

Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis

Studia Geographica 15(2020)

ISSN 2084-5456

DOI 10.24917/20845456.15.12

Sławomir Kurek

Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie, Kraków, Polska

Rozwój turystyki kolejowej w województwie małopolskim

Streszczenie

Przedmiotem badań jest turystyka kolejowa, jej geneza i rozwój w ujęciu historycznym na obszarze obecnego województwa małopolskiego. Celem niniejszego artykułu jest określenie potencjału turystyki kolejowej w województwie małopolskim na tle rozwoju sieci kolejowej w ujęciu historycznym, jak i obecnie. Przeanalizowano rozwój najbardziej atrakcyjnych turystycznie linii kolejowych oraz dokonano przeglądu imprez i przejazdów związanych z kolejowym dziedzictwem historycznym. Materiałem źródłowym do badań były publikacje dotyczące rozwoju transportu kolejowego w województwie małopolskim, strony internetowe poświęcone imprezom kolejowym oraz archiwalne rozkłady jazdy pociągów. Stwierdzono wysoki potencjał rozwoju turystyki kolejowej na badanym obszarze wynikający z uwarunkowań naturalnych (atrakcyjność krajobrazowa linii kolejowych, zwłaszcza Galicyjskiej Kolei Transwersalnej), lokalizacji Skansenu Taboru Kolejowego, kontynuacji projektu Małopolskie Szlaki Turystyki Kolejowej realizowanego przez Zarząd Województwa Małopolskiego w partnerstwie z PKP Cargo i Nowosądeckim Stowarzyszeniem Miłośników Kolei oraz zahamowania procesu likwidacji linii kolejowych w Polsce i ogromnego zainteresowania przejazdami zabytkową koleją.

Development of railway heritage tourism in małopolskie voivodeship

Abstract

The subject of the study is rail heritage tourism, its genesis and historical development in the area of the current Lesser Poland voivodeship. The aim of this article is to determine the potential of rail heritage tourism in the Lesser Poland voivodeship against the background of the development of the rail network in historical and current terms. The development of the most attractive tourist railways was analyzed and events and railway tours related to rail historical heritage were reviewed. The source material for the research were publications on the development of rail transport in the Lesser Poland voivodeship, websites devoted to railway events and archival train timetables. High potential for the development of rail tourism in the studied area was found resulting from natural conditions (landscape attractiveness of railway lines, in particular the Galician Transversal Railway), location of the Rolling Stock Open Air Museum, continuation of the Małopolska Railway Routes project implemented by the Board of the Małopolska Voivodeship in partnership with PKP (Polish National Railways)

Cargo and Nowosądeckie Association of Railway Enthusiasts as well as stopping the process of liquidation of railway lines in Poland and huge interest in traveling on the historic railways.

Słowa kluczowe: imprezy kolejowe; transport kolejowy; turystyka kolejowa; województwo małopolskie

Key words: railway events; railway transport; rail heritage tourism; Lesser Poland Voivodeship

Otrzymano: 25.02.2020

Received: 25.02.2020

Zaakceptowano: 05.05.2020

Accepted: 05.05.2020

Sugerowana cytacja / Suggested citation:

Kurek S. (2020). Rozwój turystyki kolejowej w województwie małopolskim, *Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis Studia Geographica*, 15, 180–200, doi: 10.24917/20845456.15.12

Pojęcie turystyki kolejowej

Jedną z form turystyki jest zwiedzanie miejsc za pomocą wybranego środka transportu. Wyróżniamy więc turystykę samochodową, autokarową i kolejową. Podczas jazdy pociągiem można podziwiać krajobrazy, mijane zabytki architektury czy techniki, a po dotarciu do celu brać udział w innych formach turystyki. Bardzo często turystyka kolejowa związana jest z przejazdem zabytkowym taborem (tzw. pociągiem retro), gdzie podróż jest atrakcją samą w sobie, a na trasie przejazdu organizowane są tzw. fotostopy, czyli miejsca na robienie zdjęć w ciekawych ujęciach na tle krajobrazu bądź urządzeń technicznych czy infrastruktury kolejowej (szlaków kolejowych, semaforów, dworców kolejowych, mostów, pomp wodnych, wież ciśnień itp.). Turystyka kolejowa obejmuje także zwiedzanie dawnych budynków lub urządzeń kolejowych, wpisanych na listę zabytków techniki. Przykładem może być dworzec kolejowy w Krakowie (dawny budynek, wybudowany w latach 1844–1847, uważany za jeden z najpiękniejszych i najnowocześniejszych dworców monarchii austriackiej), Skawinie, Tarnowie, Nowym Sączu, Rabce i Zakopanem, wiadukt kolejowy nad ul. Lubicz w Krakowie czy most kolejowy nad dawnym korytem Wisły w Krakowie – obecnie ul. Grzegórzecka (Szelińska-Kukulak, Kukulak, 2016, 2017). Często przejazd zabytkowym pociągiem ma charakter zorganizowany, a organizator imprezy przygotowuje różne atrakcje, jak np. zwiedzanie lokomotywy, występy zespołów ludowych, zwiedzanie skansenu czy muzeum. Do turystyki kolejowej możemy także zaliczyć przejazd współczesnym taborem, ale na liniach atrakcyjnych turystycznie czy krajobrazowo, gdzie przejazd koleją jest atrakcją samą w sobie (np. podróż koleją transsyberyjską).

Można zatem przyjąć, że turystyka kolejowa to aktywność turystyczna polegająca na podróżowaniu kolejami zabytkowymi, zwiedzaniu muzeów, skansenów i pozostałych obiektów kolejowych zagospodarowanych na cele turystyczne lub udostępnionych publicznie wraz z udziałem w imprezach kolejowych (Bebenow, 2015).

Kolej turystyczna to linia kolejowa obsługiwana zazwyczaj zabytkowym taborem przewożąca pasażerów w celach turystycznych, rozrywkowych i rekreacyjnych,

nie związana z codziennym przemieszczaniem się z domu do pracy czy do szkoły. Przykładem jest na przykład szwajcarska kolej retycka, wpisana na listę światowego dziedzictwa UNESCO, licząca ponad 100 lat. Jej trasa w najwyższym punkcie trasa przebiega na wysokości 2253 m n.p.m. Szczególnym rodzajem kolei turystycznych są koleje muzealne, stanowiące dokładną rekonstrukcję kolei z danego okresu historycznego, wyłączoną z normalnej eksploatacji, na której odbywają się tylko przewozy w celach turystycznych. Przykładem koleji muzealnej jest The Great Central Railway w Wielkiej Brytanii, łącząca Leicester i Loughborough (13 km). Linia jest fragmentem dawnej, historycznej linii Great Central Mainline, łączącej Annesley poprzez Nottingham, Leicester i Rugby z Londynem Marylebone. Trasa ta została zamknięta 1969 roku, a od 1973 roku wspomniany odcinek wraz z utrzymaną w historycznym stylu infrastrukturą został uruchomiony jako kolej muzealna. Historyczny dworzec w Loughborough (Fot. 1) był wykorzystywany jako plener filmowy, między innymi w produkcji Netflixa pt. *The Crown*.



Fot. 1 Zabytkowy dworzec kolei muzealnej w Loughborough (Wielka Brytania; 30.06.2019)

Źródło: Fot. S. Kurek

Muzea kolejnictwa lub skanseny taboru kolejowego to obiekty znajdująca się często na terenie dawnej parowozowni, mieszczące w sobie historyczny tabor kolejowy w skład którego wchodzi parowozy, lokomotywy spalinowe, wagony pasażerskie i towarowe, a także różnego rodzaju elementy infrastruktury kolejowej (dawne perony, stacje kolejowe, żurawie wodne, wieże ciśnienia, semafony) oraz różnego rodzaju pamiątki związane z kolejnictwem (fotografie, stare rozkłady jazdy). Tabor

kolejowy skansenu dzieli się na czynny (wykorzystywany w turystyce kolejowej) oraz nieczynny, służący tylko do oglądania.

Imprezy kolejowe to zorganizowane wydarzenia, sprzedawane najczęściej w pakiecie, obejmujące przejazd zabytkowym taborem kolejowym, w połączeniu ze zwiedzaniem skansenu lub innych, także niezwiązanych z kolejnictwem miejsc, ale odbywających się w ramach wcześniej opracowanego programu, objętego wspólną ceną (Bebenow, 2015). Do imprez kolejowych należą także jednorazowe wydarzenia np. festyny, wystawy taboru czy parady parowozów (parowozjady). Imprezy kolejowe mogą także obejmować wielodniowe wycieczki zabytkowymi pociągami (np. Orient Express) kursującymi przez wiele miejsc i zatrzymującymi się na zwiedzanie atrakcji turystycznych.

