wdrażanego rachunku ekonomicznego w NRD stosunkowo szybko uzmysłowiono sobie historyczną rolę kolei wąskotorowych i ich znaczenie dla rozwijającej się wówczas turystyki. Dlatego jeszcze w połowie lat siedemdziesiątych podjęto decyzję



4. Na czeskiej kolei JHMD kilkudziesięcioletni tabor wciąż wozi codziennie pasażerów do szkół i zakładów pracy. Opracowanie własne

o zachowaniu dla przyszłych pokoleń, jako pomników historii transportu i przemysłu, ośmiu (o łącznej długości 233 km) z 13 wówczas funkcjonujących kolei wąskotorowych w popularnych turystycznie lokalizacjach. Mimo, że koleje te zachowywano przede wszystkim z myślą o turystycznym wykorzystaniu i obsługiwane są one trakcją parową, to na równi z pozostałymi środkami transportu w aglomeracji drezdeńskiej codziennie realizują przewozy w ramach służby publicznej na podstawie umów z organizatorem transportu Verkehrsverbund Oberelbe. Na fali ochrony kolei wąskotorowych jako atrakcji turystycznych (fot. 3) zachowano także Harzer Schmalspurbahn (koleje Gór Harzu - HSB). Sieć o szerokości toru 1000 mm składa się z tzw. Harzquerbahn z Wernigerode do Nordhausen (61 km), odgałęziającej się od niej prowadzącej na wierzchołek Brockenu Brockenbahn (19 km) oraz Sektalbahn [8]. Na odcinku Ilfeld-Nordhausen wdrożono w 2004 r. bardzo interesujące rozwiązanie – dopuszczono tu ruch tramwajów miejskich z niespełna 45-tysięcznego Nordhausen [4].

Interesującą funkcję pełnią czeskie Jindřichohradecké místní dráhy. O ile linia z miasta Jindřichův Hradec do stacji Obrataň spełnia przede wszystkim rolę środka codziennej lokomocji, to odcinek prowadzący do stacji Nová Bystřice ożywa głównie w sezonie turystycznym. Już w latach siedemdziesiątych pojawiały się koncepcje likwidacji tych kolei, ale szczęśliwie w skutek kryzysu paliwowego uznano, że transport samochodowych wcale nie będzie bardziej ekonomiczny, zwłaszcza od strony energetycznej. W początku lat dziewięćdziesiątych jednak Czechosłowackie Koleje Państwowe ČSD dość wyraźnie zaczęły odczuwać nadchodzący kryzys. Skutkiem tego było ograniczenie inwestycji, a także redukcja połączeń pasażerskich. W 1993 r. powstał Klub přátel jindřichohradeckých úzkokolejek. Lobbował on na rzecz prywatyzacji kolei zlokalizowanej w atrakcyjnym turystycznie terenie i organizacji pociągów retro, a w końcu zaproponował projekt

prywatyzacyjny, który przyjęły władze Republiki Czeskiej. Ponadto stał się on założycielem spółki akcyjnej Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD). Na podstawie licencji z czerwca 1995 r. nowopowstała spółka rozpoczęła prowadzenie historycznych pociągów turystycznych trakcją parową. W końcu w 1997 r. České Dráhy zawiesiły przewozy na linii Jindřichův Hradec–Nová Bystřice. W styczniu linia zamarła, a w marcu rząd czeski ostatecznie uchwalił realizację projektu prywatyzacji kolei i zaferował odsprzedaż ich za symboliczną cenę jednej korony. Do prywatyzacji omawianych kolei wąskotorowych doszło 28.02.1998 r. Od tego czasu m.in. znacznemu rozszerzeniu uległa oferta rozkładowych pociągów regionalnych (fot. 4) [10].

