

## Uwarunkowania rozwoju turystyki kolejowej w województwie wielkopolskim

---

---

### Growth of the railway tourism in Wielkopolska Voivodeship

*Janusz Górny*

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu,  
Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej  
ul. Dziegiełowa 27, 61-680 Poznań  
e-mail: janusz@amu.edu.pl

*Zarys treści:* W ostatnich latach coraz większa liczba regionów na świecie upatruje dodatkowych szans na swój rozwój w turystyce. Nawet obszary powszechnie uznawane za nieatrakcyjne szukają turystycznych nisz, często opierając się na wykorzystaniu technicznego, najczęściej przemysłowego, dziedzictwa. Podobne działania podejmują władze polskich regionów, w tym również województwa wielkopolskiego. Celem artykułu jest identyfikacja różnego rodzaju uwarunkowań rozwoju turystyki kolejowej w Wielkopolsce. Czynniki o charakterze przyrodniczym, historyczno-kulturowym, społecznym i ekonomicznym można uznać za sprzyjające rozwojowi tego rodzaju turystyki. Lokalne społeczności z reguły podejmują działania, mające na celu możliwie jak najlepsze wykorzystanie zachowanego kolejowego potencjału do rozwoju ruchu turystycznego. Z działaniami tymi nie zawsze idą jednak w parze zdecydowane i śmiałe przedsięwzięcia samorządu regionalnego i samorządów lokalnych. Stąd uwarunkowania administracyjne, choć na poziomie deklaracji zdecydowanie korzystne, należałoby wzmocnić konsekwentnymi działaniami i realną pomocą, skierowaną do podmiotów starających się rozwijać turystykę kolejową w województwie wielkopolskim. Niezwykle istotne jest zapewnienie środków na realizację opracowanej w 2008 r. strategii rozwoju turystyki kolejowej w Wielkopolsce, po jej uprzednim uaktualnieniu.

*Słowa kluczowe:* turystyka kolejowa, województwo wielkopolskie, kolej wąskotorowa, parowozownia w Wolsztynie

*Abstract:* In recent years, a growing number of regions in the world have viewed tourism as an additional economic development opportunity. Even regions that are widely recognized as unattractive look for their own tourist niches – frequently depending on the use of technical, (most often industrial) heritage. Similar actions are being taken by local governments in various regions of Poland including Wielkopolska Voivodeship. The purpose of the paper is to present a suggestion of the definition of railway tourism and to outline a short history of its development. Moreover, the paper aims to identify various determinants of the development of railway tourism in Wielkopolska Voivodeship. One can regard natural, historical, cultural, social, and industrial determinants as supportive of the development of this type of tourism. The density of the railway network in the Voivodeship is higher than it is, on average, in Poland (Fig. 1), and for this reason there seems to be greater potential for the development of railway tourism. Additionally, some parts of the formerly extensive narrow gauge railway network have been retained. Nevertheless, the geographic distribution of railway attractions in the Voivodeship is not uniform and remains concentrated in its southern and western parts (Fig. 2). Local communities usually take action to make the best possible use of their railway potential in attracting tourist traffic. These actions are not always accompanied by robust efforts on the part of regional and local governments. This is why local political promises, although optimistic on the surface, should be reinforced with consistent actions and real help aimed at organizations attempting to develop railway tourism in Wielkopolska Voivodeship. It seems that the crucial factor is to be well provided for the realisation of the updated strategy of the development of railway tourism in the Wielkopolska voivodeship that has been worked out a few years ago.

*Keywords:* railway tourism, Wielkopolska Voivodeship, narrow gauge railway, engine house in Wolsztyn

## **Wprowadzenie**

Turystyka to niezwykle złożone zjawisko, które można rozpatrywać w wielu aspektach, m.in. przestrzennym, społecznym, kulturowym i ekonomicznym (Alejziak 2000). W ostatnich latach następuje jej silny rozwój, który powoduje zarówno pozytywne, jak i negatywne zmiany w wielu dziedzinach współczesnego życia. Prawdopodobnie liczba osób podejmujących migracje turystyczne będzie rosła, a formy turystyki będą coraz bardziej zróżnicowane. Postępującym współcześnie procesom globalizacji, które przejawiają się również w turystyce, przeciwstawia się próby promocji unikatowych własności regionów i takie ich wykorzystanie, które pozwoli na lepszy ich rozwój oraz wzmocnienie pozycji konkurencyjnej (Załęski, Syliwoniuk 2012). Tak rozumiana regionalizacja, polegająca na ponownej

identyfikacji oraz odwoływaniu się do kulturowego i historycznego dziedzictwa regionu, często ma na celu doprowadzenie do rozwoju ruchu turystycznego, niejednokrotnie również na obszarach, które nie są tradycyjnie kojarzone z tą funkcją. Regiony takie często odnajdują swą turystyczną niszę, nastawiając się na obsługę specjalistycznego segmentu turystyki. Nie oznacza to konieczności rezygnacji z obsługi turystów zainteresowanych wypoczynkiem i krajoznawstwem, bowiem taka nowa specjalistyczna oferta turystyczna regionu może stanowić dla tych grup propozycję uzupełniającą.