Celem niniejszego artykułu jest określenie potencjału turystyki kolejowej w województwie małopolskim na tle rozwoju sieci kolejowej w ujęciu historycznym jak i obecnie. Przeanalizowano rozwój najbardziej atrakcyjnych turystycznie linii kolejowych oraz dokonano przeglądu imprez i przejazdów związanych z kolejowym dziedzictwem historycznym. Wykorzystano materiały źródłowe dotyczące rozwoju transportu kolejowego na obszarze obecnego województwa małopolskiego, witryny internetowe dotyczące imprez kolejowych oraz archiwalne rozkłady jazdy.

Historia kolei w województwie małopolskim

W dawnej Galicji pierwsza linia kolejowa została otwarta w 1847 r., łącząca Kraków z Górnym Śląskiem (Mysłowicami, przez Szczakową). Rok później oddano odcinek ze Szczakowej do stacji Maczki (wówczas: Granica), znajdującej się na granicy zaboru rosyjskiego i austriackiego, i tym samym połączono Kraków z koleją Warszawsko-Wiedeńską. W pierwszych latach funkcjonowania połączenia do Wiednia były realizowane tranzytem przez terytorium zaboru pruskiego, dopiero uruchomienie w 1856 r. linii z Bogumina przez Zebrzydowice, Dziedzice, Oświęcim, Chrzanów i Trzebinę umożliwiło dojazd do Wiednia z Krakowa bez przekraczania granicy zaborów. Dzięki bocznej linii Kolei Północnej połączenie kolejowe otrzymało również wtedy Bielsko (Hydzik J., Hydzik T. 2016). W kolejnych latach oddano do użytku kolejne szlaki kolejowe: Kraków – Lwów (1856), odgałęzienie do Wieliczki (1857), odgałęzienie do portu rzecznej w Niepołomicach (1858), Tarnów – Nowy Sącz – Muszyna (1876), Płaszów – Skawina - Spytkowice – Oświęcim (1884), Skawina – Sucha Beskidzka (1884), Stróże – Biecz – Gorlice Zagórzany - Jasło – Krosno – Zagórz (1884), Chabówka – Nowy Sącz (1884), Żywiec – Sucha Beskidzka (1884), Gorlice Zagórzany – Gorlice (1885), Tunel – Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce (1885), Kalwaria Zebrzydowska – Bielsko-Biała (1888), Spytkowice – Wadowice – Skawce (1899) oraz Chabówka – Zakopane (1899) wraz z odgałęzieniem Nowy Targ – Sucha Hora (1904). W Krakowie w 1888 r. wybudowano pierwszą kolejową obwodnicę miasta, która biegła po obecnych Alejach Trzech Wieszców, w 1899 r. połączono Kraków ze stacją towarową na granicy Austro-Węgier i Rosji w Kocmyrzowie wraz z odgałęzieniem do Mogiły (1904), natomiast w 1934 roku zbudowano linię Tunel – Kraków (Koziański 1993, 1995; Taylor 2007; Dylewski, 2012; Keller 2012). Na terenie obecnego województwa małopolskiego powstały także koleje wąskotorowe, będące fragmentem Jędrzejowskiej Kolei Dojazdowej, współcześnie przebiegające

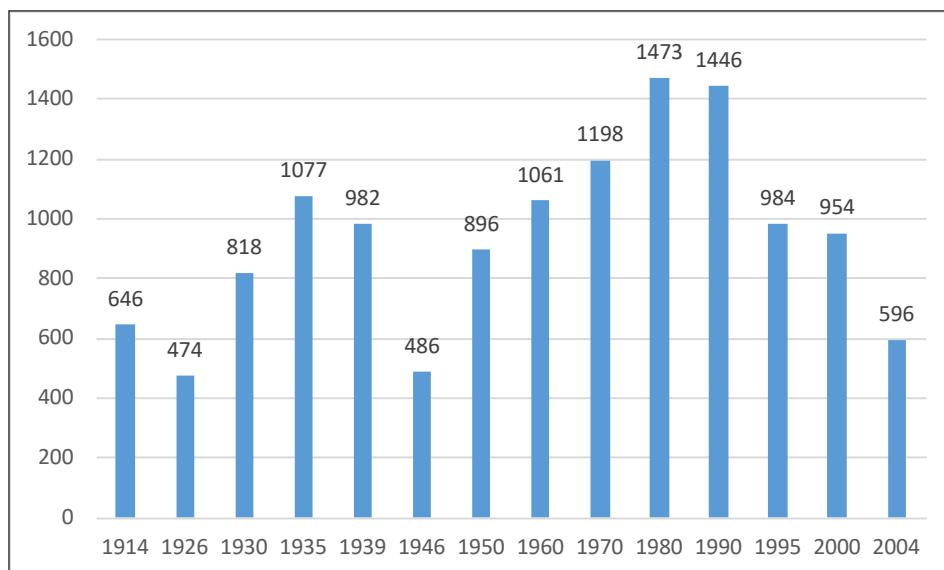
przez część regionu Poniżnia w południowej części województwa świętokrzyskiego. W 1917 r. wybudowano odcinek Kocmyrzów- Posądzka, a w 1926 r. Posądzka – Kazimierza Wielka. Koleje te były wykorzystywane głównie do przewozu towarów (np. płodów rolnych). Ruch pasażerski został zamknięty na nich w 1971 r. Po drugiej wojnie światowej nastąpiły niewielkie zmiany w gęstości sieci kolejowej w województwie małopolskim. W związku z budową kombinatu w Nowej Hucie, w 1952 r. wybudowano odcinek łączący Batowice z Nową Hutą, a w 1955 r. Nowa Huta- Podłęże (Lijewski, 1959). W 1951 r. wybudowano odcinek Kraków Mydlniki – Kraków Balice (w ruchu pasażerskim od 2006 r.), a w 1979 r. łącznicę Kraków Mydlniki – Kraków Batowice. W 1971 r. wybudowano linię Kozłów-Starzyny-Koniecpol (województwo śląskie), od której odchodzi Centralna Magistrala Kolejowa zbudowana w 1974 r. W 1979 r. uruchomiono szerokotorową Linię Hutniczo-Siarkową (LHS) od Sławkowa przez Bukowno, Olkusz, Sędziszów w kierunku wschodniej granicy państwa (Atlas Linii Kolejowych Polski, 2014). W 2017 r. wybudowano w Krakowie łącznicę Kraków Zabłocie – Kraków Bonarka wraz z przystankiem Kraków Podgórze, umożliwiającą przejazd z Krakowa Głównego do Zakopanego z pominięciem stacji Kraków Płaszów, co wymuszało zmianę czoła pociągu. Podobnie, w 2017 r. wybudowano łącznicę w Suchej Beskidzkiej i otwarto nowy przystanek Sucha Beskidzka Zamek, omijający stację Sucha Beskidzka i skracający drogę w kierunku Zakopanego, bez konieczności zmiany kierunku jazdy. W latach 60. i 70. na większości linii kolejowych Małopolski dokonano elektryfikacji, pozostawiając pod trakcją parową linię Chabówka – Nowy Sącz. Wraz z rozpoczęciem transformacji społeczno-gospodarczej po 1989 r. nastąpił okres regresu kolejnictwa w Polsce, polegający na likwidowaniu wielu połączeń. Już w latach 1981–1990 kryzys gospodarczy oraz konkurencja transportu samochodowego spowodowała likwidację 1269 km linii normalnotorowych oraz 791 km linii wąskotorowych w kraju. W okresie 1991–2002 zlikwidowano 6244 km szlaków normalnotorowych, z czego rozebrano 433 km (Taylor 2003). Przyczyną zamykania linii kolejowych były względy ekonomiczne, w tym spadek przewozów pasażerów spowodowany upadkiem wielu zakładów przemysłowych i przez to zmniejszeniem zasięgu i natężenia dojazdów do pracy, a także brak dofinansowania i obniżanie kosztów funkcjonowania przedsiębiorstw kolejowych będących w słabej kondycji finansowej (Taylor 2003, Trammer 2019). Pośrednio na likwidację linii wpływały niekorzystne ułożenie rozkładów jazdy, brak możliwości przesiadkowych, czy niska częstotliwość kursowania pociągów. Powodowało to liczne skutki społeczne, szczególnie w przypadku niewielkich miasteczek i wsi, pozbawionych innych środków transportu powodując gorszy dostęp do miejsc pracy, szkół, opieki lekarskiej czy miejsc rozrywki, szczególnie dla dzieci i młodzieży oraz osób niezmotywowanych i osób starszych (Taylor 2007). Dopiero przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw taboru kolejowego w Polsce po roku 2000 polegające na restrukturyzacji i komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego PKP i dostosowaniu polskiego transportu kolejowego do wymogów prawnych i technicznych obowiązujących w krajach Unii Europejskiej zahamowały regres kolei w Polsce (Taylor, Ciechański, 2010, 2011). Na terenie województwa małopolskiego likwidacja regularnego pasażerskiego objęła odcinki następujących linii kolejowych: Kraków – Kocmyrzów (1970), Kocmyrzów – Kazimierza Wielka (1971; linia wąskotorowa), Wadowice – Skawce (1988) – z powodu budowy zbiornika Świnna Poręba na rzece Skawa (obecnie Jezioro Mucharskie), Nowy Targ – Podczerwone