Adaptacja przemysłowych kolei wąskotorowych do funkcji turystycznej w krajach graniczących z Polską

Bardzo interesującą formę turystycznego wykorzystania dziedzictwa kulturowego kolei wąskotorowych podjęto w czeskim Kolinie (fot. 5). Odbudowano tu większą część najstarszej w Czechach cukrowniczej kolei wąskotorowej. Zbudowano ją w 1894 r. i przez blisko 70 kolejnych lat prowadziła z kolńskiej cukrowni do Františkova (Ovčáry), Býchor i Jestřábi Lhoty. W celu jej odbudowy w listopadzie 2000 r. powołano stowarzyszenie Klub pro obnovu Kolínské řepařské

drážky. Zgromadziło ono materiał torowy i tabor należący wcześniej do nadłabskich cukrowniczych kolei wąskotorowych, a ze Społecznego Regionalnego Programu Operacyjnego pozyskało fundusze europejskie na odbudowę kolei. W dniu 23.06.2007 r. został uroczystie zapoczątkowany ruch na pierwszym ukończonym odcinku odbudowywanej kolei o długości 2 km. W kolejnych latach wydłużano linię stopniowo (m.in. w 2011 r. do Mlynka). Z rozpoczęciem sezonu 2015 kolej rozpoczęła jazdy na całym odcinku do Bychor [16].

Inaczej wyglądała sytuacja kolei wąskotorowej w Mladejovie. Pomysł połączenia kolejną wąskotorową kopalń szamotu w miejscowościach Hřebeč i Mladějov powstał w trakcie I wojny światowej, a zrealizowano go w 1920 r. W 1991 r. zakończono eksploatację zakładów szamotowych i ich kopalń. Nie wiązało się to jednak ze wstrzymaniem ruchu na kolei wąskotorowej – była używana do przewozu obiadów z zakładowej stołówki w Mladejovie do Hřebeča. Sporadycznie też uruchamiano pociągi parowe dla fotografów. W 1995 r. kierownictwo zakładu podpisało umowę najmu ze stowarzyszeniem Muzeum průmyslových železnic na okres 10 lat [19]. Klub zdecydował się przenieść w 1995 r. swoje zbiory do Mladejova, który już od lat stanowił obiekt jego zainteresowania [20]. W dniu 1.05.1998 r. wyruszył na szlak pierwszy muzealny pociąg wycieczkowy. W 2005 r. MPŽ i nowy



5. Odbudowywana dawna kolej cukrownicza w Kolinie przyciąga rzesze turystów.
Opracowanie własne

właściciel zakładów szamotowych nie dogadali się co do przedłużenia umowy i muzeum przeniosło się w nową lokalizację do Zbyšova u Brna. W Mladějově obecnie działają dwa stowarzyszenia Průmyslové muzeum Mladějov i Mladějovská průmyslová dráha. Prócz przejazdu historycznym pociągiem wycieczkowym z parowozem na trasie Mladějov–Nová Ves (6 km) można tu zobaczyć wystawy taboru kolejowego, drogowego oraz techniki rolnej i budowlanej. Nad pozostałym odcinkiem Nová Ves–Hřebeč trwają prace mające przywrócić go do ruchu [19]. Także na Słowacji można mówić o sukcesach w adaptacji dawnych kolei przemysłowych do celów turystycznych. Po I wojnie światowej powstały na Orawie i Kysucach dwie niezależne koleje leśne kończące się w odległości zaledwie 8 km od siebie. W 1928 r. rozpoczęto ruch na łączącym je odcinku (unikatowym ze względu na pokonywanie znacznych różnic wysokości za pomocą zmian kierunku w punktach pośrednich) uzyskując jednocześnie sieć nazwaną Kysucko-Orawską Koleją Leśną. W latach sześćdziesiątych rozpoczął się jej regres i zlikwidowano ją poza najcenniejszym odcinkiem Chmura–Beskyd–Tanečník, który w 1972 r. uznano za narodowy zabytek kultury. W 1974 r. Muzeum Kysuckie w Czadcy przejęło linię z zamiarem wybudowania wzdłuż niej skansenu etnograficznego. Jego budowie od początku towarzyszyło przywracanie linii kolei leśnej do stanu umożliwiającego

przewozy. W 1991 r. wpisano ją na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO, a w 1992 r. zawarto umowę pomiędzy muzeami orawskim i kysuckim na generalny remont całej zachowanej kolei leśnej. W latach 1992–95 zrekonstruowano odcinek Kubátkovia–Chmúra–Beskyd. Wysokie koszty zabezpieczenia osuwiska na pierwszym zakosie spowodowały odłożenie aż do 2007 r. odbudowy odcinka Beskyd–Tanečník [18, 21]. Obecnie odcinki Skansen–1 zakos i Beskyd–Tanečník działają niezależnie. W 2015 r. wprowadzono kursy drezynami motorowymi na odcinku Skansen–Beskyd, dzięki czemu możliwy jest przejazd po całej istniejącej sieci.

