

„POCIĄGI POPULARNE” JAKO FORMA TURYSTYKI KOLEJOWEJ W DWUDZIESTOLECIU MIĘDZYWOJENNYM

Iwona Kawalla-Lulewicz

mgr, Muzeum Historyczne Miasta Krakowa, e-mail: I.Kawalla-Lulewicz@mhk.pl

Streszczenie. *Na okres dwudziestolecia międzywojennego przypadł silny rozwój turystyki i krajoznawstwa. Polacy chętnie korzystali z możliwości swobodnego podróżowania po ziemiach odrodzonego kraju, tym bardziej, że wcześniej mogło wiązać się to z koniecznością przekraczania granic państw zaborczych. Odzyskanie niepodległości umożliwiło odwiedzenie niedostępnych, bądź nieznanych dotąd zakątków¹. W II Rzeczypospolitej nastąpiła zasadnicza zmiana w uprawianiu szeroko pojętej turystyki. Dotychczas podróżowanie dostępne było głównie dla zamożnej elity, w formie drogich wypraw indywidualnych lub w wąskim gronie znajomych i rodziny. Do miejsc atrakcyjnych turystycznie chcieli również podróżować klasa średnia i ludność zubożała po wojnie.*

Słowa kluczowe: *historia rozwoju kolei, dwudziestolecie międzywojenne, turystyka kolejowa, „pociągi popularne”*

1. Geneza pociągów popularnych

Utworzone w 1926 roku Polskie Koleje Państwowe (PKP) otworzyły się na potrzeby społeczeństwa i na nowego podróżnego – turystę. Wykorzystały i zagospodarowały niszę jaką dawała rodząca się turystyka o charakterze masowym. Widziały w tym możliwość uzyskania dodatkowego źródła zarobku, zwłaszcza w okresach zastoju w bezpośrednich przewozach osobowych, a zatem spadku zarobków oraz konkurencją, jaką stwarzała rozwijająca się motoryzacja. Zauważono, że większe korzyści od (zasobnego) ruchu indywidualnego przyniesie gromszowy, ale liczniejszy².

Władze państwowe zobligowały PKP do upowszechnienia turystyki, krajoznawstwa oraz organizacji zjazdów o charakterze społeczno-politycznym³. Z jednej strony widziały w tym możliwość zintegrowania mieszkańców odrodzonej Polski i stworzenia warunków do wymiany dóbr kultury między poszczególnymi dzielnicami, z drugiej korzyści gospodarcze. Rząd szukał sposobów na pobudze-

1 20-lecie komunikacji w Polsce odrodzonej, red. S. Faecher, S. Peters, Kraków 1939, s. 461-462.

2 T. Kargol, Izba Przemysłowo-Handlowa w Krakowie w latach 1850-1939, dzieje, ludzie, polityka gospodarcza, Kraków, s. 190.

3 Przy Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych (DOKP) tworzone komórki zajmujące się promocją turystyki i sportu. D. Keller, Polskie koleje wobec turystyki w okresie międzywojennym, [w:] Turystyka historyczna, red. Z. Hojka, K. Nowak, t. 1, Katowice 2017, s. 83.

nie ekonomiczne kraju, a zwłaszcza regionów ubogich, w których przemysł miał nikłe szanse rozwoju. Rodzące się zainteresowanie rekreacją i zróżnicowanymi formami wypoczynku najlepiej wykorzystano w Małopolsce. Nie bez znaczenia był fakt, że mieściło się tam 30% uzdrowisk i lotnisk. W wielu gminach dochody płynące z turystyki i wypoczynku stały się podstawą gospodarki. Na potrzeby rodzącego się ruchu turystycznego tworzono infrastrukturę noclegową, sportową, rekreacyjną i transportową, nakręcając ruch inwestycyjny, a tym samym dając zatrudnienie miejscowej ludności⁴.

W poważnej mierze upowszechnienie i umasowienie szeroko rozumianej rekreacji i wypoczynku zależało od sprawnego, taniego i wygodnego, a nade wszystko dostępnego przemieszczania się środkami komunikacji. PKP korzystając z doświadczeń poprzedników, a w szczególności z organizowanych na terenie ziem polskich jeszcze przed I wojną światową przejazdów pociągami nadzwyczajnymi, jak również wzorując się na włoskich *treni popolari*, wyszło z inicjatywą urządzania zjazdów masowych i wprowadzenia pociągów popularnych⁵. Nie były to stałe połączenia rozkładowe, lecz specjalnie opracowane trasy przejazdu. Na miejscu docelowym czekały na podróżnych atrakcje, np. zorganizowane wydarzenia i imprezy okolicznościowe lub zwiedzanie zabytków z przewodnikami⁶. W przypadku kilkudniowych pobytów zapewniano nocleg i wyżywienie. Pierwsze pociągi uruchomiono pod koniec 1932 roku. Początkowo przejazdy te traktowano jako eksperyment sezonowy. Nie wiedziano czy będą rokować na przyszłość. Okazało się jednak, iż cieszyły się rosnącym zainteresowaniem, a zapotrzebowanie na nie wzrastało. Zwiększenie częstotliwości przejazdów nastąpiło już w kolejnym roku.