(1989), Podłęże – Niepołomice (2000), Bołęciny – Spytkowice (2002), Spytkowice – Wadowice (2002), Gorlice Zagórzany – Gorlice (2006), Rabka Zdrój – Nowy Sącz (2008), Sucha Beskidzka – Żywiec (2010), Stróże – Gorlice Zagórzany (2010), Skawina – Oświęcim (2012; Stankiewicz, Stiasny 2014). W 2015 r. przywrócono kursowanie pociągów na odcinku Sucha Beskidzka – Żywiec, Skawina – Oświęcim oraz Stróże – Jasło, a w 2016 r. Gorlice Zagórzany – Gorlice. Planowane jest wybudowanie nowej linii kolejowej z Podłęża do Tymbarku i Mszany Dolnej przez Szczyrzyc. Linia ta ma skrócić drogę do Zakopanego (przez Mszanę Dolną i Chabówkę) ze 147 do 117 km i czas przejazdu z obecnych 3h32' do około 1h40' oraz do Nowego Sącza (przez Tymbark, Limanową) z 167 km do 92 km oraz czasu przejazdu z obecnych 3h45' do około 1h. Linia ta na odcinku Podłęże-Szczyrzyc ma być dwutorowa, maksymalne pochylenie ma nie przekraczać 12,5‰, a geometria trasy ma umożliwić jazdę z prędkością 160 km/h (Majerczak 2016). Całkowita długość linii (wraz z odgałęzieniami ze Szczyrzyc do Tymbarku oraz ze Szczyrzyc do Mszany Dolnej) ma liczyć 58,5 km, a na jej przebiegu wybudowane zostanie 11 tuneli o łącznej długości ok. 11,7 km oraz 7 estakad o łącznej długości ok. 6,4 km (Majerczak 2016). Linia ta ma być częścią południkowego korytarza kolejowego łączącego Gdańsk z Konstancją w Rumunii (przez Kraków, Nowy Sącz, Muszynę). Linia ta ma również na celu rozwój turystyki w regionie poprzez wzrost dostępności komunikacyjnej oraz zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej.

Linie kolejowe o największych walorach turystycznych

W latach 1882–1884 została wybudowana Galicyjska Kolej Transwersalna (*Galizische Transversalbahn*), tworząc ciąg komunikacyjny z Čadcy (obecnie Republika Słowacji) poprzez Zwardoń, Żywiec, Suchą Beskidzką, Chabówkę, Nowy Sącz, Stróże, Nowy Zagórz po Stryj (ob. Ukraina), Stanisławów i Husiatyn. Łączna długość wybudowanej w dwa lata trasy wyniosła 577 km. Podstawowym celem budowy Galicyjskiej Kolei Transwersalnej było stworzenie ciągu komunikacyjnego w przebiegu równoleżnikowym (transwersalnym – poprzecznym), będącym alternatywą dla głównej linii Kraków – Lwów, istotnej strategicznie dla Cesarstwa Austro-Węgier. Linia ta jednak przebiegała wówczas stosunkowo blisko granicy rosyjskiej w płaskim, trudnym do obrony terenie. Dlatego ze względów militarnych koniecznością było wybudowanie linii kolejowej przebiegającej przez trudniej dostępne obszary Karpat (Stankiewicz, Wieczorek 2009). Ważnym aspektem była też spodziewana aktywizacja słabo rozwiniętych terenów Galicji, dla których kolej stała się impulsem do ożywienia gospodarczego. Zrealizowano też kilka połączeń południkowych, łączących kolej galicyjską im. Karola Ludwika z koleją transwersalną. W ramach ciągu Galicyjskiej Kolei Transwersalnej wykorzystano odcinki linii kolejowych zbudowanych przed 1882 rokiem: Zagórz – Chyrów (1872), Chyrów – Sambor – Stryj (1872), Stryj – Stanisławów (1873), Nowy Sącz – Stróże (1876), a całość trasy łącznie z odcinkami wybudowanymi to 893 km (Stankiewicz, Wieczorek 2009). Na odcinku Chabówka – Nowy Sącz najwyższy punkt położony na trasie to Skrzydlna (605 m n.p.m.; ryc. 1). W 1914 r. na tej linii kursowało 9 par pociągów osobowych (między innymi Sucha – Sambor, Sucha – Stróże, Nowy Sącz Miasto – Nowy Sącz) oraz jeden pociąg pociągów ekspresowych Chabówka – Rabka Zdrój, z wagonami odczepianymi ze składu Kraków – Zakopane

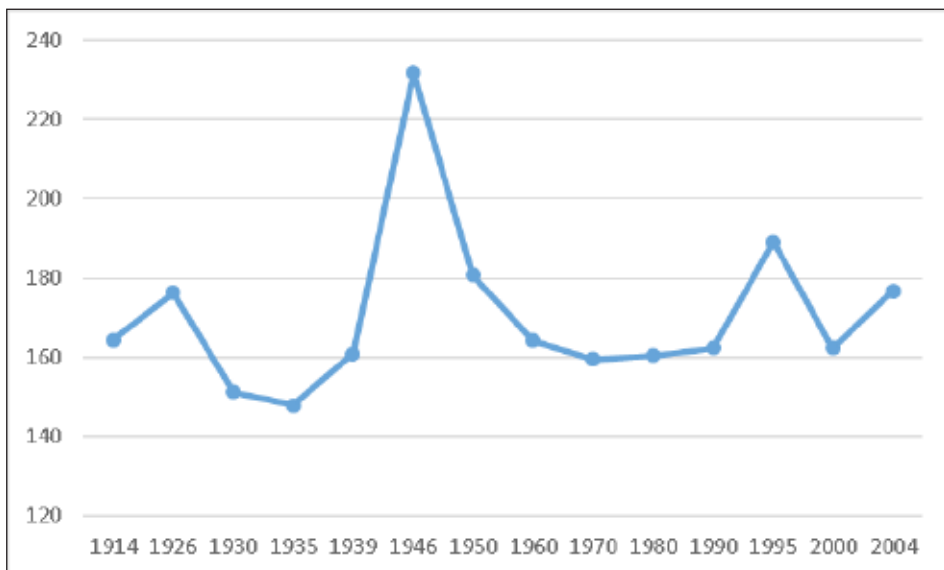
(Stankiewicz, Wieczorek 2009). W 1939 r. na linii Chabówka – Nowy Sącz kursowało już 5 par pociągów pospiesznych (w tym Zakopane – Lwów oraz Warszawa Główna – Mszana Dolna). Ponadto trasa była uczęszczana przez 11 par pociągów osobowych. W 1980 r. kursowało na tej linii 13 par pociągów osobowych, w tym 8 na całej długości trasy, a składy pasażerskie pokonywały największą liczbę pociągokilometrów (ryc. 1). W latach 90. nastąpiło ograniczenie regularnych przewozów na tej linii, a w 2004 r. kursowały tylko 4 pary pociągów osobowych na trasie Tymbark – Nowy Sącz oraz dwa kursy wykonywane zastępczą komunikacją autobusową z Chabówki do Tymbarku. Najszybciej trasę z Chabówki do Nowego Sącza pociągi pokonywały w 1935 r. (średnio 148 minut, ryc. 2).



Ryc. 1 Średnia liczba pociągokilometrów¹ na trasie Chabówka-Nowy Sącz

Źródło: opracowanie własne na podstawie sieciowych rozkładów jazdy

¹ Pociągokilometr – jednostka miary pracy eksploatacyjnej linii kolejowej, odpowiadająca przemieszczeniu się jednego pociągu na dystansie jednego kilometra.



