

## **Transport publiczny atrakcją turystyczną?**

*Zarys treści:* Tematem artykułu są linie transportu publicznego, które mają równocześnie charakter atrakcji turystycznej. Jakkolwiek związek turystyki i transportu jest nierozzerwalny, to jednak zwykle jego analizy ogranicza się do opisu roli komunikacji w dotarciu do atrakcji turystycznych. Tymczasem okazuje się, że regularnie funkcjonujące systemy transportu publicznego mogą być same w sobie atrakcją turystyczną. Pozyskaniu przez istniejącą linię komunikacyjną takiego charakteru sprzyja szereg czynników, które można podzielić na zewnętrzne (obecność walorów przyrodniczych lub antropogenicznych, których percepcję ułatwia/umożliwia podróż) i wewnętrzne (związane z samą linią transportową). Szczególnie w tym ostatnim przypadku mogą pojawić się konflikty między typową działalnością transportową a funkcją turystyczną. W Europie znajduje się wiele przykładów linii transportu publicznego, będących atrakcją turystyczną, m.in.: szereg alpejskich kolei wąskotorowych w Austrii, Szwajcarii i we Włoszech, linie żeglugowe po szwajcarskich jeziorach, a w Polsce unikatowa linia tramwajowa w Bytomiu.

*Słowa kluczowe:* turystyka, atrakcja turystyczna, transport w turystyce, transport kolejowy, żegluga śródlądowa, komunikacja miejska.

### **Wstęp**

Związek turystyki i transportu jest nierozzerwalny<sup>1</sup>, wielowymiarowy i złożony (Page 2009). Z jednej strony, bez transportu większość rodzajów turystyki nie mogłaby istnieć, a z drugiej określona część działalności sektora transportu istnieje dzięki mobilnościom związanym z turystyką (Lumsdon, Page 2004). Mimo to, jak zauważa Page (2009), związek

---

<sup>1</sup> Pomijając dyskusję o wirtualnej turystyce (zob. Urry 2002).

ten jest zadziwiająco rzadko badany i dyskutowany. W badaniach z zakresu geografii turystyki transport traktuje się zwykle jako element tzw. bazy materialnej turystyki (Rogalewski 1974). Według Kowalczyka (2002) *w odniesieniu do sektora turystycznego zadaniem transportu jest zapewnienie turystom dostępu do odwiedzanych przez nich miejsc*. Ta optyka ulega jednak w ostatnim czasie powolnej zmianie. Coraz częściej dostrzega się, że transport nie tylko odgrywa rolę służebną jako środek przemieszczania się, ale także może być esencją doświadczenia turysty, jak to ma miejsce w wielu typach turystyki i rekreacji (np. turystyka motorowa, rowerowa, żeglarstwo itp.) lub sam w sobie być atrakcją turystyczną jako cel podróży lub jej motyw (Holloway i in. 2009). Dodatkowo, jak zauważa Pawlusiński (2007), w turystyce transport publiczny jest ważną częścią atrakcyjności turystycznej także poprzez swą zdolność do poprawy dostępności komunikacyjnej miejsc. Docieramy tu do istotnego wymiaru – transportu publicznego, którego znaczenie, wraz z upowszechnianiem się paradygmatu zrównoważonego rozwoju, w ostatnim czasie rośnie. Wiąże się to z uwypukleniem jego roli, zarówno jako elementu służącego ochronie środowiska, jak i usprawniającego mobilność tak w kontekście socjalnym, jak i przestrzennym (Banister 2008).

Zjawisko transportu będącego atrakcją turystyczną jest nieźle opisane i wcale nienowe. F. Bebenow (2015) wskazuje co prawda, że *zagospodarowanie infrastruktury kolejowej (zwłaszcza tej o szczególnych walorach historycznych) na cele turystyczne upowszechniło się w Polsce w latach dziewięćdziesiątych minionego stulecia*, ale jednocześnie podkreśla historię turystyki kolejowej, mającą co najmniej 60 lat, a może nawet tyle co kolej w ogóle. Jak piszą Conlin i Bird (2014), już w latach 50. XX w. w państwach Zachodu, szczególnie w Wielkiej Brytanii, pojawiły się inicjatywy, których celem było zachowanie dziedzictwa historycznego kolei – jej pojazdów i infrastruktury. Co ciekawe transportowa atrakcja turystyczna wcale nie musi jednak mieć charakteru historycznego, czego przykładem może być Pociąg Papieski uruchamiany w latach 2006–2009 na trasie Kraków – Wadowice (*Pociąg Papieski wciąż czeka na remont*, 2013). Podobnie jest w przypadku linii kolejowych przebiegających przez obszary szczególnie malownicze pod względem krajobrazowym i/lub interesujące z uwagi na liczne zabytki architektury. Wówczas środek transportu może stać się integralną częścią wyjazdu turystycznego, a sama podróż budzącą zainteresowanie atrakcją (Ardito 2014). Warunkiem niezbędnym do uznania działalności transportowej za taką wydaje się być zaistnienie pewnych czynników, które zostaną scharakteryzowane poniżej. Środki i infrastruktura transportu publicznego bywają zatem wykorzystywane jako atrakcje turystyczne, ale najczęściej przestają pełnić wtedy funkcję transportu publicznego.

Celem niniejszego artykułu jest, posługując się metodą studium przypadku, prezentacja wybranych przykładów transportu publicznego, który stał się ważną atrakcją turystyczną i motywacją dla podejmowania podróży turystycznych. Podjęta dyskusja prowadzi do określenia czynników, które mogą przekształcić transport publiczny w atrakcję turystyczną. Nakreśleniu relacji między turystyką a transportem publicznym posłużą przykłady z różnych krajów europejskich, obejmujące różne typy transportu. Posłużono się przykładem linii tramwajowej 38 w Bytomiu, kolejki podwieszanej w Wuppertalu, dwóch kolei wąskotorowych: Mariazellerbahn w Austrii i linii Genua – Casella we Włoszech,

oraz dwóch przykładów ze Szwajcarii: kolei górskiej Rigi bahn i żeglugi po Jeziorze Czterech Kantonów.