Również w Polsce zachodzą procesy polegające na pobudzaniu i wzmocnianiu świadomości regionalnej (Hermanowski, Kosmala 2003). Sprzyja temu przeprowadzona w 1999 r. reforma administracyjna, w wyniku której przywrócono funkcjonowanie dużych powierzchniowo województw. Mogą one w znacznej mierze być utożsamiane z regionami historyczno-kulturowymi. Założenia tej reformy pozwoliły wzmocnionym władzom samorządowym na prowadzenie własnej polityki wewnątrzregionalnej i częściowe przejęcie odpowiedzialności za kierunki rozwoju gospodarczego. Nadzieje na rozkwit lokalnych rynków pracy, które wzmocnią pozycję konkurencyjną całego województwa, często pokłada się w rozwoju turystyki. Coraz częściej regiony (a także poszczególne miasta) przygotowują staranne kampanie informacyjne, aby zachęcić potencjalnych turystów do odwiedzenia ich obszaru. Niekiedy są one skierowane do konkretnego typu turysty. Jednocześnie podejmowane są działania w zakresie inwestycji infrastrukturalnych, celem lepszego przygotowania bazy turystycznej do obsługi turystów. Te często niewielkie lokalne projekty zyskują dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej.

Opisane wyżej działania podejmują również społeczności lokalne i władze województwa wielkopolskiego. Poza dość chętnie odwiedzaną stolicą regionu i wycieczkami (zwłaszcza szkolnymi) organizowanymi na Szlaku Piastowskim, Wielkopolska raczej nie jest postrzegana jako ciekawy cel wyjazdu turystycznego. Również sami mieszkańcy tego regionu nie zawsze mają świadomość jego atrakcyjności (*Badanie ruchu turystycznego...* 2011). Sposobem na zmianę tego stanu może być wypromowanie takiej atrakcji, która zainteresuje nie tylko turystów z innych regionów kraju, lecz także gości z zagranicy oraz samych mieszkańców Wielkopolski. Takim przedsięwzięciem może być turystyka kolejowa.

Poza przedstawieniem propozycji definicji turystyki kolejowej i krótkim zarysowaniem historii tego stosunkowo nowego w polskich warunkach zjawiska, głównym celem autora było określenie uwarunkowań jej rozwoju w województwie wielkopolskim oraz próba oceny działań społeczności lokalnych i władz samorządowych, na rzecz rozwoju turystyki kolejowej.

## Podstawowe pojęcia

Pojęciem wymagającym zdefiniowania jest turystyka kolejowa. Niemniej już sama konieczność zdefiniowania wieloaspektowego terminu turystyka nastęrcza pewne trudności. Istnieje bowiem wiele, często bardzo odmiennych i podkreślających różne aspekty, definicji turystyki. Jedną z częściej przywoływanych, jest definicja określająca turystykę jako „całokształt zjawisk, ruchliwości przestrzennej, związanych z dobrowolną, czasową, zmianą miejsca pobytu, rytmu i środowiska życia, oraz z wejściem w styczność osobistą ze środowiskiem odwiedzanym (przyrodniczym, kulturowym bądź społecznym)” (Przeclawski 1994). W podobny sposób turystykę określał T. Bartkowski (1977), pisząc, iż „pojęcie to powinno być traktowane jako synonim odbywania wycieczek (wycieczkowania), tj. wymarszów lub wyjazdów poza miejsce stałego pobytu dla rozrywki i odpoczynku, połączonych zwykle ze zwiedzaniem obiektów przyrodniczych, zabytków architektury i sztuki, obiektów kultury materialnej, poznawaniem innych narodów i grup ludnościowych własnego kraju, udziałem w imprezach i uroczystościach kulturalnych, sportowych czy innych, a także z samej chęci zetknięcia się z przyrodą lub wyżycia się w wysiłku fizycznym”.

Istnieją jednak definicje sformułowane na gruncie ekonomicznym, czy socjologicznym, kładące nacisk na inne niż przestrzenne aspekty turystyki. Poza tym znaczenie praktyczne, zarówno dla badaczy, jak i przedsiębiorców, ma prawnie usankcjonowana definicja, sformułowana przez Główny Urząd Statystyczny. Opracowana na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE, określa ona turystykę jako „czynności odwiedzających, którzy podejmują podróż do głównego miejsca docelowego położonego poza ich zwykłym otoczeniem, na okres krótszy niż rok, w dowolnym głównym celu, w tym w celu służbowym, wypoczynkowym lub celu osobistym, innym niż zatrudnienie przez podmiot miejscowy

dla odwiedzanego miejsca” (*Turystyka w 2012 r.*). Elementami wspólnymi dla przytoczonych definicji są następujące twierdzenia: celem podróży powinno być miejsce znajdujące się poza codziennym otoczeniem; podróż powinna trwać na tyle krótko, by wyeliminować trwałe migracje, a jej celem nie może być podjęcie działalności zarobkowej.