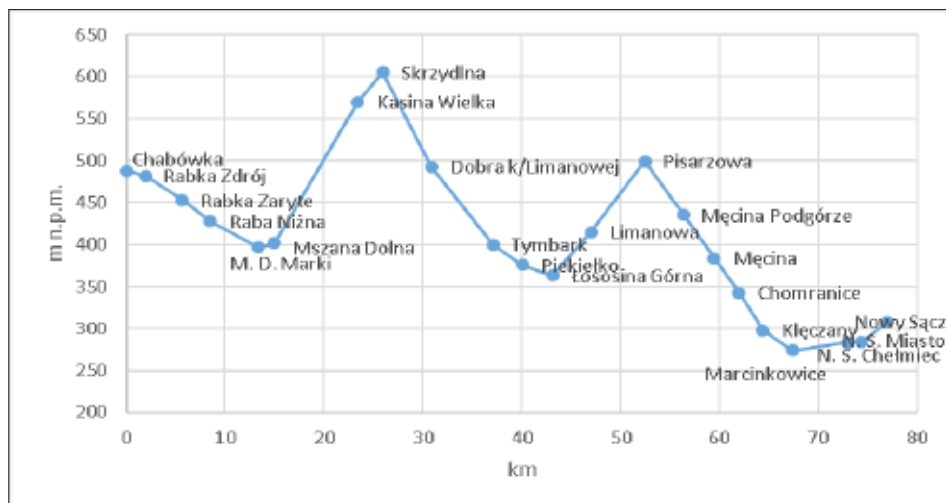
Ryc. 2 Średnia liczba minut potrzebnych na pokonanie trasy Chabówka – Nowy Sącz w poszczególnych latach

Źródło: opracowanie własne na podstawie sieciowych rozkładów jazdy

Tak więc pod koniec XIX wieku w Galicji funkcjonowały dwie główne linie kolejowe o przebiegu równoleżnikowym. Oprócz wspomnianej Galicyjskiej Kolei Transwersalnej, od zachodniej granicy zaboru austriackiego, północną częścią Austro-Węgier i przedgórzem Karpat przebiegała Kolej Północna Cesarza Ferdynanda (oficjalnie C.K. Uprzywilejowana Kolej Północna Cesarza Ferdynanda, niem. k.k. Privilegierte Kaiser Ferdinands-Nordbahn, KFNB), biegnąca dalej przez Kraków do wschodniej granicy rosyjskiej przez Lwów – jako Kolej Galicyjska im. Karola Ludwika (niem. k.k. priv. Galizische Carl Ludwig-Bahn; CLB).

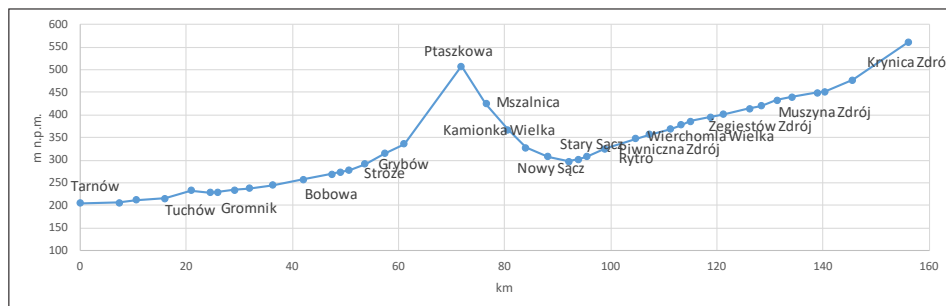
W celu ożywienia handlu i gospodarki oraz ze względów strategicznych Cesarstwa Austro-Węgierskiego zarządzono budowę linii kolejowych o przebiegu południkowym, łączącymi się z kolejami węgierskimi. Jedną z nich było połączenie Tarnów – Tuchów – Stróże – Nowy Sącz – Leluchów, a dalej do Preszowa. Dzięki temu, Tarnów w 1876 r. stał się stacją węzłową (Zakrzewski, Stankiewicz, 2010). W celu ułatwienia dojazdu do uzdrowiska w Krynicy, w 1911 r. wybudowano odcinek Muszyna-Krynica (Zakrzewski 2012). Linia Tarnów – Leluchów obejmuje trzy odcinki o zróżnicowanym charakterze (Zakrzewski, Stankiewicz, 2010). Od Tarnowa do Stróż szlak przebiega doliną rzeki Białej, o niewielkich wzniesieniach. Na odcinku Stróże – Nowy Sącz linia wznosi się na wododział pomiędzy Białą a Dunajcem, osiągnąjąc w Ptaszkowej wysokość 507 m n.p.m. (ryc. 2). Charakterystycznym walorem tej trasy jest tzw. pętla grybowska – zakręt o niemal 180 stopni pomiędzy Grybowem a Ptaszkową, a średnie pochylenie na tym odcinku wynosi 20‰. Nad rzeką Białą znajduje się imponujący, wysoki, 6-przęsłowy most o długości 125 m. Z kolei przed Kamionką Wielką znajduje się tunel o długości 180 m.

W 1899 r. uruchomiono szlak kolejowy z Chabówki do Zakopanego, tym samym Kraków uzyskała połączenie z intensywnie rozwijającym się wówczas tatrzańskim kurortem. Linia miała także przyczynić się do rozwoju gospodarczego Podhala (w tym gospodarki leśnej (Panasewicz, 1995). Trasa została poprowadzona w trudnych warunkach terenowych. Ze względu na oszczędności, nie wybudowano planowanego tunelu w Sieniawie, a trasa obfituje w ostre łuki (łączna długość łuków na tej 43-kilometrowej linii wynosi 20 km) i duże nachylenie, dochodzące do 31. Trasa początkowo wznosi się na wysokość 700 m n.p.m. osiągając siodło Przełęczy Sieniawskiej, położonej na wododziale Raby i Dunajca, rozdzielającej Pasma Orawsko-Podhalańskie, wchodzące w skład Beskidu Żywieckiego oraz pasmo Gorców (ryc. 3). Następnie opada w kierunku Kotliny Orawsko-Nowotarskiej i ponownie wznosi się do Zakopanego (813 m n.p.m.). Deniwelacje wynoszą 351 m. Trasa na całym odcinku jest jednotorowa. Powoduje to znaczne ograniczenia w ruchu i prędkości pociągów. W 1904 r. wybudowano odnogę linii kolejowej prowadzącą z Nowego Targu do Suchej Hory, gdzie łączyła się z kolejami węgierskimi.



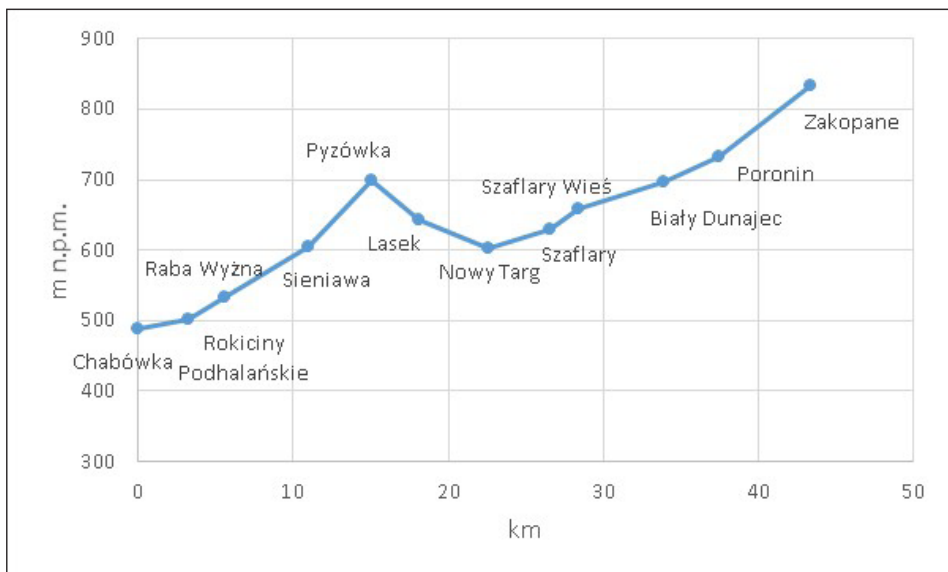
Ryc. 3 Profil podłużny linii kolejowej Chabówka-Nowy Sącz

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z www.atlaskolejowy.net



Ryc. 4. Profil podłużny linii kolejowej Tarnów-Krynica

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z www.atlaskolejowy.net



Ryc. 5 Profil podłużny linii kolejowej Chabówka-Zakopane

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z www.atlaskolejowy.net

Początki turystyki kolejowej w Małopolsce

Budowa atrakcyjnych krajobrazowo linii kolejowych, łączących kurorty górskie i uzdrowiska, zwłaszcza Kolei Transwersalnej, linii kolejowej do Zakopanego oraz do Muszyny i Krynicy (tzw. „Kryniczanki”) spowodowało wzrost zainteresowania podróżami koleją w celach wypoczynkowych bądź leczniczych.