Innym przykładem wykorzystania kolei leśnej jako elementu infrastruktury turystycznej na Słowacji jest Čiernohronska lesná železnica (Czarnohronska Kolej Leśna). Jej budowę zapoczątkowano w 1908 r. i trwała ona do I wojny światowej, kiedy to osiągnięta została maksymalna długość sieci – 132 km. W latach osiemdziesiątych zapadła decyzja o całkowitej likwidacji i tak już mocno ograniczonej sieci kolei. Na szczęście w 1982 r. wpisano jej ostatnie fragmenty do rejestru zabytków. W 1992 r. wznowiono przewozy kolei na odcinku w Dolinie Vydrovskiej (fot. 6), a rok później – na głównej linii z Čierneho Balogu do Hronca. W 1995 r. właścicielem i operatorem kolei stało się lokalne stowarzyszenie gmin Mikroregión Čierny Hron, które w 2001 r. przekazało rolę

przewoźnika organizacji non-profit – Čiernohronska železnica [1, 17]. W 2012 r. uruchomiono ze wsparciem unijnego Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego – Programu Współpracy Transgranicznej Republika Węgierska–Republika Słowacka odcinek Čierny Balog–Dobroč (4 km).

Wykorzystanie turystyczne może być interesującą i trwałą formą alternatywnego zagospodarowania wąskotorowych kolei przemysłowych – potwierdzają to przykłady udanych adaptacji w krajach ościennych. Kilka z nich znajduje się praktycznie w zasięgu dojścia pieszego z Polski. Takim przykładem, oprócz kolei kysuckiej, jest kolej leśna z łżyckiego Weißwasser (Biała Woda) do m.in. Bad Muskau (Mużaków). Kolej ta powstała w 1895 r., aby zaspokoić rosnące zapotrzebowanie na transport w majątku Mużaków. Sieć kolei osiągnęła długość 80 km. W 1951 r. przekształcono ją w kolej leśną, jednak już w 1978 r., wraz ze wzrostem znaczenia transportu drogowego, doszło do jej częściowej likwidacji. Z ostatnich 12 km korzystała do 1991 r. cegielnia w Weißwasser. Starania o zachowanie Mużakowskiej Kolejki Leśnej jako muzeum kolei podjęto już w połowie lat osiemdziesiątych. Po 1991 r. udało się odbudować odcinki kolei i wprowadzić przewozy pasażerskie na części sieci. Obecnie pociągi uruchamia się na dwóch odcinkach łączących Weißwasser z Bad Muskau i Kromlau [22].

Pozytywne przykłady adaptacji kolei przemysłowej obserwuje się także w Rosji, gdzie koło Perejesławia Załeskiego przekształcono dawną kolej torfową w prywatne muzeum kolejowe. Jej historia została zapoczątkowana jeszcze w latach trzydziestych. Wraz z gwałtownym załamaniem około 1997 r. zapotrzebowania na torf opałowy, dezintegracji i likwidacji uległa niemal cała sieć kolei o szerokości toru 750 mm [7, 9, 14]. W 2000 r. „Perejesławskie muzeum kolejowe” przyjęło obecnie funkcjonującą formę niekomercyjnego partnerstwa, realizując jeszcze do 2004 r. wysoce nierentowne przewozy pasażerskie na zlecenie lokalnej administracji na odcinku Pere-



6. Długość kolei leśnej w dolinie Czarnego Hronu stale wzrasta.
Opracowanie własne

jesław–Kupańskoje. W dwa lata po ich zaprzestaniu z liczącej niegdyś 200 km sieci kolei torfowych zostało zaledwie 6 km szlaku, z czego muzeum planowało zdemontować jeszcze 4 km by uniknąć rozkradzenia... W odróżnieniu jednak od poprzednio opisanych kolei, nie prowadzi ono jeszcze regularnych przewozów [9].

Drugie, także prywatne muzeum kolei wąskotorowych w Rosji funkcjonujące w miejscowości Tjosowo swoją działalność zaczęło propagować szerzej dopiero kilka lat temu. Opiera się ona na wciąż wykorzystywanym fragmencie istniejącej od lat pięćdziesiątych kolei wąskotorowej służącej do przewozu torfu [15].