Ze względu na to, iż turystyka jest ściśle związana ze zmianą miejsca pobytu, istnienie ruchu turystycznego generuje popyt na usługi transportowe. Gospodarka turystyczna nie może istnieć bez zapewnienia sposobu dotarcia do miejsca, w którym znajduje się potencjalna atrakcja. Jednym ze sposobów dotarcia do celu migracji turystycznej, a także poruszania się po okolicy podczas pobytu, jest skorzystanie z usług kolei. Podróż koleją może być również podstawowym celem wyjazdu turystycznego. Turystykę kolejową można więc rozumieć dwojako, w zależności od tego, czy kolej jest traktowana jedynie jako środek transportu, czy też stanowi główny cel migracji turystycznej. Wykorzystanie pociągu jako jednego z możliwych środków podróży, istotnego zwłaszcza na etapie dojazdu i powrotu z docelowego punktu tej migracji, jest bliższe pojmowaniu tego rodzaju turystyki przez W. Gaworeckiego (2003) i za tym autorem będzie nazywane „turystyką koleją”. Z kolei turystykę kolejową, w której istotą wyjazdu jest przemieszczanie się pociągiem, lub kontakt z walorami o charakterze kolejowym, można traktować jako jeden z rodzajów turystyki krajoznawczej, będącej, obok turystyki wypoczynkowej i specjalistycznej, jednym z trzech wyróżnionych przez O. Rogalewskiego (1974) podstawowych typów ruchu turystycznego. Z kolei A. Kowalczyk (2001) turystykę związaną z odwiedzaniem muzeów kolejnictwa lokuje bliżej turystyki przemysłowej, wiążącej się głównie ze zwiedzaniem dawnych i współczesnych zakładów produkcyjnych, a także miejsc, w których podziwiać można różnego rodzaju osiągnięcia techniki.

Trudno przedstawić przyjętą na polu nauki definicję turystyki kolejowej, bowiem zagadnieniu temu poświęca się w literaturze mało uwagi. Można jednak przyjąć, iż zasadniczo, obok innych jej form, turystyka kolejowa polega najczęściej na przemierzaniu pociągami linii kolejowych (często niezelektryfikowanych) o ponadprzeciętnych walorach widokowych. Zazwyczaj prędkość podróży nie jest istotnym kryterium wyboru trasy, a jej celem nie musi być zwiedzenie danego obszaru, ani dotarcie do konkretnego miejsca, bowiem to sam przejazd pociągiem

jest celem najważniejszym. Turystyka kolejowa, w zależności od czasu trwania i zakresu przestrzennego, w jakim jest realizowana, może być pojmowana zarówno w wąskim, jak i w szerokim zakresie. W rozumieniu węższym turystyka kolejowa polegać będzie na przejazdach pociągami i odwiedzeniu miejsc związanych z koleją, w przypadku gdy podróże te są głównym celem migracji. W rozumieniu szerszym natomiast kontakt z walorami turystycznymi o charakterze kolejowym nadal jest podstawowym celem wyjazdu, choć turyści poznają również inne atrakcje regionu i uprawiają szeroko rozumianą turystykę krajoznawczą. Ponadto, podczas takich wyjazdów, nawiązując do klasyfikacji zaproponowanej przez O. Rogalewskiego (1974), występują najczęściej również elementy turystyki wypoczynkowej, a niekiedy również specjalistycznej.

Podsumowując powyższe rozważania, można przyjąć następujące definicje:

- turystyka kolejną – rodzaj turystyki wyróżniony ze względu na środek lokomocji wykorzystywany podczas podróży do celu migracji turystycznej, a także podczas pobytu, w czasie którego ani przejazd pociągiem, ani kontakt z walorami o kolejowym charakterze nie jest podstawowym motywem wyjazdu;
- turystyka kolejowa – rodzaj turystyki krajoznawczej, w której podróż różnego rodzaju kolejami, bądź kontakt z szeroko rozumianymi walorami związanymi z koleją, jest podstawowym motywem podjęcia wyjazdu turystycznego, niewykluczającym jednak innych celów, zwłaszcza tych mających charakter krajoznawczy i wypoczynkowy.