Uruchomienie linii kolejowej z Tarnowa do Leluchowa w 1876 r. spowodowało zwiększenie zainteresowania dojazdem do krynickiego uzdrowiska. Wcześniej dojazd do krynickiego uzdrowiska odbywał się dylizansami i trwał dwa dni (Zakrzewski, 2012). W 1876 r. pomiędzy Tarnowem a Orłowem (obecnie Słowacja) kursowała tylko jedna para pociągów osobowo-towarowych na dobę, prowadząca wagony I, II i III klasy. Z Tarnowa pociąg odjeżdżał o 13:39, a podróż do Nowego Sącza trwała 5 godzin. Planowo pociąg przyjeżdżał na stację dopiero o 22:25 (Machowski, 2016). Od 1877 r. wprowadzono drugą parę pociągów na tej trasie, kursującą przez dwa dni w tygodniu. Ponadto uruchomiono na tej linii tzw. „pociągi spacerowe”, dojeżdżające w każdą niedzielę do stacji Muszyna, a stamtąd konnymi omnibusami można było dojechać do Krynicy (11 km). Między innymi, w sobotę o godz. 4 min. 45 po południu (według ówczesnego podawania czasu) odjeżdżał pociąg ze Lwowa, który docierał do stacji Muszyna w niedzielę o godz. 9 min. 31 przed południem (Zakrzewski, Stankiewicz, 2010). Z czasem jedną z najważniejszych grup pasażerów kolei stali się kuracjusze podążający do uzdrowisk Beskidu Sądeckiego. Ubożsi kuracjusze pozostawali w Muszynie, która również posiadała własne źródła mineralne i bazę noclegową. Już w 1879 r. otwarto pierwszy na trasie przystanek osobowy Żegiestów Zdrój, znacznie ułatwiający dostęp do tamtejszego uzdrowiska. Od 1889 r. w Piwnicznej

utworzono przystanek osobowy Piwniczna-Zdrój, położony dużo bliżej centrum miasta niż istniejąca stacja (Machowski 2016). W 1895 r. w sezonie letnim Tarnów z Orłowem łączyły już cztery pary pociągów. Niedogodnością dla pasażerów był do 1914 r. brak bezpośredniego połączenia z uzdrowiskami sądeckimi pociągu z Krakowa (Machowski 2016) i konieczna była przesiadka w Tarnowie. Planowano także wybudowanie odgałęzienia linii do Szczawnicy i Krościenka nad Dunajcem, licznie odwiedzanego przez galicyjskich kuracjuszy, lecz ze względu na brak odpowiedniego wsparcia finansowego nie udało się tego projektu zrealizować. W 1930 r. z Krynicy odchodziło 9 pociągów dziennie, w tym do Zakopanego, Krakowa i Warszawy. W 1933 r. wraz z powstaniem uzdrowiska w Łomnicy (115 km trasy) wybudowano przystanek osobowy o nazwie Łomnica-Zdrój. W Krynicy w tym samym roku, wychodząc na przeciw potrzebom rozwijającego się kurortu przebudowano dworzec kolejowy. Budowa lodowiska i organizacja mistrzostw świata w hokeju na lodzie w 1931 r., otwarcie toru saneczkowego i łyżwiarskiego i organizacja mistrzostw Europy w saneczkarstwie oraz oddanie do użytku skoczni narciarskiej przyczyniły się do zwiększenia popularności największego wówczas uzdrowiska Polski. Efektem tych inwestycji i boomu wczasowiczów i kuracjuszy było uzyskanie przez Krynice praw miejskich w 1933 r. Uruchomienie w 1937 r. kolei linowej na Górę Parkową w Krynicy, spowodowało dalsze zwiększenie się atrakcyjności kurortu. W 1938 r. w Krynicy przebywało około 40 000 wczasowiczów i kuracjuszy, z czego najwięcej z Warszawy i dawnego województwa krakowskiego (, 2012). Liczba kuracjuszy w Krynicy w latach 1919–1939 wzrosła z 9660 do ponad 42 tysięcy (Biela 2017). W 1939 r. z Krynicy odjeżdżało już 13 pociągów dziennie, a wagony bezpośrednio były dołączane m. in. do Lwowa, Budapesztu, Łodzi, i Poznania. Wieczorny pociąg prowadzony wagonem motorowym pokonywał trasę Krynica – Kraków w niespełna 3,5 godziny. W 1970 r. na odcinku Krynica – Muszyna funkcjonowało 10 par pociągów, w tym do Warszawy i Gliwic, a wagony bezpośrednio mogły dowieźć pasażerów także do Wrocławia, Łodzi i Szczecina. Czas jazdy pociągiem pospiesznym z Krynicy do Krakowa wynosił 4,5 godziny, a pociągiem osobowym 6,5 godzin. Do roku 1990 liczba pociągów odprawianych ze stacji Krynica wzrosła do 13, po czym nastąpił regres. Między 2010 a 2011 r. pociągi na odcinku Krynica – Nowy Sącz nie kursowały z powodu zniszczonego mostu na rzece Poprad podczas gwałtownych ulew. Na początku 2020 r. z Krynicy odjeżdżało 7 pociągów dziennie, w tym 3 pospieszne (do Warszawy, Wrocławia i Gdyni). Czas jazdy do Krakowa pociągu pospiesznego wynosił około 3 godzin 15 minut.

Podobnie rozwój turystyki w Zakopanem był uwarunkowany uruchomieniem połączenia kolejowego w 1899 r. (w latach 1894–1899 liczba wczasowiczów w tym kurorcie wzrosła z 2 do 10 tysięcy). Następował rozwój turystyki górskiej w Tatrach, w 1873 r. powołano Towarzystwo Tatrzańskie, wybudowano schroniska turystyczne, m. in. nad Morskim Okiem i w Dolinie Pięciu Stawów oraz wytyczono wiele km szlaków turystycznych. W 1885 r. zarządzeniem lwowskiego namiestnictwa Galicji otworzono Stację Klimatyczno-Leczniczą w Zakopanem, czego skutkiem był napływ wielu kuracjuszy. Do Zakopanego zaczęła napływać także elita intelektualna: pisarze, poeci, artyści malarze a także przyrodnicy. Wcześniej dostępność komunikacyjna była niska, turyści byli dowożeni powozami konnymi lub dyliżansami pocztowymi z Rabki bądź Nowego Targu. W okresie międzywojennym wybudowano w Zakopanem skocznnię narciarską Krokiew oraz kolejkę linową na Kasprowy Wierch.

Rozwijało się narciarstwo, łyżwiarstwo i saneczkarstwo (Barański, 2019). W 1929 r. i 1939 r. w Zakopanem odbyły się mistrzostwa świata w narciarstwie klasycznym, a w 1939 r. mistrzostwa świata w narciarstwie alpejskim. W 1914 r. Zakopane obsługiwało 5 par pociągów dziennie, w tym cztery do Krakowa. Czas jazdy pociągiem pospiesznym wynosił 4,5 godziny, natomiast pociągiem osobowym około 6,5 godziny. W 1939 r. przed wojną ze stolicy Tatr odjeżdżało już 18 pociągów, a dwa z nich były prowadzone przez wagony motorowe (spalinowe) zwane luxtorpedą. Czas przejazdu między Krakowem a Zakopanem wynosił 2 godziny 41 minut. Było to dużo szybciej, niż zwykłym pociągiem pospiesznym (około 4 godziny), z tego względu, że luxtorpeda miała dwie kabiny maszynisty i nie musiała wykonywać skomplikowanych manewrów jak parowozy, które musiały zmieniać kierunek jazdy na stacjach w Płaszowie, Suchej Beskidzkiej oraz Chabówce. Pociągi kursowały także do Warszawy, Lwowa, Katowic, a wagony bezpośrednie prowadziły m. in. do Poznania i Łodzi. Po II wojnie światowej ruch kolejowy do Zakopanego nie zmniejszył się. W 1970 r. odjeżdżało stąd 17 pociągów, z wagonami bezpośrednimi do Gdyni, Szczecina, Poznania, Warszawy. W 1990 r. były to już 22 pociągi dziennie, z czasem przejazdu około 3 godzin dla pociągów pospiesznych i 3,5 do 4 godzin dla osobowych. W 2010 r. było to 18 połączeń dziennie, w tym m.in. w takich kierunkach jak Bydgoszcz, Olsztyn, Białystok, Szczecin. Obecnie co prawda w rozkładzie jazdy jest około 50 pociągów odjeżdżających ze stacji Zakopane m.in. do Krakowa, Warszawy, Gdyni, Katowice, Poznania i Szczecina, ale wiele się dubluje, ze względu na kursowanie tylko w określonych datach. Czas przejazdu nie zmienił się znacząco – nadal kształtuje się pomiędzy 3,5 a 4 godziny.