Transport publiczny można zdefiniować za White (2002) jako wszystkie środki transportu, jakie są powszechnie dostępne dla użytkowników, bez względu na ich własność. Polska *Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 o publicznym transporcie zbiorowym* określa go w sposób nieco bardziej zawężony, jako powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii względnie sieci komunikacyjnej. Wydaje się, że w tej pracy mianem transportu publicznego można zatem określić środek transportu zbiorowego, dostępnego dla każdego pasażera uznającego regulamin i taryfę przewozu, kursujący po stałej trasie i według stałego rozkładu jazdy. Na potrzeby niniejszego artykułu Autorzy przyjęli za Kurkiem i Miką (2007) definicję atrakcji turystycznej jako *obiektów stanowiących przedmiot zainteresowania turystów i przyciągających ruch turystyczny* (Kurek, Mika, 2007, 27). Atrakcja oprócz rdzenia (atrybutu miejsca) przyciągającego turystów powinna także posiadać oznacznik (informację), który umożliwia ruch turystyczny.

## Przykłady linii transportu publicznego, będących atrakcją turystyczną

### Linia nr 38 w Bytomiu

Trasa tramwajowa na ulicy Piekarskiej w Bytomiu powstała w 1913 r. jako połączenie centrum z północną częścią miasta, cmentarzami i nową zajezdnią tramwajową (Soida, Danyluk, Nadolski 2010). Od samego początku jest to trasa jednotorowa, bez mijanek, co uniemożliwia obsługę wagonami jednokierunkowymi oraz bardziej obciążonych linii. Od 1982 r. kursuje po niej jedynie linia nr 38 – jedna z najkrótszych na świecie, bo licząca zaledwie 1,35 km. Dodatkowo, wobec zaniechania w latach 60. XX w. produkcji taboru dwukierunkowego, jest ona ciągle obsługiwana przez liczące ponad 50 lat wagony typu N<sup>2</sup> (fot. 1). Co prawda od 2015 r. Tramwaje Śląskie posiadają już nowe tramwaje dwukierunkowe, które jednak obsługują linię 38 jedynie w dniu Wszystkich Świętych, kiedy ze względu na dojazd do cmentarzy tramwaje typu N są zbyt mało pojemne.

Jest to zatem przykład działania czynnika antropogenicznego o charakterze historycznym – linia jest typową linią tramwajową, ale dla lat 50. i 60. – natomiast obecnie ma charakter skansenowy. Wg strony „Tramwajowa Linia Turystyczna” linia 38 ma charakter linii turystycznej i jest specyficzną, industrialną atrakcją Bytomia (<http://turystyczna.kmtm>).

<sup>2</sup> Wg strony „Tramwajowa Linia turystyczna” linia: *obsługiwana jest na stałe przez jeden z dwóch liniowych wagonów typu N: wagon numer 954 (rocznik 1949) lub wagon numer 1118 (rocznik 1951). Wagony te posiadają szereg cech oryginalnych (ręcznie przesuwane drzwi czy drewniane ławki), jednak w latach 2001-2002 zostały zmodernizowane, aby spełniać współczesne przepisy o dopuszczeniu do ruchu* ([www.turystyczna.kmtm.org.pl/index.php?p=linia38](http://www.turystyczna.kmtm.org.pl/index.php?p=linia38), dostęp: 30.12.2016).

org.pl/index.php?p=linia38). Z drugiej strony linia ciągle obsługuje normalny miejski ruch pasażerów, związany z dojazdem do centrum miasta oraz cmentarzy. Wg rozkładu jazdy KZK GOP (rozkłady.kzkgop.pl) linia 38 wykonuje 38 kursów w dzień roboczy i 25 w dzień wolny, przewożąc około 500 osób dziennie<sup>3</sup>, co zapewnia przeciętny wynik finansowy wśród linii tramwajowych KZK GOP.

## Kolejka podwieszana w Wuppertalu (Wuppertaler Schwebebahn)

Przełom XIX i XX w. obfitował w szereg innowacyjnych rozwiązań transportu miejskiego. Jednym z nich była, skonstruowana przez Eugena Langena, jednoszynowa kolej podwieszana, o długości 13,3 km. Wagony  $\frac{3}{4}$  trasy pokonują 12 m nad rzeką Wupper, jedynie w dzielnicy Vohwinkel kursują minimum 8 m nad ulicą miejską (fot. 2). Od 1901 r. kolej nieprzerwanie odgrywa rolę ważnego środka transportu publicznego w Wuppertalu. Codziennie 18 pociągów obsługuje całkowicie niezależną od ruchu trasę ze średnią prędkością 27,5 km/h, przewożąc około 65 tys. pasażerów (roczne przewozy wynoszą ponad 23 mln pasażerów) ([www.schwebebahn.de/geschichte-technik/daten-fakten](http://www.schwebebahn.de/geschichte-technik/daten-fakten)). Linie obsługują wagony MAN GTW z 1972 r., ale od 2015 r. trwa ich wymiana na nowocześniejsze hiszpańsko-niemieckie pociągi serii 15 firmy Vossloh Kiepe (Fot. 2). ([www.schwebebahn.de/geschichte-technik/fahrzeuge/](http://www.schwebebahn.de/geschichte-technik/fahrzeuge/)). Kolejka jest uważana za znany w świecie symbol Wuppertalu i jedną z jego największych, jeśli nie największą, atrakcji turystycznych miasta (<https://www.wuppertal.de/tourismus-freizeit/schwebebahn/index.php>). Jest przykładem na działanie przede wszystkim wewnętrznego czynnika o charakterze antropogenicznym – technicznym permanentnym.