Być albo nie być – zagrożenia i wyzwania stojące przed turystyką w oparciu o zabytki kolejnictwa wąskotorowego w Polsce

Nie można oprzeć się wrażeniu, że w Polsce atrakcje turystyczne bazujące na dziedzictwie kultury technicznej kolei stanęły przed szekspirowskim dylematem „być albo nie być”. O tym, w którą stronę przechylą się szala mogą zdecydować zagrożenia omówione poniżej:

1. obserwowany jest bardzo niski stopień zaangażowania organizacji pozarządowych (w przeciwieństwie do wzorców przyjętych w większości krajów UE) w prowadzenie atrakcji turystycznych tego typu. Wynika to m.in. z rozszczeniowej postawy wobec spółek grupy PKP (dotychczasowego „mecenasa żywego skansenu kolejowego”), obrzydzenia prac społecznych w czasach PRL i niskiej zasobności społeczeństwa (obiektami zajmują się zazwyczaj osoby młode o niższych kwalifikacjach menadżerskich, za to z wolnym czasem, podczas gdy brakuje emerytów mogących się dzielić swym doświadczeniem lub też wręcz sprawować kluczowe funkcje kierownicze),
2. konflikty na linii miłośnicy kolei–gestorzy obiektów będące często skutkiem niepokromionych ludz-

kich ambicji po obydwu stronach. Z drugiej jednak strony niekiedy są one powodowane przez krótkowzroczną politykę władz widzących w terenach kolejowych wyłącznie atrakcyjne działki pod zabudowę mieszkaniową, usługową bądź przemysłową, a całkowite pomijających ich potencjał turystyczny,

3. brak możliwości przekazania nieruchomości lub sprzedaży na warunkach preferencyjnych na rzecz stowarzyszeń czy fundacji. W przypadku kolei wąskotorowych jest o tyle łatwiej, że do ich przejęcia udało się nakłonić część samorządów – dzięki czemu przynajmniej udaje się obiekty dzierżawić organizacjom pozarządowym nieodpłatnie. Problemem jest jednak to, że umowy są zawierane zazwyczaj na krótkie okresy i nie zabezpieczają interesów dzierżawców na tyle, by podejmowali szersze inwestycje, niż minimum konieczne do zapewnienia utrzymania bezpiecznej eksploatacji,
4. utrzymanie dziedzictwa kulturowego kolei jest bardzo kosztowne. Po pierwsze związane są z nim budynki i budowle o dużej w stosunku do wielu innych budowli kubaturze, co wiąże się z odpowiednio większymi kosztami utrzymania i remontów. Te drugie często ulegają jeszcze zwiększeniu z racji ochrony prawnej obiektów poprzez ich wpis do rejestru zabytków. Ponadto odbudowa i utrzymanie historycznego taboru kolejowego również wymaga znaczących środków,
5. brak jest przeznaczonych na dziedzictwo kolejowe środków publicznych, ponadto te ogólnodostępne w większości przeznaczone są głównie na prace remontowe przy zabytkowych budynkach. Obiekty kolejowe muszą także konkurować z innymi zabytkami, przede wszystkim sakralnymi, o starszym rodowodzie, co znacząco utrudnia zdobywanie środków na remonty i dostosowywanie obiektów pokolejowych do

pełnienia funkcji turystycznych. Niedostępność środków powoduje także brak wyspecjalizowanych warsztatów mogących przeprowadzać naprawy taboru trakcji parowej,

6. biorąc pod uwagę małą zasobność polskiego społeczeństwa należy się liczyć z tym, że inwestycje w doprowadzenie zabytkowego taboru kolejowego do ruchu i jego eksploatacja nigdy nie zostaną pokryte z biletów i innych przychodów.