Za uruchomieniem pociągów przemawiał fakt, że kolej szukała nowych środków zainteresowania sobą podróżnych. Dążono do „przywiązania” do siebie pasażera, który raz skorzystawszy z przejazdu koleją (czasami była to pierwsza podróż w życiu), podwórzy go po wielokroć. Z drugiej strony szeroko promowane pociągi popularne tuszowały niedociągnięcia kolei odpowiadając dzisiejszym rozwiązaniom z zakresu PR. Zauważono, że mogą one odgrywać ważną rolę społeczną⁷. Nie bez znaczenia był fakt, że organizacja ich przypadła na szczytowy czas przesilenia gospodarczego. Ludność uczestnicząc w zróżnicowanych imprezach choć na chwilę zapominała o kryzysie.

4 20-lecie komunikacji ..., s. 465-269.

5 Pociągi nadzwyczajne organizowano m.in. do miejsc o największym znaczeniu religijnym (Częstochowa) lub do miast utożsamianych z polską historią i kulturą (Kraków). J. Kurek, Dlaczego do Krakowa spieszycie z utęsknieniem? Śląsk odkrywany w Galicji w dobie autonomii, [w:] Ślązacy w oczach własnych i obcych, red. A. Barciak, Zabrze-Katowice 2010, s. 225-237; D. Keller, Polskie koleje ..., s. 80.

6 Podejmowaniem inicjatyw na gruncie lokalnym i zapewnieniem należytej obsługi zajmowały się Związki Popierania Turystyki, tzw. Związki Propagandy. Dwa lata Ligi Popierania Turystyki. Sprawozdanie z działalności Ligi Popierania Turystyki za okres od 15 czerwca 1935 do 30 października 1937, Warszawa 1937, s. 20.

7 20-lecie komunikacji ..., s. 469-470.

2. Uwarunkowania prawne inicjowania pociągów popularnych

Inicjowanie pociągów popularnych wymagało ujęcia ich organizacji w ścisłe ramy prawne i opracowanie odpowiednich regulacji. Pierwsze zarządzenie Ministerstwa Komunikacji ustalające wymagane minimum frekwencji (325 pasażerów) oraz najwyższą dopuszczalną granicę opustu taryfowego (66%) ukazało się 14 lutego 1933 roku. 17 stycznia 1934 roku minister Michał Butkiewicz wydał rozporządzenie w sprawie przepisów o pociągach popularnych⁸. Ulegały one w następnych latach kilkakrotnym zmianom i uzupełnieniom, w formie okólników i telegramów. Ostateczne dopiero 11 lipca 1939 roku określono kompetencje dyrekcji PKP dotyczące ruchu turystycznego, zwłaszcza w zakresie inicjowania i organizowania pociągów popularnych, rajdowych, wycieczek wagonami motorowymi i większych wycieczek turystycznych oraz nadzoru nad organizacją imprez w miejscowościach docelowych⁹.

Uczestnicy przejazdów omawianymi pociągami nabywali karty kontrolne, a udający się indywidualnie w ramach połączeń ruchu normalnego na imprezy i wydarzenia zorganizowane - karty uczestnictwa. W jednym i drugim przypadku mogli ubiegać się o zniżkę ceny biletów. Jej wysokość uwarunkowano od liczby pasażerów w składzie. Im była większa, tym upust wzrastał. W przypadku uczestnictwa 200 podróżnych sięgał 66%, a przy 500 osobach 75%. Stałe zniżki taryfowe również dochodzące do 75% przyznawano członkom związków sportowych i krajoznawczych. Z ulg mogły skorzystać osoby zasłużone i odznaczone, pielgrzymi, dzieci, wychowankowie zakładów naukowych, inwalidzi wojenni, robotnicy, urzędnicy itd. Tym samym umożliwiono udział w imprezach niezamożnej ludności. PKP wprowadziło ponadto zniżki weekendowe, świąteczne i dla zagranicznych organizacji polonijnych (np. dla członków Związku Polaków w Niemczech). Członkowie określonych towarzystw turystycznych mieli prawo do nabycia taniego biletu narciarskiego i turystycznego o trasie do 1000 i 2500 km. Bilet ulgowy mogli zakupić podróżujący na targi, jarmarki, obchody uroczystości, imprezy, zjazdy i wycieczki¹⁰.