## Mariazellerbahn w Austrii

Wąskotorowa kolej Mariazellerbahn łączy stolicę Dolnej Austrii – St. Pölten z najważniejszym austriackim ośrodkiem pielgrzymkowym Mariazell. Linia o rozstawie szyn 760 mm, licząca 84,2 km długości<sup>4</sup> została uruchomiona w latach 1898–1907 i już w 1911 r. zelektryfikowana (Pawlik 2001). Kolej ma charakter linii górskiej; różnica poziomów pomiędzy St. Pölten a najwyższą położoną stacją Gössing wynosi 617 m, zaś na całej trasie wybudowano 20 tuneli, 26 mostów i 11 wiaduktów (Kaiser 2003). Z okna pociągu można podziwiać malowniczy krajobraz Alp Ybbstalskich ze szczytem Ötscher (1893 m n.p.m.). Te cenne przyrodniczo obszary Alp Wapiennych chronione są w parku przyrodniczym Ötscher-Tormäuer (Taczanowski 2010). Jest to zatem typowy przykład obecności zewnętrznych

---

<sup>3</sup> Szacunek własny na podstawie danych z *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla obszaru KZK GOP na lata 2013 – 2020* (projekt), 2013, Katowice, [http://www.kzkgop.com.pl/public\\_media/fb/files/zalaczniki/Projekt%20planu%20transportowego%20KZK%20GOP%2015.02.2013\(last\).pdf](http://www.kzkgop.com.pl/public_media/fb/files/zalaczniki/Projekt%20planu%20transportowego%20KZK%20GOP%2015.02.2013(last).pdf)

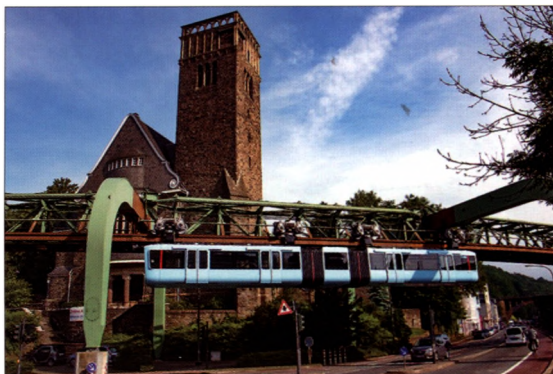
<sup>4</sup> Do 1988 r. linia nie kończyła się w Mariazell, a w położonej dalej na południe miejscowości Gußwerk, toteż jej łączna długość wynosiła wtedy 91,3 km.

Fot. 1. Linia tramwajowa nr 38 na ul. Piekarskiej w Bytomiu (fot. A. Kołoś)



Fot. 2. Nowe pociąg serii 15 w Wuppertalu, nad ulicą Sonnborner, w miejscu, gdzie pociągi wjeżdżają nad koryto rzeki Wupper

Źródło: [https://www.schwebebahn.de/fileadmin/user\\_upload/\\_c\\_WSW-th-160608\\_Generation\\_15\\_003.jpg](https://www.schwebebahn.de/fileadmin/user_upload/_c_WSW-th-160608_Generation_15_003.jpg)



Fot 3. Pociąg relacji St. Pölten–Mariazell obsługiwany lokomotywą elektryczną serii 1099 pomiędzy Mitterbach a Mariazell (fot. J. Taczanowski)



Fot. 4. Stacja początkowa linii do Caselli – Genova Piazza Manin (fot. J. Taczanowski)





Fot. 5. Elektryczny wagon silnikowy A5 kolei Genua – Casella na stacji Casella (fot. J. Taczanowski)



Fot. 6. Rigi Staffel połączenie linii z Vitznau (czerwono-biały pociąg) z linią z Arth-Goldau (niebiesko-biały pociąg) (fot. R. Guzik)



Fot. 7. Jezioro Czterech Kantonów i Masyw Rigi, widok z masywu Pilatus (fot. R. Guzik)



Fot. 8. Typowa jednostka motorowa używana przez SGV w komunikacji regularnej na Jeziorze Czterech Kantonów (fot. R. Guzik)

czynników przyrodniczych w postaci walorów środowiska naturalnego, których percepcję ułatwia podróż.

Reprezentowane są jednak także walory antropogeniczne z najważniejszym austriackim sanktuarium Maryjnym na czele, któremu kolej w zasadniczej mierze zawdzięcza swoje istnienie i którego obsłudze do dzisiaj służy (Taczanowski 2010).

Niewątpliwą atrakcją kolei Mariazellerbahn są jednak także wspomniane budowle inżynierskie, w tym szczególnie wysokie wiadukty i mosty: Raingraben, Kuhgraben czy Lassingkienbach. W połączeniu z bardzo wczesną, pionierską elektryfikacją linii jeszcze przed I wojną światową oraz faktem, że aż do dostarczenia nowych, panoramicznych, elektrycznych zespołów trakcyjnych w 2013 r. linię obsługiwały dostarczone w 1911 r. lokomotywy<sup>5</sup> (fot. 3), możemy zatem mówić również o obecności antropogenicznych, historycznych czynników wewnętrznych ([www.noevog.at/de/mariazellerbahn](http://www.noevog.at/de/mariazellerbahn))

Od czasu wybudowania Mariazellerbahn odgrywa istotną rolę w obsłudze komunikacyjnej południowej części Dolnej Austrii i północnych krańców Styrii. Obecnie (2017 r.) w dni robocze między St. Pölten a Mariazell kursuje 7 par pociągów (w tym jedna sezonowo) oraz dodatkowe 10 par w skróconej relacji St. Pölten – Laubenbachmühle. W wiosno-letnie weekendy uruchamia się odpowiednio 8 i 7 par, w tym jeden pociąg z wagonami panoramicznym i jeden prowadzony lokomotywą elektryczną serii 1099 (<http://www.no-evog.at>). W 2015 r. Mariazellerbahn przewiozła 610 tys. pasażerów. Warto podkreślić 22% wzrost ich liczby w porównaniu z 2014 r. (*NÖVOG: Bestes Ergebnis in der Geschichte für die NÖVOG Bahnen* 2015).

## Kolej Genua–Casella

Wąskotorowa (rozstaw szyn 1000 mm) linia łącząca Genuę z położonym w Apeninach Liguryjskich miasteczkiem Casella została uruchomiona w 1929 r. od razu jako kolej elektryczna. Na jej liczącej 24,3 km długości trasie, mającej górski charakter i osiągniętej nachylenia do 45 ‰ znajduje się 7 mostów i 13 tuneli (Giardelli 1996).