W okresie międzywojennym ogromnym zainteresowaniem cieszyły się tzw. pociągi popularne, mające na celu przewożenie pasażerów do atrakcyjnych ośrodków turystycznych (Kawalla-Lulewicz, 2017). Miały one na celu popularyzację turystyki oraz ożywienie gospodarcze tworzących się uzdrowisk i letnisk poprzez rozbudowę bazy noclegowej, gastronomicznej i infrastruktury transportowej, dając tym samym zatrudnienie miejscowej ludności. Pociągi popularne nie były ujęte w rozkładzie jazdy, były organizowane na zamówienie i omijały często największe miasta, aby nie korzystała z nich ludność dojeżdżająca do pracy czy szkół, tylko turyści. Charakteryzowały się one niższymi cenami niż pociągi rozkładowe. Na stacjach końcowych organizowano podróżymany liczne atrakcje, np. imprezy okolicznościowe lub zwiedzanie zabytków z przewodnikami. W przypadku kilkudniowych pobytów zapewniano nocleg i wyżywienie. Organizacja przejazdów zajmowała się Liga Popierania Turystyki, której celem było krzewienie krajoznawstwa i wspieranie taniej turystyki masowej. Pierwsze takie pociągi utworzono w 1932 r. Wydawano także szereg broszur i ulotek reklamujących wyjazdy pociągami popularnymi. Oraz publikowano przewodniki turystyczne ułatwiające zwiedzanie miejsc do których docierał pociąg popularny. W latach 1932–1936 liczba pociągów popularnych rocznie zwiększyła się z 397 do 972, a liczba pasażerów wzrosła z 260 tys. do 642 tys. (Kawalla-Lulewicz, 2017, s. 55). Jedną z najciekawszą inicjatywą był pociąg „Narty-Dancing-Brydż” kursujący od 1932 r. na przełomie stycznia i lutego, a cała impreza miała charakter rajdu kolejowo-narciarzkiego. Trasa pociągu liczyła około 1200 km i przebiegała przez Karpaty, obejmując takie kurorty jak: Worochta, Sianki, Krynica, Zakopane, Rabka czy Wisła. Cała impreza trwała 9 dni, dając możliwość narciarzom jazdy codziennie na innym stoku (Kawalla-Lulewicz, 2017).

Współczesny rozwój turystyki kolejowej

Skansen Taboru Kolejowego w Chabówce

Głównym czynnikiem rozwoju turystyki kolejowej w województwie małopolskim było powołanie skansenu w Chabówce w 1993 r. Skansen Taboru Kolejowego w Chabówce powstał na terenie dawnej parowozowni. Ekspozycja skansenu obejmuje parowozy (w tym najstarszy parowóz tendrzak TKb-1479, zbudowany w niemieckiej wytwórni Schwartzkopff w 1878 roku), lokomotywy elektryczne i spalinowe oraz wagony osobowe i towarowe. Ponadto na terenie skansenu znajduje się wiele urządzeń niezbędnych do obsługi lokomotyw parowych, np. żurawie wodne, wyciąg węglowy czy kanały czystkowe, służące do czyszczenia paleniska. W dolnej części budynku dawnej parowozowni znajduje się wystawa poświęcona pamiątkom dawnego kolejnictwa (dokumenty kolejowe, rozkłady jazdy i inne materiały piśmienne). Skansen jest położony na skrzyżowaniu malowniczych szlaków kolejowych (do Suchoj Beskidzkiej, Zakopanego oraz Nowego Sącza), co umożliwia wykorzystywanie czynnego taboru jako pociągi turystyczne. Skansen oferuje także 25 miejsc noclegowych.



Fot. 2. Parowóz Ty51-133 z 1956 r. w Skansenie Taboru Kolejowego w Chabówce (23.06.2001)

Źródło: Fot. S. Kurek

Przejazdy pociągami turystycznymi

W 1991 r. likwidowano parowozownię w Chabówce, a w okresie 1991–1993 zaczęto organizować powołanie skansenu. Pojawiły się pierwsze pociągi zestawione z taboru historycznego. W okresie 1992–1995 zorganizowano wiele przejazdów z inicjatywy PKP oraz na zamówienie krajowych i zagranicznych miłośników dawnej kolei. Niektóre przewozy odbywały się regularnie z uwzględnieniem w rozkładzie jazdy.

Na przykład w sieciowym rozkładzie jazdy w 1994 r. był ujęty pociąg „Janosik” z Zakopanego do Krakowa kursujący jako pociąg retro, zestawiony z zabytkowych wagonów i na odcinku Zakopane – Chabówka prowadzony trakcją parową. Podobny skład kursował na trasie Chabówka – Limanowa. Pociągi retro kursowały w soboty i niedzielę w okresie letnim (do Krakowa 1, a do Limanowej 2 pary pociągów dziennie). W 1997 r. na trasie Chabówka – Nowy Sącz skład złożony z parowozu (najczęściej Ty2-953) i zabytkowych wagonów zastępował planowy skład zestawiony z lokomotywy spalinowej. Z biegiem czasu liczba takich połączeń i pociągów specjalnych zaczęła maleć, a na początku pierwszej dekady XXI wieku Skansenu Taboru Kolejowego w Chabówce został postawiony w stan likwidacji wskutek braku zainteresowania ze strony PKP oraz wysokich kosztów utrzymania. Dopiero włączenie skansenu w strukturę spółki PKP Cargo spowodowało przywrócenie funkcjonowania obiektu muzealnego (Wideł, 2016). W 2004 r. przywrócono w wybrane dni wolne od pracy kursowanie pociągów zestawionych z parowozu i zabytkowych wagonów na trasach Chabówka – Dobra koło Limanowej (2 pary pociągów), Chabówka – Zakopane, Kraków Główny – Wieliczka Rynek (3 pary pociągów) oraz Kraków Główny – Kraków Batowice – Kraków Nowa Huta – Podłęże – Kraków Bieżanów – Kraków Główny. Pociąg retro z Chabówki do Zakopanego był atrakcją sylwestrową w 2004 r., wyjeżdżając z Chabówki o 22.05 i przybywając do Zakopanego o 23.25. W 2006 r. z Chabówki w kierunku Nowego Sącza odjeżdżały 4 pociągi (w sezonie, w weekendy). Dwa pociągi kończyły swój bieg w Mszanie Dolnej, a dwa pozostałe w Dobrej koło Limanowej. Pociągi retro funkcjonowały w rozkładzie jazdy do 2008 r., po czym ruch pociągów na linii Chabówka – Nowy Sącz wstrzymano do odwołania. Dzięki umieszczeniu tych pociągów w rozkładzie jazdy, stały się one ogólnodostępne, informacja o ich kursowaniu mogła dotrzeć do większej grupy potencjalnych pasażerów, nie tylko do miłośników kolei. Oprócz pociągów retro, w latach 2006–2009 na linii Kraków – Wadowice kursował pociąg papieski, przeznaczony głównie dla ruchu pielgrzymkowego. W środku wagonów pasażerowie mogli obejrzeć filmy związane z pontyfikatem Jana Pawła II. W 2012 wznowiono kursowanie pociągów turystycznych w oparciu o tabor Skansenu Taboru Kolejowego w Chabówce (Wideł 2016). W sezonie letnim w weekendy uruchamiano 2 pary kursów z parowozem z Chabówki do Mszany Dolnej, a w 2015 roku trasa została przedłużona do Kasiny Wielkiej. Turyści mogą tam skorzystać z funkcjonującej cały rok kolei linowej na Śnieżnicę (w zimie wykorzystywanej przez stację narciarską). Tabor skansenu był także wykorzystywany na zamówienie przez miłośników kolei oraz używany na potrzeby produkcji filmowych.

Parowozjada

Parowozjada, czyli parada parowozów, jest cykliczną imprezą organizowaną corocznie od 2005 r. na terenie Skansenu Taboru Kolejowego w Chabówce. W 2006 r. była zorganizowana w Rabce-Zaryte a w 2008 r w Suchej Beskidzkiej. Impreza obejmuje pokazy parowozów, zawody drużyn parowozów (maszynistów), pokazy składów historycznych, zwiedzanie infrastruktury parowozowni i pokazy obsługi parowozów a także przejazdy w kabinie maszynisty. W 2019 r. parowozjada odbyła się w dniach 20–21.07. Oprócz wyżej wymienionych, do atrakcji należały warsztaty „Jak to wszystko działa”, symulatory jazdy lokomotywy ET41 oraz przejażdżki drezyną

kolejową. Pociągi specjalne były uruchamiane na trasie Chabówka – Mszana Dola, Chabówka – Kasina Wielka oraz Chabówka – Raba Wyżna..