Chcąc krótko scharakteryzować formy turystyki kolejowej, zgodnie z wyróżnionymi przez W. Gaworeckiego (2003) cechami zasadniczymi turystyki, a także określić cechy turystyki kolejowej, można stwierdzić, że tego rodzaju wyjazdy mają zazwyczaj charakter indywidualny, a wiek turystów jest mocno zróżnicowany. W migracjach takich biorą bowiem udział miłośnicy kolei w różnym wieku, a często również całe rodziny. Biorąc pod uwagę czas pobytu, z reguły są to wyjazdy trwające nie dłużej niż kilka dni, odbywane zazwyczaj w cieplejszej części roku, ze względu na sezonowość funkcjonowania wielu kolejowych atrakcji. Ponadto, zwłaszcza w warunkach polskich, turystyka kolejowa nie jest z reguły organizowana przez podmioty turystyczne jako kompleksowy produkt, ale zazwyczaj ma formę organizowanych indywidualnie wyjazdów, w ramach których turysta samodzielnie musi dobrać interesujące go usługi.

## Rozwój turystyki kolejowej

Rozwój turystyki kolejowej na świecie przebiegał równoległe ze spadkiem udziału kolei w strukturze przewozów, a więc również wraz ze spadkiem znaczenia turystyki kolejją. Można go wiązać z trwającym od lat 60. XX wieku wycofywaniem trakcji parowej z powszechnego użycia i zastępowaniem jej trakcją spalinową i elektryczną, a także z regresem linii kolejowych, zwłaszcza wąskotorowych. Wraz ze schyłkiem epoki parowej w Europie i wychodzeniem z użycia poszczególnych urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, zachowanych często jedynie z powodu braku środków na ich unowocześnienie, pojawiła się fascynacja dziedzictwem kultury technicznej. Im pewne obiekty stawały się rzadsze, tym większe budziły zainteresowanie.

Najwcześniej turystyka kolejowa zaczęła się rozwijać w krajach Europy Zachodniej, dla których charakterystyczny jest dobrze zorganizowany system ochrony dziedzictwa kulturowego, w tym także technicznego. Choć pierwsze wykorzystywane w turystyce koleje zębate i linowe pojawiły się znacznie wcześniej w krajach alpejskich, to kolebką turystyki kolejowej na liniach normalnotorowych jest Wielka Brytania, będąca zresztą ojczyzną kolei w ogóle. Nowa turystyczna funkcja uchroniła wiele linii kolejowych przed fizyczną likwidacją. Jedną z najbardziej znanych kolei muzealnych jest położona w środkowej Anglii Severn Valley Railway, na której w okresie letnim jest uruchamianych nawet dziewięć par pociągów dziennie. Kolej ta dysponuje wieloma czynnymi parowozami, a na corocznej gali uruchamianych jest nawet 200 par pociągów (Rusak 2012). Poza wieloma czynnymi liniami o turystycznym charakterze, w Wielkiej Brytanii świetnie funkcjonują również kolejowe muzea prezentujące tabor i związane z koleją pamiątki. Turystyka kolejowa w Europie doskonale rozwija się także w Austrii i Szwajcarii, gdzie na wielu liniach można z wagonów panoramicznych podziwiać górskie krajobrazy. O randze historycznej, kulturowej, a także turystycznej alpejskich kolei może świadczyć fakt wpisania trzech linii położonych w Alpach na listę światowego dziedzictwa UNESCO. Turystyka kolejowa doskonale rozwija się również w Niemczech, a w mniejszej skali także w większości innych państw europejskich. Biorąc pod uwagę inne kontynenty, do cieszących się niezmiernie dużą popularnością należą przejazdy: Koleją Transsyberyjską, wzdłuż Nilu z Assuanu do Kairu, przez

Afrykę Środkową do Wodospadów Wiktorii, przez Australię z Sydney do Perth, a także podróże przez Andy czy przez nowozelandzkie Alpy Południowe.

W Polsce znaczenie kolei w turystyce istotne było już na przełomie XIX i XX wieku. Wiele miejscowości uzdrowiskowych i wypoczynkowych rozwinęło się dzięki kolei (Kowalczyk 2001). Poza tym mieszkańcy dużych miast chętnie wybierali się na sobotnio-niedzielny wypoczynek specjalnymi pociągami podmiejskimi (m.in. do Grodziska pod Warszawą czy Ludwikowa pod Poznaniem). Do zwiedzania kraju pociągami zachęcały w dwudziestoleciu międzywojennym przewodniki Mieczysława Orłowicza, a na niektórych kolejach wąskotorowych pojawiły się pociągi o wyłącznie turystycznym przeznaczeniu. Od kilkunastu lat intensywnie rozwija się w Polsce również turystyka kolejowa, choć pierwsze pociągi przeznaczone wyłącznie dla turystów pojawiły się już w latach 70. XX wieku na Żnińskiej Kolei Dojazdowej, przy trasie której zlokalizowano Muzeum Kolei Wąskotorowej. W następnych latach pociągi turystyczne pojawiły się również na kolei gryfickiej i żuławskiej oraz Bieszczadzkiej Kolei Leśnej, a z czasem również na wielu innych liniach. Natomiast pierwszą typowo muzealną linią kolejową, na której nie prowadzono już regularnych przewozów pasażerskich i towarowych, była linia kolejowa z Sochaczewa do Wilcz Tułowskich. Mimo wielu trudności, z jakimi boryka się kolej od początków transformacji gospodarczej, niedoskonałości systemu ochrony zabytków i bezpowrotnego zniszczenia wielu z nich, na niektórych liniach kolejowych widoczny jest rozkwit funkcji turystycznej. Coraz częściej zarządzające kolejowymi atrakcjami podmioty oferują złożony produkt turystyczny, zapewniając, poza przejazdem pociągiem i zwiedzeniem placówki muzealnej, również dodatkowe usługi.