Podróż pociągiem reklamowanym pod nazwą „Orient Express trzech dolin” umożliwia podziwianie pięknych schodzących niemal prosto do morza gór, których krajobraz urozmaicają gaje oliwne, sady i ogrody, a także niewielkie malownicze miejscowości z ciekawymi zabytkami, mogące pochwalić się również restauracjami serwującymi przysmaki lokalnej kuchni (Ardito 2014). Możliwość kontaktu z tym ciekawym krajobrazem naturalnym i kulturowym stanowi bez wątpienia o wysokiej atrakcyjności turystycznej tej kolei<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> Lokomotywy serii 1099 zostały, co prawda, poddane na przełomie lat 50. i 60. XX w. szeroko zakrojonej modernizacji (w ramach której dokonano także wymiany pudła), nie zmienia to jednak faktu, że dzięki swojej trwającej 102 lata służbie stały się najdłużej eksploatowanymi na świecie lokomotywami.

<sup>6</sup> W celu zwiększenia stopnia wykorzystania tego potencjału dyrekcja kolei podjęła współpracę z lokalami gastronomicznymi i sklepami oferującymi produkty kuchni regionalnej. Za okazaniem ważnego biletu na pociąg można w nich korzystać z szeregu zniżek.

Nie przypadkiem poświęcono jej pozycje książkowe o charakterze przewodników turystycznych (Giardelli 1996), a także wymieniono wśród najpiękniejszych i najbardziej interesujących kolei we Włoszech (przewodnik *Touring Club Italiano* autorstwa Ardito, 2014).

Niezależnie od tych wysokich walorów przyrodniczych i antropogenicznych kolej Genua – Casella jako jedna z kilku ostatnich zachowanych w północnych Włoszech kolei wąskotorowych wyróżnia się także pod względem technicznym (fot. 4, fot. 5).

Linia pełni jednak nie tylko funkcję turystyczną, stanowi bowiem istotne połączenie w regionie miejskim Genui, umożliwiając dojazd do szkoły i pracy mieszkańcom położonych przy trasie miejscowości. Obecnie (2017 r.) obsługiwana jest przez 9 par pociągów kursujących codziennie według takiego samego rozkładu jazdy ([www.ferroviagenovacasella.it/gca/orari/](http://www.ferroviagenovacasella.it/gca/orari/)).

## Kolej górską Rigi Bahnen

Uruchomiona 21 maja 1871 r. kolej górską Vitznau-Rigi Kulm jest najstarszą zębatą koleją górską w Europie<sup>7</sup>. Pokonuje trasę od położonego na Jeziorze Czterech Kantonów Vitznau (435 m n.p.m.), gdzie można przy płynąć rejsowym statkiem m.in. z Lucerny, na szczyt Rigi Kulm (1752 m n.p.m.) – pokonując na dystansie 6,8 km – 1317 metrów przewyższenia. Na trasie, oprócz stacji początkowej i końcowej, znajdują się stacje: Freibergen, Rigi Kaltbad oraz Rigi Staffem, a także 7 przystanków, dzięki czemu niezwykle atrakcyjne widokowo stoki Rigi Kulm (widok na Jezioro Czterech Kantonów i Alpy Berneńskie) – dość intensywnie zagospodarowane – liczne osady i zabudowania (stałe osadnictwo oraz drugie domy) są dobrze dostępne komunikacyjnie. Co ciekawe sam wierzchołek położony jest w Kantonie Schwyz, podczas gdy Vitznau i większość trasy (do Rigi Staffelhöhe) na terenie kantonu Luzerna. Dlatego w 1870 r. kolej dochodziła jedynie do granicy kantonu. W tym czasie w kantonie Schwyz zawiązano spółkę do budowy kolejki prowadzącej z Arth (nad Jezioro Zug) na szczyt Rigi Kulm – jego północnymi zboczami, która prowadzić będzie przez końcową stację kolei od strony południowej. Kolej tę zaczęto budować od jej końcowego odcinka, który w 1871 r. użyczono konkurencyjnej kompanii. Kolej z Arth-Goldau oddano do użytku dwa lata później, w 1873 r. Pokonuje ona 1209 metrów przewyższenia na dystansie 8,5 km, po drodze obsługuje 5 stacji (w tym wspólną z koleją z Vitznau stacją Rigi Staffel) (fot. 6) oraz 2 przystanki. Obie koleje połączyły się w jedną firmę – Rigi Bahnen – dopiero w 1992 r. Zostały one zelektryfikowane w 1937 r. (z Vitznau) i 1907 r. z Arth-Goldau. Nieco później (1874–75) wybudowano trzecią koleją łączącą rozkwitające dzięki kolei z Vitznau uzdrowisko Rigi Kaltbad z drugim co do wysokości szczytem masywu Rigi – Rigi Scheidegg (długość 6,8 km). Kolej ta, zarządzana przez inną firmę, bardzo silnie ucierpiała na skutek recesji w branży turystycznej, jaka miała miejsce po I wojnie światowej i pogłębiła się w czasie kryzysu gospodarczego

---

<sup>7</sup> Starszą od niej jest jedynie kolej zębatą The Mount Washington – w USA (New Hampshire) uruchomiona w 1868 r.



lat 30. i w efekcie została zamknięta w 1931 r. Przyczyniła się do tego także inna niestandardowa szerokość torów (1000 mm), co sprawiało, że nie mogła być przejęta przez żadną z funkcjonujących w masywie Rigi kolei, które posiadały sieć i tabor przystosowaną do standardowego rozstawu 1435 mm.