Jubileusze istnienia kolei

Różnego rodzaju imprezy kolejowe polegające na przejażdżce zabytkowym taborem połączonym z różnorodnymi atrakcjami po drodze są często związane z okrągłą rocznicą powstania linii kolejowej na danym odcinku. Na przykład w 2004 roku 120 rocznica uruchomienia linii kolejowej Chabówka – Nowy Sącz była okazją do przejazdu parowozem Ty2-911 wraz z zabytkowym wagonem pocztowym oraz sześcioma przedwojennymi wagonami dwuosioowymi. Na wybranych stacjach pociąg był witany przez poszczególne samorządy wraz z prezentacją swoich walorów i atrakcji. W 2006 r. jubileusz 130-lecia kolei w Nowym Sączu oraz linii Tarnów – Leluchów był okazją do przejazdu zabytkowym składem pociągu na trasach Nowy Sącz – Stróże – Nowy Sącz, Nowy Sącz – Stary Sącz – Nowy Sącz oraz Stary Sącz – Nowy Sącz – Stary Sącz (Widział, 2016). Przejazdy te cieszyły się olbrzymim zainteresowaniem. W 2016 r. jubileusz 140-lecia linii kolejowej Tarnów – Nowy Sącz – Muszyna – Leluchów był okazją do przejazdu na trasie z Nowego Sącza do Bieczna i Gorlic oraz z Nowego Sącza do Krynicy. Program atrakcji obejmował występy muzyczne w pociągu i na stacjach Stary Sącz, Piwniczna Zdrój i Muszyna, dania kuchni regionalnej, festyn dworcowy na stacji w Muszynie, zwiedzanie Izby Tradycji Kolejarzy Węzła Sądeckiego, gawędy przewodników PTTK oraz zwiedzanie wystawy Skarby Małopolski 2016, pod hasłem „Po kolei od kolei czyli Galicyjska Kolej Transwersalna”.

Projekt „Małopolskie Szlaki Turystyki Kolejowej”

Jest to projekt Zarządu Województwa Małopolskiego uwzględniający współpracę z organizacjami pozarządowymi innymi podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego w obszarze turystyki. Priorytetowym działaniem w tym zakresie jest promocja markowego produktu turystycznego jakim jest kolej retro i przyciągnięcie turystów z kraju jak i zagranicy. W skład produktu turystycznego wchodzi przejazd zabytkowym składem pociągu połączony z programem dodatkowych atrakcji. Główną osią projektu jest linia kolejowa Chabówka – Nowy Sącz, będąca fragmentem dawnej Galicyjskiej Kolei Transwersalnej. Partnerem strategicznym projektu jest Skansen Taboru Kolejowego w Chabówce, ze względu na znaczącą kolekcję historycznego czynnego taboru kolejowego oraz korzystną lokalizację na skrzyżowaniu atrakcyjnych krajobrazowo linii kolejowych. W 2019 r. projekt obejmował dofinansowanie organizacji w okresie od 1 kwietnia do 31 grudnia 2019r. min. 25 turystycznych przejazdów kolejowych z wykorzystaniem historycznego składu kolejowego oraz zintegrowaną promocję produktu „Małopolskie Szlaki Turystyki Kolejowej”. W 2019 r. w ramach projektu odbyło się 27 imprez kolejowych (w 2015 r. tylko 10). Oprócz tras regularnie uczęszczanych przez zabytkowe składy jak Chabówka – Kasina Wielka czy Chabówka – Zakopane, kolej retro zawitała do Tarnowa, gdzie kursowała na trasach do Żabna (linia kolejowa nieczynna od 2012 r.) oraz doliną Białej do Tuchowa, do Nowego Sącza i doliną Popradu do Muszyny i Krynicy. W dniu 11 listopada 2019 r. zorganizowano imprezę pt. „Pociąg wolności” z okazji Święta Niepodległości. Historyczny pociąg specjalny składający się z lokomotywy parowej OKz32-2 z 1934 r. oraz odrestaurowanych, zabytkowych wagonów pasażerskich z lat 1920-1930. W programie imprezy było zwiedzanie Izby Tradycji Kolejarzy

Węzła Nowosądeckiego w Nowym Sączu oraz rekonstrukcja historyczna z lat 1914–1918: pojmanie wrogiego żołnierza przez legionistów Józefa Piłsudskiego podczas postoju na stacji w Kasinie Wielkiej. Ponadto, w trakcie przejazdu uczestnicy mogli posłuchać prelekcji historycznych oraz pożywić się grochówką wojskową. W ramach projektu od 2011 r. odbywa się także przy współudziale Nowosądeckiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei na szlaku Chabówka – Nowy Sącz impreza „Kolej na majówkę! Parowozem przez Galicyjską Kolej Transwersalną”, która również cieszy się sporym zainteresowaniem, a oprócz przejazdu program obejmuje m. in. degustację regionalnych potraw, pikniki promocyjne, występy muzyczne zespołów regionalnych pod hasłem „Pociąg do tradycji” oraz zwiedzanie ekspozycji Skansenu Taboru Kolejowego w Chabówce.

Tabela 1 Wykaz przejazdów zrealizowanych w ramach zadania „Małopolskie Szlaki Turystyki Kolejowej w 2019 r.

Data	Nazwa przejazdu	Trasa przejazdu
11.05.2019	Szlakiem Kolei Transwersalnej	Chabówka – Żywiec, Żywiec – Jeleśnia – Żywiec, Żywiec – Chabówka
12.05.2019	Szlakiem Kolei Transwersalnej	Chabówka – Kasina Wielka – Chabówka
25.05.2019	Parowozem przez Dolinę Popradu	Nowy Sącz – Krynica, Krynica – Muszyna – Krynica, Krynica – Nowy Sącz
26.05.2019	Kolej na Majówkę	Nowy Sącz – Chabówka
1.06.2019	Dzień Dziecka z historią kolei	Chabówka – Raba Wyżna – Chabówka (2 przejazdy), Chabówka – Rabka Zaryte – Chabówka, Chabówka – Mszana Dolna
16.06.2019	Parowozem na Piknik Kolejowy	Chabówka – Dobra k. Limanowej – Chabówka
29.06.2019	Papieskim Szlakiem do Wadowic	Chabówka – Wadowice, Wadowice – Andrychów – Wadowice, Wadowice – Chabówka
7.07.2019	Pociąg Transwersalny	Nowy Sącz – Chabówka – Nowy Sącz
14.07.2019	Pociąg Transwersalny	Nowy Sącz – Chabówka – Nowy Sącz
21.07.2019	Pociąg Transwersalny	Nowy Sącz – Chabówka – Nowy Sącz
28.07.2019	Pociąg Transwersalny	Nowy Sącz – Chabówka – Nowy Sącz
4.08.2019	Pociąg Transwersalny	Nowy Sącz – Chabówka – Nowy Sącz
11.08.2019	Pociąg Transwersalny	Nowy Sącz – Chabówka – Nowy Sącz
12.08.2019	Wakacyjny pociąg retro „Transwersalny”	Nowy Sącz – Chabówka – Nowy Sącz
15.08.2019	Parowozem w Tatry	Chabówka – Zakopane, Zakopane – Chabówka
18.08.2019	Pociąg Transwersalny	Nowy Sącz – Chabówka – Nowy Sącz
25.08.2019	Pociąg Transwersalny	Nowy Sącz – Chabówka – Nowy Sącz
21.09.2019	Parowozem na Jarmark	Nowy Sącz – Muszyna, Muszyna – Żegiestów – Muszyna, Muszyna – Krynica- Muszyna, Muszyna – Nowy Sącz

22.09.2019	Perta Małopolski	Nowy Sącz – Biecz, Biecz – Gorlice-Biecz, Biecz – Nowy Sącz
28.09.2019	-	Tarnów – Tuchów – Tarnów (2 przejazdy)
29.09.2019	-	Tarnów – Żabno – Tarnów (2 przejazdy)
11.11.2019	Pociąg Wolności	Chabówka – Nowy Sącz – Chabówka
7.12.2019	Mikołaj z parowozem	Chabówka – Mszana Dolna – Chabówka (2 przejazdy)

Źródło: www.kolejgalicyjskie.pl



Fot. 3. Pociąg retro relacji Chabówka – Mszana Dolna na stacji w Chabówce (23.06.2001)

Źródło: Fot. S. Kurek



Fot. 4. Pociąg retro relacji Kraków Główny – Kraków Nowa Huta – Kraków Bieżanów – Kraków Główny na stacji Kraków Nowa Huta (18.09.2005)