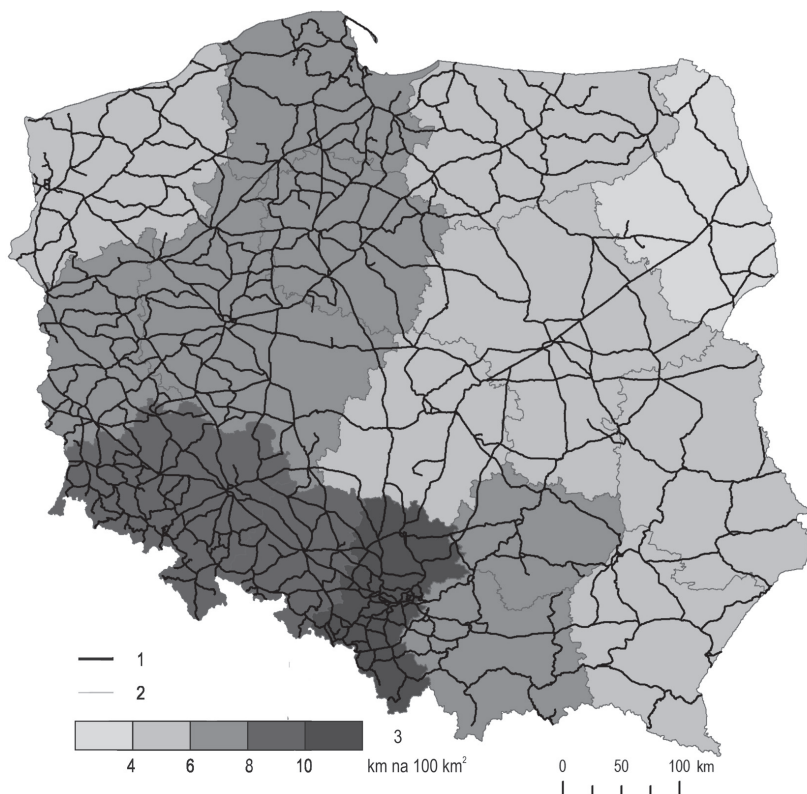
## **Uwarunkowania rozwoju turystyki kolejowej**

Turystyka kolejowa staje się w ostatnich latach coraz popularniejszym sposobem spędzania wolnego czasu również w Wielkopolsce. Jej rozwój jest uwarunkowany różnorodnymi czynnikami o charakterze przyrodniczym, historycznym i kulturowym, społecznym, ekonomicznym oraz administracyjnym. Mają one różną wagę nie tylko w skali całego województwa, ale zwłaszcza w przypadku funkcjonowania poszczególnych atrakcji turystyki kolejowej.



Do uwarunkowań przyrodniczych, istotnych z punktu widzenia turysty, należą z pewnością: rzeźba terenu i zdeterminowane przez nią krajobrazy naturalne, wody powierzchniowe oraz roślinność. W rzeźbie północnej i środkowej Wielkopolski dominują wyraźne formy młodoglacjalne, wśród których dominują wysoczyzny morenowe, urozmaicone pagórkami strefy marginalnej, wałami morenowymi i rynnami polodowcowymi. Staroglacjalna rzeźba południowej Wielkopolski, ze względu na dominację równin peryglacjalnych, uchodzi za mniej atrakcyjną. Ciekawszy zatem z punktu widzenia turysty krajobraz falisty, pagórkowaty i wzgórzowy, zarówno glacialny, jak i fluwioglacjalny, charakterystyczny jest dla północnej i środkowej części województwa wielkopolskiego (Łęcki 2004). Ze względu na czas ustąpienia lądolodu, część północna Wielkopolski jest również bardziej atrakcyjna z powodu większej jeziorności. Przeszłość geologiczna ma również wpływ na nierównomierne występowanie lasów, bowiem często wiąże się ono ze słabą jakością gleb wykształconych na utworach lodowcowych. Najbardziej zalesiona jest północno-zachodnia część województwa (Puszcza Notecka, kompleksy leśne w okolicach Chodzieży i Piły). Przedstawione cechy środowiska geograficznego sprawiają, że wiele linii kolejowych w Wielkopolsce położonych jest w atrakcyjnym, zróżnicowanym krajobrazie.