Budowa kolei na Rigi Kulm zainspirowana była sukcesem pierwszej kolei górskiej na świecie – Mount Washington w stanie New Hampshire w USA oddanej do użytku w 1868 r. – i od początku była pomyślana jako atrakcja turystyczna. Dzięki licznym stacjom i przystankom obsługuje ona także mieszkańców porożrzucanych po stokach masywu Rigi osad, dla których jest ona codziennym środkiem transportu (zakupy, szkoła, edukacja). Sprzyja temu włączenie Rigi Bahnen do zintegrowanego systemu transportu publicznego w Szwajcarii, dzięki czemu nabywcy rocznej Swiss Card<sup>6</sup> uprawniającej do korzystania z systemu transportu publicznego w Szwajcarii mogą korzystać z usług omawianych kolei bez ponoszenia dodatkowych opłat. Zintegrowanie oznacza także skoordynowane rozkłady jazdy kolei górskich z żegluga i autobusami w Vitznau oraz pociągami i autobusami w Arth-Goldau, gdzie maksymalny czas na przesiadkę wynosi 10 minut. Kolej z Arth-Goldnau między 8:00 a 19:00 wykonuje 12 kursów dziennie (tam i z powrotem), a kolej z Vitznau wykonuje 18 kursów dziennie (tam i z powrotem) z pierwszym kursem o godzinie 6:30, a ostatnim o 22:05 (zjazd ze szczytu 22:40). Co ciekawe, jest to stały rozkład, taki sam przez cały rok. W okresie większego popytu, a także dla kursów porannych cieszących się większą popularnością – nie ma większej liczby kursów uwzględnionych w rozkładzie, a jedynie na daną godzinę podstawiane są dodatkowe składy – wyjeżdżają one wtedy w odstępach co minutę. Dodatkowo, poza rozkładem organizowane są przejazdy składami z lokomotywą spalinową. Obie koleje w pierwszych latach swojej działalności przewoziły 100 tys. pasażerów rocznie, przed I wojną światową, w 1911 r., udało się przekroczyć liczbę 200 tys. pasażerów, na co złożyły się zarówno elektryfikacja linii z Arth (1907 r.), jak i wydłużenie sezonu działania kolejki z Vitznau także na sezon zimowy (1906 r.). W 1928 r. także kolej z Arth zaczyna działać przez cały rok, co daje 250 tys. przewiezionych pasażerów. Lata 30. XX w. to czas recesji (150–160 tys. pasażerów rocznie). Od elektryfikacji kolei z Vitznau (1939 r.) i poprawiającej się sytuacji gospodarczej Szwajcarii zaczyna się okres silnego wzrostu – w 1969 r. przekroczone liczbę miliona pasażerów, w 1990 r. 1,2 mln, w 2014 r. – 1,3 mln, a w 2015 r. pobito kolejny rekord – 1,569 mln pasażerów (Rigi Bahnen 2004, Rigi Bahnen 2016), czemu sprzyjał m.in. napływ turystów z Chin i ogólnie z Azji (SGV 2016), a także mniejsza skłonność mieszkańców Europy do egzotycznych podróży, na czym skorzystała m.in. turystyka w Szwajcarii. Przychody Rigi Bahnen na 2015 r. przekroczyły 21 mln CHF, a zysk przed opodatkowaniem i amortyzacją (EBITDA) wyniósł 5,7 mln CHF, co daje bardzo wysoką rentowność – 27%. Firma zatrudnia 87 pracowników. Czynniki sukcesu to umiejętne połączenie walorów przyrody

<sup>6</sup> Istnieją dwa typy *Swiss Card* – pełna, pozwalająca na korzystanie z całego systemu transportu publicznego (kolej, autobusy, żegluga po jeziorach, koleje górskie) oraz ulgowa dająca 50% zniżkę na zakup pojedynczego biletu. W styczniu 2017 r. pełna karta (uprawniająca na przejazdy drugą klasą) kosztowała 3 860 CHF, a ulgowa kosztuje zaledwie 185 CHF.

(Alpy, Jezioro Czterech Kantonów), dziedzictwa techniki (większość składów to pociągi historyczne) z bardzo dobrą organizacją i promocją. Włączenie kolei do zintegrowanego systemu transportu publicznego oznaczające, oprócz wspomnianych wyżej korzyści, także wyzwania – choćby utrzymywanie stałego rozkładu jazdy bez względu na sezon czy włączenie w bardzo skomplikowany system rozliczeń w ramach całego systemu transportu publicznego, to kolejny istotny czynnik sukcesu.

## Żegluga po Jeziorze Czterech Kantonów

Aż na 16 szwajcarskich jeziorach oraz po rzece Ren prowadzona jest regularna żegluga będąca częścią systemu transportu publicznego Szwajcarii. Najstarszą, a zarazem o największej skali działalności, jest żegluga organizowana na Jeziorze Czterech Kantonów<sup>9</sup> (fot. 7) przez Towarzystwo Żeglugi po Jeziorze Czterech Kantonów (Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees AG) (SGV), która zostanie tutaj po krótko omówiona. Początki zorganizowanej żeglugi sięgają tutaj 1837 r., w którym Casimir Friedrich Knörr uruchomił za pomocą budowanego od 1835 r. parowca Stadt Luzern regularną linię łączącą Flüelen w kantonie Uri z Luzerną jako element transalpejskiego szlaku transportowego biegnącego dalej przez Przełęcz Świętego Gotarda i Ticino do Włoch. Linia ta o 35 lat wyprzedziła budowaną od 1872 r. linię kolejową. Do 1872 r. powstało i funkcjonowało kilkanaście podobnych firm, co sprawiło, że ich wzajemna rywalizacja, a potem konkurencja z koleją, doprowadziła do bankructwa najsłabszych i konsolidacji pozostałych w jedno Zjednoczone Towarzystwo Statków Parowych Jeziora Lucerneńskiego, które z czasem przekształciło się w SGV (nazwa od 1960 r.). Szanse na utrzymanie żeglugi i dalszy rozwój Towarzystwo wiązało z dynamicznie rozwijającą się turystyką i budowanymi w ostatnich dwóch dekadach XIX w. kolejkami górskimi. W ten sposób żegluga parowa stała się, obok wciąż istotnej funkcji transportowej, ważną atrakcją turystyczną, a także elementem szerszej oferty turystycznej, łącząc Luzernę z Vitznau, gdzie ma swoją stację początkową kolej górską Rigi, z Alpnachstadt – stacją początkową kolei zębatej na Pilatus czy też ze słynną miejscowością wypoczynkową Bürgenstock słynącą z kolejki górskiej oraz luksusowych hoteli. Do 1964 r. zapewniała także, poprzez dowóz turystów do stacji kolejki wąskotorowej w Stansstad, dostępność komunikacyjną Engelbergu<sup>10</sup>. Wprowadzono wówczas także specjalne rejsy restauracyjne, muzyczne czy też „romantyczne” z podziwianiem zachodu słońca. Ten model działania przetrwał do dziś. We flocie 21 statków pięć to zbudowane na początku XX w. parowe kołowce, a z pozostałych 16 statków motorowych większość to statki zbudowane przed 1970 r., a wszystkie stylizowane są na jednostki budowane przed stu laty (fot. 8). Obecnie SGV zapewnia połączenia aż 32 miejscowości obsługiwanych wpisanymi do rozkładu jazdy rejsami. Żegluga odbywa się całorocznie, przy czym każda pora roku

---

<sup>9</sup> Na jeziorze graniczą ze sobą aż cztery (z 26) szwajcarskie kantony: Luzerna, Nidwalden, Schwyz i Uri. Jezioro też określane jest mianem Jeziora Lucerneńskiego.