Dalsze zaprzepaszczenie obiektów historycznych mogących stanowić atrakcje turystyczne nie tylko doprowadzi do wzrostu dystansu pomiędzy Polską a krajami Europy Zachodniej, ale również pomiędzy naszym krajem i państwami ościennymi, również należącymi dawniej do bloku socjalistycznego. Brak pozytywnych zmian i utrzymanie trendu regresyjnego w najbliższych latach doprowadzi do całkowitej zapaści tego sektora branży turystycznej. Dlatego warto wskazać kilka potencjalnych rekomendacji, które być może pomogłyby w tworzeniu i rozwoju obiektów atrakcyjnych dla turystów na bazie dziedzictwa kulturowego kolei:

1. Konieczne jest złagodzenie reżimu dotyczącego zakazu nieodpłatnego lub bardzo preferencyjnego przekazywania zbędnego taboru kolejowego i nieruchomości bezpośrednio organizacjom pozarządowym, a interesy przekazujących powinny zostać odpowiednio zabezpieczone poprzez zapisy w aktach notarialnych.
2. Konieczne jest zastanowienie nad tym czy koleje wąskotorowe, z którymi nie radzą sobie same samorządy, nie powinny być przekazane na własność organizacjom pozarządowym, które mogłyby zapewnić stabilność finansowania bieżącego utrzymania i inwestycji odtworzeniowych.
3. Konieczne jest zobowiązanie się ministerstwa odpowiadającego za transport do społecznej odpowiedzialności za jego dziedzictwo kultury technicznej i stworzenie

mechanizmów finansowania zwłaszcza remontów pojazdów. W obecnych realiach jest ono z jednym z nielicznych resortów nieoferujących żadnego, nawet w postaci dotacji na tzw. działania miękkie, wsparcia dla organizacji pozarządowych. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Bílek A. Čiernohronská železnica. Růžolící Chrochtík, 2009.
- [2] Bebenow F. Turystyka kolejowa w Polsce. WNGiG UAM, 2012, maszynopis pracy magisterskiej.
- [3] Bogiazides N., Kotsiou E., Vougioukas M. The Regional Impact of Heritage Railways. 45th Congress of the European Regional Science Association Vrije Universiteit Amsterdam, 2005.
- [4] Harrasek A. Dwusystemowy tramwaj w Nordhausen. Technika Transportu Szynowego, 2004, s. 54-55.
- [5] Höhmann R. The Future of Heritage Railways and Rail Conservation in Germany. Japan Railway & Transport Review, 2002, 30, s. 20-22.
- [6] Hörz P., Richter M. Preserved as technical monuments, run as tourist attractions: Narrow-gauge railways in the German Democratic Republic. The Journal of Transport History, 2011, 2, s. 192-213.
- [7] Корсаков, А. Купанское транспортное управление (история великана), narrow.porovoz.com, 8.07.2015.
- [8] Lung E., Knoll O. Regional and Narrow Gauge Railways – Good Practice and Recommendations, 2012, www.southeast-europe.net/document.cmt?id=577, 7.05.2015.
- [9] Мясников А. В Переславлe есть музей...., Железнодорожное дело, 2006, 2, s. 6-15,
- [10] Morel O. Rola kolei wąskotorowych w transporcie Szwajcarii, XVI Dolnośląski Festiwal Nauki we Wrocławiu, 21 września 2013, ww.transport.pwr.wroc.pl/dfn/morel13.pdf, 5.05.2015.
- [11] Prochazka P. Význam úzkokolejných

železnice Jindřichohradeckých místních drah pro turistický potenciál regionu. Vysoká Škola Polytechnická, Jihlava, maszynopis pracy licencjackiej.

- [12] Taylor Z., Ciechański A. Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce - część II. Przegląd Geograficzny, 2011, 2, s. 205-231.
- [13] Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa

Magistrala Wschodnia. Przeznaczają miliardy na remonty torów kolejowych m.in. w woj. lubelskim

Sławomir Skomra, Kurier Lubelski, 30.10.2016

Pociągi mają przyspieszyć, ma się zwiększyć przepustowość szlaków. Takie mają być efekty Magistrali Wschodniej - kolejowego projektu wartego kilka miliardów złotych. Magistrala to koncepcja dotycząca już istniejących linii kolejowych przebiegających przez miasta wojewódzkie Polski Wschodniej: Olsztyn, Białystok, Lublin, Rzeszów i Kielce (...). Prace inwestycyjne w ciągu Magistrali Wschodniej planowane w obecnej perspektywie finansowej na lata 2014-2020. Wartość wszystkich projektów związanych z Magistralą Wschodnią przekroczy 6,5 mld zł.