Najintensywniejszy okres budowy linii kolejowych w Wielkopolsce przypadł na lata zaborów. Pierwszą powstałą w regionie linią było połączenie Poznania ze Stargardem, oddane do użytku w 1848 r. Kolejna linia połączyła Krzyż z Piłą i Bydgoszczą (Dohnalowa 1976). Przed wybuchem I wojny światowej Wielkopolska wyposażona była w sieć normalnotorowych linii głównych, uzupełnioną niezwykle gęstą siecią linii lokalnych oraz kolei wąskotorowych. Mimo regresu połączeń lokalnych, trwającego od początku lat 90., i zawieszenia ruchu na wielu liniach, województwo wielkopolskie wciąż charakteryzuje się wyższą od średniej krajowej wartością wskaźnika gęstości sieci kolejowej. Dla Polski wynosi on 6,4 km linii kolejowej na 100 km<sup>2</sup> powierzchni, natomiast dla województwa wielkopolskiego – 6,7 km/100 km<sup>2</sup>. Choć wiele linii wyłączono z eksploatacji bądź wykorzystuje się je tylko w ruchu towarowym, to nie należy tego faktu wiązać z ograniczeniem możliwości rozwoju turystyki kolejowej. Często bowiem przejazd nieczynną na co dzień linią jest elementem przyciągającym turystów, a ze względów organizacyjnych łatwiej jest na takiej trasie zorganizować dodatkowe atrakcje. Sieć linii kolejowych w województwach Polski na tle wskaźnika gęstości została przedstawiona na rycinie 1.



Ryc. 1. Sieć linii kolejowych normalnotorowych na tle gęstości sieci kolejowej w województwach Polski w 2011 roku

Fig. 1. Network of standard gauge railways in comparison with the density of the railway network in Poland in 2011

*Objaśnienia:* 1 – linie kolejowe, 2 – granice województwa, 3 – gęstość sieci kolejowej

*Explanations:* 1 – railway network, 2 – border of the voivodeship, 3 – the density of railway network

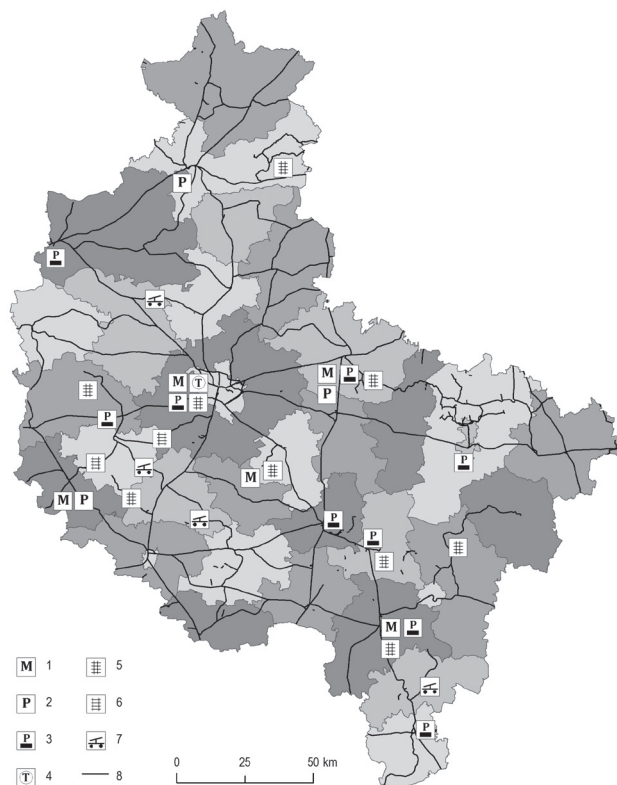
*Źródło:* opracowanie własne na podstawie danych GUS oraz Bazy Danych Ogólnogeograficznych.

*Source:* author's own work on the basis of data from Poland's Central Statistical Office and Poland's General Geographic Database.

Czynnikiem działającym na korzyść rozwoju turystyki kolejowej jest też atrakcyjne i w większości zachowane w dobrym stanie dziedzictwo kultury technicznej. Kolejowa architektura stacji i obiektów inżynierskich z okresu pruskiego w wielu przypadkach została w ostatnich latach wyremontowana, choć problemem są wciąż obiekty znajdujące się przy liniach lokalnych. Ewentualnym w skali Europy pozostaje parowozownia w Wolsztynie funkcjonująca wciąż jako normalny zakład pracy, a nie jako skansen. Uruchamiane na co dzień parowe, rozkładowe pociągi osobowe cieszą się dużym zainteresowaniem, zwłaszcza wśród osób zajmujących się kolejową fotografią. Ponadto Wolsztyn jest miejscem organizacji corocznej parady parowozów, odbywającej się na przełomie kwietnia i maja. Liczba turystów, w tym zagranicznych, oraz lokomotyw z Polski i Europy docierających na to wydarzenie świadczy o wielkim, wciąż niedostatecznie wykorzystanym potencjale tego miejsca. Rozmieszczenie atrakcji turystycznych o charakterze kolejowym w województwie wielkopolskim na tle sieci kolejowej i granic powiatów prezentuje rycina 2.