Źródło: Fot. S. Kurek

Podsumowanie

Turystyka kolejowa w województwie małopolskim ma duży potencjał rozwoju. Najważniejszą bazą infrastrukturalną dla turystyki kolejowej jest funkcjonujący od 1993 r. Skansen Taboru Kolejowego w Chabówce, posiadający w swojej kolekcji czynne parowozy i zabytkowe wagony pasażerskie. Duże znaczenie ma także położenie tego skansenu na trasie przecięcia się atrakcyjnych krajobrazowo linii kolejowych. Największe znaczenie ma linia kolejowa Chabówka – Nowy Sącz, niezelektryfikowana, przebiegająca przez malownicze tereny Beskidu Wyspowego wraz z semaforami, słupami telegraficznymi i innymi urządzeniami technicznymi z dawnej epoki. Linia kolejowa daje m. in. możliwość dojazdu do Kasiny Wielkiej, gdzie znajduje się kolej linowa na Śnieżnicę, a w zimie funkcjonuje tam stacja narciarska. Kolejnym czynnikiem sprzyjającym funkcjonowaniu kolei retro jest kontynuacja projektu Małopolskie Szlaki Turystyki Kolejowej realizowanego przez Zarząd Województwa Małopolskiego w partnerstwie z PKP Cargo oraz Nowosądeckim Stowarzyszeniem Miłośników Kolei. W ramach projektu organizowane są przejazdy na trasie Chabówka – Nowy Sącz, połączone z licznymi atrakcjami na punktach postojowych, związanymi z dziedzictwem kulturowo-historycznym regionu, np. degustacja regionalnych potraw, zwiedzanie muzeów i skansenu, koncerty zespołów regionalnych. Projekt jest także realizowany na innych trasach (np. Chabówka – Zakopane, Tarnów – Krynica). Duże znaczenie mają także organizowane imprezy z okazji jubileuszu istnienia linii kolejowych w regionie (np. Galicyjskiej Kolei Transwersalnej) oraz pokaz

czynnego taboru kolejowego z całej Polski zwany „Parowozjadą” odbywającą się co-rocennie. Biorąc pod uwagę pewne ożywienie w transporcie kolejowym i odejście od likwidacji połączeń kolejowych, należy mieć nadzieję, że turystyka kolejowa w województwie małopolskim ma duże perspektywy rozwoju, o czym świadczy ogromne zainteresowanie przejazdami zabytkowymi składami pociągów pod trakcją parową.

Literatura / References

- Barański, M. (2019). Lokalna prasa a początki turystyki i sportu w Zakopanem. *Sport i Turystyka. Środkowoeuropejskie Czasopismo Naukowe*, 2 (2), 73–84.
- Bebenow, F. (2015). *Turystyka kolejowa w Polsce*. Poznań: Wydawnictwo Naukowe Bogucki.
- Biela, T. (2017). Jak kolej żelazna uczyniła z Krynicy europejski kurort. *Dobry Tygodnik Sądecki*, 10.02.2017, www.dts.pl.
- Ćwikła, M. (2018). *Koleje lokalne zachodniej Małopolski*. Część I: *Kalwaria Lanckorona – Bielsko-Biała*. Rybnik: Wydawnictwo Eurosprinter.
- Dylewski, A. (2012). *Historia kolei w Polsce*. Warszawa: P.H.W. Fenix, opracowano ze współpracy z Muzeum Kolejnictwa.
- Hydzik, J., Hydzik, T. (2016). 140 lat kolei w Nowym Sączu „Kryniczanka”. *Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej*, Oddział w Krakowie. Seria: Materiały Konferencyjne, 108 (1), 7–22.
- Kawalla-Lulewicz, I. (2017). „Pociągi popularne” jako forma turystyki kolejowej w dwudziestoleciu międzywojennym. *Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej*, Oddział w Krakowie, 114 (3), 45–59.
- Keller, D. (red.). (2012). *Dzieje kolei w Polsce*. Rybnik: Wydawnictwo Eurosprinter, Muzeum w Rybniku.
- Koziarski, S. (1993). *Sieć kolejowa Polski w latach 1842-1918*. Opole: Państwowy Instytut Naukowy – Instytut Śląski w Opolu.
- Koziarski, S. (1995). *Przekształcenia struktury przestrzennej sieci kolejowej w Polsce i na świecie*. Opole: Państwowy Instytut Naukowy – Instytut Śląski w Opolu.
- Lijewski, T. (1959). *Rozwój sieci kolejowej Polski*. Dokumentacja geograficzna, 5. Warszawa: PAN, Instytut Geografii.
- Machowski, T. (2016). Jak do wód wozem III klasy z przesiadkami podróżowano. Z dziejów ruchu pasażerskiego na linii kolejowej Tarnów – Nowy Sącz – Muszyna do 1914 roku. *Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej*, Oddział w Krakowie Seria: Materiały Konferencyjne, 108 (1), 23–36.
- Majerczak, P. (2016). Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Muszyna. *Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej*, Oddział w Krakowie, Seria: Materiały Konferencyjne, 108 (1), 37–52.
- Panasewicz, M. (1995). Linia kolejowa Chabówka – Zakopane. *Świat Kolei*, 1, 18–21.
- Stankiewicz, R. (2009). *Kolej transwersalna*. Rybnik: Wydawnictwo Eurosprinter.
- Stankiewicz, R., Stiasny, M. (2014). *Atlas linii kolejowych Polski*. Rybnik: Wydawnictwo Eurosprinter.
- Szelińska-Kukulak, M., Kukulak, J. (2016). Ochrona zabytków techniki transportowej w południowo-wschodniej Polsce. *Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis Studia Geographica*, 10, 223–243. DOI 10.24917/20845456.10.16

- Szelińska-Kukulak, M., Kukulak, J. (2017). Współczesne wykorzystanie zabytków kolejnictwa województwa małopolskiego. *Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej*, Oddział w Krakowie, 114 (3), 113–132.
- Taylor, Z. (2003). Zamknięcia dla ruchu pasażerskiego w Polsce i ich społeczne konsekwencje. *Przegląd Geograficzny*, 75 (3), 351–381.
- Taylor, Z. (2007). *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*. Warszawa: Monografie IGI-PZ PAN, 7.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2010). Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce – część I. *Przegląd Geograficzny*, 82 (4), 549–571.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2011). Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce – część II. *Przegląd Geograficzny*, 83 (2), 205–231.
- Trammer, K. (2019). *Ostre cięcia. Jak niszczone polską kolej*. Warszawa: Wydawnictwo Krytyki Politycznej.
- Widział, Ł. (2016). Pociągi retro jako oczekiwany produkt turystyczny Sądeczczyzny i całej Małopolski. *Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej*, Oddział w Krakowie, Seria: Materiały Konferencyjne, 108 (1), 3–66.
- Zakrzewski, L., Stankiewicz, R. (2010). *Krynica 1/2. Dzieje linii kolejowej nr 96 Tarnów – Leluchów*. Katowice: Wydawnictwo APLAND.
- Zakrzewski, L. (2012). *Krynica 2/2. Dzieje linii kolejowej nr 105 Muszyna – Krynica*. Katowice: Wydawnictwo APLAND.

Strony internetowe:

<http://kolejegalicyjskie.pl/kolej-transwersalna/> Pozyskano w dniu 12.02.2020

<http://kolejegalicyjskie.pl/rozklad-jazdy/> Pozyskano w dniu 12.02.2020

<http://skansenhabowka.pl/malopolskie-szlaki-turystyki-kolejowej-2019/> Pozyskano w dniu 12.02.2020

<https://ank.gov.pl/wystawy/starych-kolei-czar/> Pozyskano w dniu 12.02.2020

<https://histmag.org/Rozwoj-ruchu-turystycznego-w-Tatrach-na-przelomie-XIX-i-XX-wieku-14806> Pozyskano w dniu 12.02.2020

<https://www.malopolska.pl/aktualnosci/turystyka/wrzesniowe-przejazdy-parowozem-1-7-i-18-wrzesnia-w-ramach-projektu-malopolskie-szlaki-turystyki-kolejowej> Pozyskano w dniu 12.02.2020

Notka biograficzna o autorze: Sławomir Kurek, dr hab., prof. UP, Uniwersytet Pedagogiczny im. Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie, Instytut Geografii, Zakład Geografii Społeczno-Ekonomicznej. Geograf społeczno-ekonomiczny. Członek Komitetu Nauk Demograficznych PAN. Pełni m.in. funkcję przewodniczącego dyscypliny geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna, kierownka Katedry Geografii Społeczno-Ekonomicznej oraz kierownika studiów doktorskich z geografii. Jego zainteresowania badawcze skupiają się przede wszystkim na problematyce przemian struktur społeczno-demograficznych Polski i Europy, procesów suburbanizacji i reurbanizacji w miejskich obszarach funkcjonalnych.

Biographical note of author: Sławomir Kurek, PhD, associate professor at the Pedagogical University of Cracow, Institute of Geography, Department of Socio-Economic Geography. A socio-economic geographer. Member of the Committee on Demographic Studies of the Polish Academy of Sciences. He is, among other activities, Head of Social-Economic Geography and Spatial

[200]

Sławomir Kurek

Management scientific discipline, Head of Department of Social and Economic Geography, Head of Doctoral Studies in geography at the Pedagogical University. His research interests focus primarily on the issue of changes of the socio-demographic structures in Poland and Europe, suburbanisation and re-urbanisation processes in functional urban areas.

e-mail: slawomir.kurek@up.krakow.pl