<sup>10</sup> W 1962 r. wydłużono tę kolejkę aż do Lucerny, co przyczyniło się do spadku znaczenia tej linii i ogólnego spadku liczby pasażerów żeglugi z 2,7 mln w 1962 r. do 2 mln pod koniec lat 60. XX w.

ma swój odrębny rozkład jazdy, mimo to każdy jest skoordynowany z przesiadkami na kolejki górskie, autobusy i pociągi jako równoprawny i równoważny element szwajcarskiego systemu transportu publicznego. Na najpopularniejszych liniach, np. Lucerna – Weggis – Vitznau (kolei na Rigi) w sezonie letnim realizowanych jest aż 16 kursów dziennie (od 6:00 do 19:00), a w okresie zimowym (niski sezon) 10 kursów. Mimo że pokonanie najdłuższej, historycznej trasy Lucerna – Flüelen (kanton Uri) zajmuje statkiem aż 2 godziny i 40 minut, a pociągiem tylko 57 minut, to żegluga jako środek transportu jest tutaj wybierana nie tylko przez turystów, ale także mieszkańców. Warto dodać, że statek zawija po drodze do kilku miejscowości, które nie posiadają innego typu transportu publicznego niż żegluga. W 2015 r. statki SGV przewiozły łącznie 2 466 tys. pasażerów, z czego aż 682 tys. statkami parowymi, które cieszą się większą popularnością<sup>11</sup>. Najmniej pasażerów korzysta z żeglugi SGV w styczniu i lutym (52 tys.), a najwięcej w lipcu i sierpniu (458 tys. i 478 tys.) (SGV 2016). Na ogólną liczbę 4 932 tys. zaokrętowań i wyokrętowań najwięcej 1 874 tys. (38%) przypada na Lucernę, a 528 tys. na drugi pod tym względem Vitznau (10,7%) (SGV 2016). Świadczy to o tym, że żegluga na Jeziorze Czterech Kantonów wcale nie jest silnie zdominowana przez pasażerów czy turystów z Lucerny, a więc ma duże znaczenie dla zapewnienia połączeń między pozostałymi miejscowościami objętymi tym systemem transportu. Liczba pasażerów w ostatnich latach nieznacznie, ale stale rośnie (w 2005 r. przewieziono 2,1 mln pasażerów), choć jest daleka od rekordu 3,3 mln pasażerów, jaki osiągnięto w 1991 r., co miało związek z bardzo dużym napływem turystów odwiedzających imprezy organizowane z okazji 700-lecia Konfederacji Szwajcarskiej. SGV oprócz działalności transportowej, która przynosi 50% przychodów firmy<sup>12</sup>, posiada spółki prowadzące działalność gastronomiczną (m.in. przygotowywanie posiłków serwowanych na statkach SGV) oraz stocznię, która buduje oraz remontuje statki nie tylko na zlecenie SGV, ale także innych szwajcarskich towarzystw żeglugowych.

## **Czynniki sprzyjające powstaniu atrakcji turystycznej**

Pozyskanie przez istniejącą linię komunikacji publicznej charakteru waloru turystycznego (lub szerzej atrakcji turystycznej) jest zazwyczaj procesem rozłożonym w czasie. Procesowi temu sprzyja szereg czynników, które zaprezentowano w tabeli 1.

<sup>11</sup> Wprawdzie statki nie są sztywno przypisane do konkretnych tras i kursów, ale grafik ich kursowania jest ogłaszany z wyprzedzeniem, stąd pasażerowie i turyści mogą zaplanować swoją podróż, uwzględniając rodzaj statku, którym popłyną. Ta elastyczność jest podyktowana wykorzystywaniem wybranych statków do organizacji imprez kulinarnych oraz muzycznych, a także możliwością ich wynajęcia na prywatne rejsy czy zamknięte imprezy.

<sup>12</sup> Przychody SGV w 2015 r. wyniosły 72 mln CHF, a zysk EBITDA 9 mln CHF, co daje rentowność 9%, przy czym rentowność dla działalności transportowej wynosi 22%, gastronomicznej 3,2%, a stoczniowej 1,2% (SGV 2016 r.). SGV zatrudniało na koniec 2015 r. 668 osób, z czego 416 to stali pracownicy.

Tab. 1. Czynniki przekształcające linię transportu publicznego w atrakcję turystyczną

Kategorie czynników	Rodzaje czynników		Opis	Przykłady
Zewnętrzne	przyrodnicze		Obecność walorów przyrodniczych lub antropogenicznych, których percepcję ułatwia (umożliwia) podróż	Mariazellerbahn, Kolej Genua – Casella, Rigi Bahnen, SGV
	antropogeniczne			„Pociąg Papieski” Kraków – Wadowice. Mariazellerbahn, Kolei Genua-Casella, Rigi Bahnen, SGV
Wewnętrzne	antropogeniczne	historyczne	Linia transportu publicznego „z poprzedniej epoki” nadal funkcjonująca w niezminionej postaci	Linia tramwajowa nr 38 w Bytomiu, Mariazellerbahn (do 2013 roku), Rigi Bahnen, SGV
		techniczne	permanentne	Podwieszana kolejka w Wuppertalu, Mariazellerbahn, Kolej Genua-Casella Rigi Bahnen, SGV
				czasowe

Źródło: opracowanie własne.