Również pod względem uwarunkowań o charakterze społecznym sytuację turystyki kolejowej w województwie wielkopolskim można ocenić jako dobrą. Wokół poszczególnych atrakcji turystyki kolejowej tworzą się z reguły stowarzyszenia miłośników kolei. Zazwyczaj pracują oni jako wolontariusze i zajmują się remontami taboru, udrażnianiem kolejowych szlaków, a także pomagają w uruchamianiu pociągów turystycznych. Praca tych pasjonatów szczególnie widoczna jest w przypadku kolei wąskotorowych (zwłaszcza linii gnieźnieńskiej, średzkiej, i podźwigniętej z niemal całkowitego upadku, wyrzyskiej), a także kolei drezynowych (m.in. krzywińskiej i grodziskiej). Zaangażowanie miłośników, którzy poświęcają wiele swojego wolnego czasu, często ciężko pracując fizycznie i nie pobierając wynagrodzenia (niejednokrotnie nawet angażując własne środki), pozwoliło uratować przed zniszczeniem wiele kolejowych zabytków w Wielkopolsce. Niezwykle istotna jest również aktywna obecność w Internecie stowarzyszeń i miłośników skupionych wokół poszczególnych atrakcji. Aktualne i ciekawie prowadzone strony internetowe oraz profile na portalach społecznościowych są ważnym narzędziem promowania oferty miejsc związanych z koleją.

Istotne i mogące sprzyjać rozwojowi turystyki kolejowej są również czynniki ekonomiczne, do których należą wysoki poziom rozwoju społeczno-gospodarczego regionu, a także dość wysoki poziom zamożności jego mieszkańców. Wydadają się być



Ryc. 2. Atrakcje kolejowe województwa wielkopolskiego na tle sieci linii kolejowych i podziału województwa na powiaty

Fig. 2. Railway attractions in Wielkopolska Voivodeship versus the railway network and the division of voivodeships into counties

*Objaśnienia:* 1 – muzea, izby tradycji kolejowej, 2 – parowozownie, 3 – pomniki techniki kolejowej, 4 – tramwajowe linie muzealne, 5 – linie kolejowe wąskotorowe, 6 – linie kolejowe normalnotorowe, 7 – koleje drezynowe

*Explanations:* 1 – museums, chambers of railway tradition, 2 – engine houses, 3 – monuments of railway engineering, 4 – museum tram lines, 5 – narrow gauge railway, 6 – standard gauge railway, 7 – handcar lines

*Źródło:* opracowanie własne.

*Source:* author's own work.

one jednak niewystarczająco spożytkowane, bowiem mieszkańcy regionu raczej rzadko wykorzystują jego obszar do uprawiania turystyki, a podmioty gospodarcze czy samorządowe z reguły nie upatrują w kolei szans na wzmocnienie swojego potencjału turystycznego. Optymizmem napawa jednak fakt rozwijania się działalności Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei, organizującego przejazdy pociągami w ramach Markowego Produktu Turystycznego Turkol.pl. Uruchamiane w coraz większej liczbie na terenie Wielkopolski (i nie tylko) pociągi są atrakcyjną ofertą dla miłośników kolei, a także dla całych rodzin.

Turystykę kolejową wspierają jednostki samorządowe różnych szczebli – samorządy gminne (m.in. Śmigiełska Kolej Wąskotorowa), powiatowe (m.in. Gnieźnieńska Kolej Wąskotorowa, Średzka Kolej Powiatowa), a także samorząd wojewódzki, który corocznie dofinansowuje funkcjonowanie kolei wąskotorowych oraz uruchamianie turystycznych pociągów specjalnych. Niemniej środki te z reguły pozwalają jedynie na skromne egzystowanie poszczególnych atrakcji. Pociągi uruchamiane są zazwyczaj tylko w wybrane dni sezonu letniego, a brak środków na podstawowe remonty i niezbędne inwestycje nie pozwala na rozszerzenie oferty. Przyszłość kolei wąskotorowych zależących od niewielkich samorządowych dotacji jest niepewna, bowiem konieczność zdobycia każdorazowo większych środków na remont wysłużonego taboru czy infrastruktury przywołuje widmo całkowitego zawieszenia przewozów. Kłopoty finansowe dotyczą również takich sztandarowych dla wielkopolskiej turystyki kolejowej miejsc, jak parowozownia w Wolsztynie. Coraz mniejsza liczba czynnych parowozów, odwołujące się powstanie spółki Parowozownia Wolsztyn, która skupiałaby wysiłki województwa, wolsztyńskiego samorządu i operatora PKP Cargo, prowadzące do rozwoju turystyki kolejowej, już kilkakrotnie skutkowały groźbą odwołania wiosennej parady parowozów. Wydaje się jednak, że władze samorządowe województwa wielkopolskiego widzą szansę na wzmocnienie potencjału turystycznego województwa właśnie w turystyce kolejowej. To właśnie ten rodzaj turystyki, obok turystyki kajakowej, jest oficjalnie wspierany w szeregu innych działań zmierzających do rozwoju turystyki w województwie wielkopolskim. Mimo opracowania już w 2008 r. koncepcji utworzenia regionalnego produktu turystycznego pn. Turystyka kolejowa w Wielkopolsce (Danko 2008), jej założenia nie są wprowadzane w życie. Z pewnością decyduje o tym brak funduszy na realizację jej ambitnych założeń. Wiele działań można by