Bydgoszcz wyda pół miliarda zł na inwestycje tramwajowe

Witold Urbanowicz, Transport Publiczny, 02.11.2016

W najbliższych latach zrealizowany zostanie szereg inwestycji związanych z rozbudową infrastruktury tramwajowej z Bydgoszczy. Na ten cel udało się zagwarantować środki z funduszy unijnych. Miasto planuje wydać pół miliarda złotych. Bydgoszcz gotowa jest jednak na więcej – w tym budowę torowiska na Szwedkowo i Błonie. Najwięcej środków na transport szynowy Bydgoszcz ma zagwarantowane dzięki wynegocjowanemu w 2014 roku kontraktowi terytorialnemu. Za priorytetowe inwestycje, które otrzymają wsparcie z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko uznane zostały nowe torowisko na ul. Kujawskiej, nowy most z torami przez Brdę, modernizacja tras w ciągu ul. Chodkiewicza oraz ul. Toruńskiej na odcinku od zajezdni do pętli Stomil. Ich łączna wartość to ponad 425 mln zł. Z kolei w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych wsparcie zapewnione mają projekty związane z przebudową pętli na Kapuściskach oraz torowiska od ul. Ustronie przez Babią Wieś do ronda Toruńskiego. Koszt tych dwóch zadań szacowany jest na ponad 12 mln zł.

państwowego "Polskie Koleje Państwowe", Dziennik Ustawa RP, 2000, 84, poz. 948.

- [14] kukushka.ru, 5.07.2015.
- [15] museum-uzd.ru, 5.07.2015.
- [16] zeleznicka.bloudil.cz, 1.07.2015.
- [17] www.chz.sk, 23.12.2011.
- [18] www.kruzok.sk, 23.12.2011.
- [19] www.mladejov.cz, 1.07.2015.
- [20] www.mpz.cz, 1.07.2015.
- [21] w w w . o r a v a m u z e u m . s k , 23.12.2011.
- [22] www.waldeisenbahn.de/pl, 23.12.2011.

Katowice: 8 firm chce projektować tramwaj na południe

Justyna Przybytek, Dziennik Zachodni, 4.11.2016

Osiem firm chce projektować nową linię tramwajową w Katowicach, tzw. tramwaj na południe. Oferty zgłoszone w przetargu opiewają na kwoty od 1,8 do 3,8 mln zł.

Zadaniem wybranego w przetargu wykonawcy będzie przygotowanie projektów budowlanych, wykonawczych oraz oszacowanie kosztów budowy nowej linii tramwajowej. Prace projektowe zostaną podzielone na dwa etapy, w pierwszym zaprojektowana ma zostać linia tramwajowa o długości 5,2 km, wraz z infrastrukturą towarzyszącą, ścieżka rowerowa oraz węzeł przesiadkowych w Kostuchnie. Natomiast w drugim etapie nowa droga, która ma biec wzdłuż linii, której budowa planowana jest jednak nie wcześniej niż w 2030 roku. Projektanci na przygotowanie dokumentacji będą mieli 22 miesiące (...).

Wyborcy w Seattle popierają duży projekt rozbudowy transportu szynowego

Keith Barrow, railjournal.com, 09.11.2016

Wyborcy w regionie Seattle zdecydowali w referendum 8 listopada, że pakiet Sound Transit 3 (ST3) powinien zostać zrealizowany. Oznacza to budowę ponad 100km nowych linii do 2041 roku za około 53,8 mld \$. Przy poparciu 55% głosujących w hrabstwach King, Snohomish i Pierce, 27,7 mld \$ ma zostać zebrane w ciągu najbliższych 25 lat przez następujące podatki: 0,5% dodatkowego podatku od sprzedaży, 0,8% akcyzy na samochody, katastralnego w wysokości 25 centów od każdego 1000 \$ wartości nieruchomości oraz utrzymanie zbieranego już podatku na ST w wysokości 0,3% do 2028 roku. Oczekuje się, że pakiet ST3 rozszerzy istniejącą sieć transportu szynowego pięciokrotnie do około 187km, przy 600 tys. spodziewanych pasażerów dziennie. Pojazdy mają kursować każdego dnia przez 20 godzin, co 6 min. w szczycie i co 10 min. poza szczytem.