W pierwszej kolejności należy rozróżnić czynniki zewnętrzne i wewnętrzne. Zewnętrzne wynikają z istniejących niezależnie od linii transportu publicznego atrakcji turystycznych, ściśle jednak powiązanych. Nie chodzi tu bynajmniej o kwestię dostępności do atrakcji, lecz ścisły związek. Może to być np. ułatwienie percepcji krajobrazu z okien pociągu. Przykładem może być szereg kolei w krajach alpejskich, np. omówiona wyżej Mariazellerbahn, a także inne wąskotorówki, jak: Pinzgaubahn czy Zillertalbahnen w Austrii, Trydent – Marrileva we Włoszech czy sieć Rhätische Bahn w Szwajcarii. Podobny charakter mogą mieć nawet niektóre koleje o charakterze dojazdowym, łączące wielkie miasta z ich zapleczem, jeśli, jak opisana wyżej linia z Genui do Caselli, przebiegają przez tereny bardzo atrakcyjne pod względem krajobrazowym.

Czynniki wewnętrzne wynikają z cech samej linii transportowej, są zatem czynnikami antropogenicznymi. Można je podzielić na historyczne i techniczne. Czynniki historyczne mają najczęściej związek z brakiem przeprowadzenia w odpowiednim momencie modernizacji i unowocześnienia linii. Może to wynikać zarówno z problemów gospodarczych (brak środków finansowych), jak i technicznych (np. brak miejsca koniecznego do modernizacji) lub innych. Po pewnym czasie linia taka zaczyna odstawać od współczesnych, ale jednocześnie zyskuje charakter atrakcji turystycznej – staje się unikatem

przypominającym poprzednie epoki. Doskonałym przykładem jest przedstawiona wyżej linia tramwajowa nr 38 w Bytomiu.

Z jeszcze inną sytuacją mamy do czynienia w przypadku wyjątkowych konstrukcji technicznych. Ich atrakcyjność wynika wówczas z wyjątkowości, piękna lub specyfiki rozwiązania technicznego (np. kolej górską Rigi Bahnen). Wartość takiej atrakcji może być zmienna w czasie – możemy mieć do czynienia zarówno z atrakcją niezmienną w czasie, a z drugiej strony z atrakcją jednego sezonu, czego przykładem mogło być wprowadzenie do ruchu pociągów ED250 „Pendolino” do służby w PKP. W pierwszych miesiącach kursowania całkiem sporo osób podróżowało tym pociągiem z ciekawości.

Odmienną ścieżkę rozwoju można zaobserwować na przykładzie Rigi Bahnen, kiedy to atrakcja turystyczna z czasem staje się elementem systemu transportu publicznego, co ma związek z mechanizmem samonapędzającego wzrostu, poprawa dostępności stoków Rigi Kulm sprzyja rozwojowi osadnictwa, a to przekłada się na wzrost liczby pasażerów i jeszcze większą poprawę dostępności poprzez wydłużenie sezonu działania kolei na cały rok i zapewnienie odpowiedniej częstotliwości kursów.

## Podsumowanie

W specyficznych przypadkach transport publiczny staje się atrakcją turystyczną, jednocześnie nadal pełniąc swe dotychczasowe funkcje. Oczywiście koegzystencja tych funkcji może powodować konflikty. Ich prawdopodobieństwo wydaje się najwyższe w przypadku obecności czynników wewnętrznych o charakterze historycznym (linia transportu publicznego „z poprzedniej epoki” nadal funkcjonująca w niezminionej postaci). Niewątpliwie, użytkowanie starych wagonów tramwajowych (przypadek linii nr 38 w Bytomiu) obniża znacząco jakość transportu publicznego. Mająca nastąpić w najbliższych latach modernizacja trasy na ulicy Piekarskiej może spowodować zastąpienie linii tramwajowej nr 38 inną, kursującą dalej i obsługiwaną taborom niskopodłogowym, oraz doprowadzi do likwidacji atrakcji turystycznej.

W przypadku linii transportu publicznego, których atrakcyjność turystyczna wiąże się głównie z występowaniem czynników zewnętrznych, ryzyko konfliktu jest mniejsze. Koleje do Mariazell i Caselli wydają się w dość harmonijny sposób łączyć funkcję komunikacyjną i turystyczną, bez poważniejszych strat dla którejkolwiek z nich. Podobne wnioski płyną ze studiów szwajcarskich, gdzie nie tylko nie ma konfliktu funkcji, ale występuje ewidentna synergia. Co więcej, Szwajcaria dążąc do realizacji strategii zrównoważonej mobilności opartej o transport publiczny, silnie wspiera taką koegzystencję, tym bardziej że jednym z filarów szwajcarskiej gospodarki jest turystyka. Dzięki temu atrakcje tego typu są szeroko propagowane i włączone w cały zintegrowany system transportowy, do każdej atrakcji można dojechać transportem publicznym, a rozkłady jazdy i taryfy biletowe są tak skonstruowane, żeby dojazd do takiej atrakcji i przesiadka na nią z samochodu osobowego był wyborem ostatniej opcji.

Inna ciekawa sytuacja wydarzyła się na uruchamianej na potrzeby turystów Żuławskiej Kolei Dojazdowej, gdzie kolej mająca *stricte* charakter atrakcji turystycznej, zaczęła być

używana przez mieszkańców jako transport publiczny, nawet w dojazdach do pracy (Rydzyski 2016).

Na koniec warto zwrócić uwagę, posługując się szwajcarskim przykładem, że włączenie atrakcyjnych turystycznie linii transportu publicznego do systemów zintegrowanego transportu podnosi dodatkowo ich atrakcyjność jako środka codziennego transportu, a to poprzez zintegrowanie rozkładów jazdy (przesiadki), jak i integrację taryfową – mieszkańcy korzystają z nich bez ponoszenia dodatkowych opłat, mając za to dostęp do różnego typu biletów okresowych. W wyniku tego kreowany jest efekt sieciowy – w całej sieci wzrasta liczba podróży transportem publicznym, zamiast użycia transportu indywidualnego, i system jako całość jest bardziej rentowny. Jest to rozwiązanie korzystne także z perspektywy obsługi ruchu turystycznego, gdzie po pierwsze zintegrowanie z innymi typami transportu publicznego kreuje możliwości tworzenia zróżnicowanej oferty turystycznej, a także sprawia, że turystycznie atrakcyjne linie są lepiej dostępne, gdyż są tańsze i działają przez cały rok z o wiele większą częstotliwością, niż gdyby były wykorzystywane jedynie jako atrakcja turystyczna.