jednak podjąć bez angażowania wielkich środków. Dla wzmocnienia potencjału turystyki kolejowej w województwie wielkopolskim, można wykorzystać również środki pochodzące z Unii Europejskiej. Niestety, w Wielkopolsce w perspektywie finansowej 2007–2013 władze samorządowe na żadnym ich szczeblu nie wykorzystały w tym celu tych środków, w przeciwieństwie do innych samorządów, np. z województwa lubelskiego czy zachodniopomorskiego.

## Podsumowanie

Można stwierdzić, że turystyka kolejowa ma mocne podstawy do dalszego rozwoju na terenie województwa wielkopolskiego. Za sprzyjające można uznać uwarunkowania przyrodnicze i przestrzenne – mimo iż Wielkopolska nie jest zbyt często celem odwiedzin turystów, to krajobraz tego regionu, ze względu na swoje urozmaicenie, może być odbierany jako ciekawy. Bezpośrednio rozwojowi tego rodzaju ruchu turystycznego sprzyja przeszłość historyczna regionu, której spuścizną jest gęsta sieć linii kolejowych, a także ciekawa, trwała i często dobrze zachowana architektura kolejowa. Nie bez znaczenia są także uwarunkowania kulturowe i społeczne, przejawiające się dbałością o zachowanie technicznego dziedzictwa, czy powstawaniu lokalnych inicjatyw, mających na celu zarządzanie kolejowymi atrakcjami. Rozwojowi turystyki kolejowej w województwie wielkopolskim mogą również sprzyjać właściwie ukierunkowane i wykorzystane czynniki ekonomiczne. Największego pozytywnego wzmocnienia wymagałby natomiast czynnik administracyjno-samorządowy. O ile bowiem lokalne samorządy w wielu przypadkach (w miarę swoich możliwości) wspierają rozwój kolejowej turystyki, to działania samorządu wojewódzkiego z pewnością mogłyby być bardziej śmiałe. Zaangażowanie sił i środków Urzędu Marszałkowskiego w konsekwentne wdrażanie opracowanej kilka lat temu strategii rozwoju turystyki kolejowej mogłoby doprowadzić do kompleksowego rozwoju turystyki kolejowej i uczynienia z niej markowego produktu województwa wielkopolskiego.

## Bibliografia

- Alejsiak W., 2000, *Turystyka w obliczu wyzwań XXI wieku*, ALBIS, Kraków.
- Badanie ruchu turystycznego w Wielkopolsce w roku 2011 i 2013*. I tura badania, 2013, BİOSTAT.
- Bartkowski T., 1977, *Wypisy do geografii turystycznej*, cz. I, Akademia Wychowania Fizycznego, Poznań.
- Danko O., 2008, *Turystyka kolejowa w Wielkopolsce. Koncepcja produktu turystycznego*, Wielkopolska Organizacja Turystyczna, Poznań.
- Dohnalowa T., 1976, *Rozwój transportu w Wielkopolsce w latach 1815–1914*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa-Poznań.
- Gaworecki W., 2003, *Turystyka*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Hermanowski M., Kosmala, G., 2003, *Regionalizm w Polsce w końcu XX wieku z perspektywy geograficznej*, Czasopismo Geograficzne 74, 79–91.
- Kowalczyk A., 2001, *Geografia turystyki*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Łęcki W. (red.), 2004, *Wielkopolska. Nasza Kraina. Tom I. Rzecz o współczesności i przyrodzie*, Wydawnictwo Kurpisz, Poznań.
- Przeclawski K., 1994, *Turystyka a świat współczesny*, Uniwersytet Warszawski, Warszawa.
- Rogalewski O., 1974, *Zagospodarowanie turystyczne*, Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa.
- Rusak R., 2012, *Wiosenna gala parowozów Severn Valley Railway*, Świat Kolei 6, 32–37.
- Turystyka w 2012 r.*, 2013, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- Załęski P., Syliwoniuk A. (red.), 2012, *Tożsamości kulturowe w Europie Zachodniej*, ASPRA-JR, Warszawa.

## Źródła internetowe

- Główny Urząd Statystyczny, <http://www.stat.gov.pl> (data dostępu: 21.01.2014).
- Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego, <http://www.umww.pl> (data dostępu: 26.01.2014).
- Turystyka kolejowa TurKol.pl, <http://turkol.pl> (data dostępu: 26.01.2014).