Odwołując się do pytania w tytule artykułu, można stwierdzić, że transport publiczny może być atrakcją turystyczną. Często jest to skutek przypadkowego działania kilku czynników. W pewnym momencie musi jednak przyjąć cechy świadomego działania, ukierunkowanego na rzecz przekształcenia waloru turystycznego w atrakcję, co nie zawsze może okazać się łatwe do przeprowadzenia.

## Literatura

- Ardito F., 2014, *Vacanze in treno*, Touring Club Italiano, Milano, 240.
- Banister D., 2008, *The sustainable mobility paradigm*, *Transport Policy*, 15, 73–80.
- Bebenow F., 2015, *Turystyka kolejowa w Polsce*, Wydawnictwo a5, Kraków, 168.
- Conlin M. V., Bird G. R. (ed), 2014, *Railway heritage and tourism. Global perspectives*, Chanel View Publications: Bristol, Buffalo, Toronto, 297.
- Giardelli P., 1996, *In treno da Genova a Casella*, Itinerari di Italia Nostra, Genova: Sagep Editrice, 48.
- Holloway, C., Davidson, R., Humphreys, C., 2009, *The business of tourism*, FT Prentice Hall, Harlow, 776.
- Kaiser W., 2003, *Schmalspurbahn-Paradies Österreich*, München: Geramond, 128.
- Kowalczyk A., 2002, *Geografia turystyki*, Warszawa, Wydawnictwo Naukowe PWN, 288.
- Kurek W., Mika M., 2007, *Turystyka jako przedmiot badań naukowych*, [w:] W. Kurek (red.) *Turystyka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, 11–50.
- Lumsdon, L., Page, S. J. (eds), 2004, *Tourism and transport: issues and agenda for the new millennium*, Elsevier, Oxford, UK, 196.
- NÖVOG: *Bestes Ergebnis in der Geschichte für die NÖVOG Bahnen*, 2015, St. Pölten: NÖVOG.
- Page, S., 2009, *Transport and tourism: global perspectives*, third edition, Pearson Education Ltd, Harlow, 447.

- Pawlik H. P., 2001, *Mariazellerbahn in der Landschaft*, Wien: Verlag Josef Otto Slezak, 96.
- Pawlusiński R., 2007, *Transport w turystyce*, [w:] W. Kurek (red.) *Turystyka*, Warszawa, Wydawnictwo Naukowe PWN, 164–177;
- Pociąg Papięski wciąż czeka na remont*, 2013, „Kurier Kolejowy”, , <http://kurierkolejowy.eu>. (dostęp: 25.08.2013).
- Rigi Bahnen, 2004, *Geschäftsbericht für das Jahr 2003*, Rigi Bahnen AG, Vitznau, 17.
- Rigi Bahnen, 2016, *Geschäftsbericht 2015*, Rigi Bahnen AG, Vitznau, 23.
- Rogalewski O., 1974, *Zagospodarowanie turystyczne*, Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa, 150.
- Rydzyski P., 2016, *Udany rok Żuławskiej Kolei Dojazdowej*, „Rynek Kolejowy”, <http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/udany-rok-zulawskiej-kolei-dojazdowej-79634.html> (dostęp: 28.12.2016).
- SGV 2016, *Geschäftsbericht 2015*, Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) AG, Luzern, 67.
- Soida K., Danyluk Z., Nadolski P., 2010, *Tramwaje górnośląskie*, t. I, *Tramwaje katowickie do 1945 roku*, Rybnik: Eurosprinter, 376.
- Taczanowski J., 2010, *Mariazellerbahn jako linia kolejowa o znaczeniu pielgrzymkowym*, Peregrinus Cracoviensis, 177–185.
- Urry, J., 2002, *The Tourist Gaze*, second edition, Sage Publications, London, 183.
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 o publicznym transporcie zbiorowym*, Dz. U. 2011 nr 5 poz. 13.
- White P., 2002, *Public transport: its planning, management and operation*, Spon Press, London, New York, 220.

### Źródła internetowe:

- [www.schwebebahn.de](http://www.schwebebahn.de) (dostęp: 30.12.2016).
- [www.turystyczna.kmtm.org.pl](http://www.turystyczna.kmtm.org.pl) (dostęp: 30.12.2016).
- [www.ferroviagenovacasella.it/geca/orari/](http://www.ferroviagenovacasella.it/geca/orari/) (dostęp: 4.01.2017).
- [www.kzkgop.com.pl](http://www.kzkgop.com.pl) (dostęp: 4.01.2017).
- [www.lakelucerne.ch](http://www.lakelucerne.ch) (dostęp: 4.01.2017).
- [www.noevog.at/de/mariazellerbahn](http://www.noevog.at/de/mariazellerbahn) (dostęp: 3.01.2017).
- [www.rigi.ch](http://www.rigi.ch) (dostęp: 3.01.2017).
- [www.wuppertal.de/tourismus-freizeit/schwebebahn/index.php](http://www.wuppertal.de/tourismus-freizeit/schwebebahn/index.php) (dostęp: 3.01.2017).

## Public transport as a tourist attraction?

**Abstract:** The subject of the article are regular public transport lines which are also tourist attractions. Although the link between transport and tourism is very close, its analyses are usually limited to descriptions of the role of transport in reaching the tourist destinations. However, it should be emphasized that public transport lines can be also attractions themselves. A regular transport service can obtain such a role if some particular factors are present. They can be divided into two groups: external i.e. the presence of natural and anthropogenic resources down the route which can be perceived during the journey and internal i.e. connected with the transport line itself (e.g. its

technical peculiarity). In the case of the latter conflicts between transport and tourist functions may appear. There are several examples of public transport lines which may be also described as tourist attractions: many Alpine narrow gauge railway lines in Austria, Switzerland and Italy, boats on Swiss lakes or a unique tram line in the Polish city of Bytom.

*Keywords:* tourism transport, tourist attraction, railways, transport water lines, public transport.