Początkowo organizacją przejazdów, przygotowaniem programów wycieczek i opracowywaniem wniosków w sprawie taryf zajmowały się poszczególne dyrekcje kolejowe¹¹. Aby zapewnić planowość inicjowania przewozów w 1934 roku, przekazano ją Wydziałowi Turystyki Ministerstwa Komunikacji. Opracowywał on nowe przepisy, ustalał formy promocji oraz zasady zarządzania przejaz-

8 Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji (Dz. Urz. MK) 1934, nr 9, poz. 54, L. Ćwikła, Prawne aspekty rozwoju turystyki w Polsce. W latach 1918-1939, Lublin 2011, s. 213; S. Feacher, Pociągi popularne w czterolecie 1933-1936 r., „Biuletyn Komisji Studiów Ligi Popierania Turystyki” 1937, t. 1, s. 19; J. A. Szczepański, Pociągi popularne, „Turysta w Polsce” 1935, nr 3, s. 6; 20-lecie komunikacji ..., s. 470.

9 Dz. Urz. MK 1939, nr 39, poz. 143.

10 *Dwa lata Ligi...*, s. 26-27; 20-lecie komunikacji ..., s. 472; A. Dobiecki, Organizacja i rozwój masowych przewozów turystycznych na PKP, „Inżynier Kolejowy” 1937, nr 7, s. 277-279.

11 1 czerwca 1934 r. w krakowskiej DOKP powstał dział turystyki, który odpowiadał za organizowanie pociągów turystycznych i przygotowywanie programów wycieczek, Opracowywał również wnioski w sprawach taryf. Dz. Urz. MK, 1934, nr 22, poz. 118; D. Keller, Polskie koleje ..., s. 83.

dów¹². Zamówienia na zorganizowanie pociągów popularnych przyjmowały instytucje społeczne i biura podróży. Rozdzielenie kompetencji na wiele podmiotów wywoływało niepotrzebne zamieszanie. Poza tym znaczny wzrost frekwencji zainteresowanych ruchem turystycznym uwidocznił niedobory infrastruktury, brak dostatecznej bazy noclegowej, czy atrakcji czekających na podróżnych w miejscach docelowych¹³. PKP nie była instytucją stworzoną do prowadzenia inwestycji turystycznych, a tym bardziej inicjowania wydarzeń o rozrywkowym czy rekreacyjnym charakterze.

3. Liga Popierania Turystyki

W maju 1935 roku powstała Liga Popierania Turystyki (LPT)¹⁴. Jej celem było krzewienie krajoznawstwa, organizacja i popieranie taniej turystyki masowej, promocja poszczególnych regionów i miast Polski oraz gromadzenie funduszy na inwestycje turystyczne¹⁵. Pomimo, iż formalnie była stowarzyszeniem, znajdowała się jednak pod ścisłym nadzorem i kontrolą Ministra Komunikacji i PKP¹⁶. Strukturalnie z tą ostatnią była silnie związana. Delegatury Ligi prowadzono przy wszystkich dyrekcjach okręgowych PKP. Jednocześnie funkcję prezesów delegatur Ligi sprawowali dyrektorzy Dyrekcji Okręgowych Kolei Państwowych. Misje obu instytucji były zbliżone. W związku z tym w 1935 roku PKP przekazały jej całokształt organizacji i uruchamiania pociągów popularnych¹⁷, rajdowych i większych wycieczek turystycznych oraz przygotowania programu imprez okolicznościowych, wzbogacanie ich atrakcyjności, poza tym należytą obsługę na miejscu zjazdu¹⁸ (fot. 1).

12 Kierował całokształtem zagadnień turystycznych w kraju, popierał i propagował turystykę, koordynował i wspierał działania władz państwowych i samorządowych oraz instytucji społecznych. Łącznikami Wydziału z terenem były referaty turystyczne przy dyrekcjach okręgowych PKP oraz przy urzędach wojewódzkich. 20-lecie komunikacji ..., s. 468, 470, 477; Dwa lata Ligi..., s. 9-11.

13 Według obliczeń Komisji Studiów Ligi Popierania Turystyki ruch turystyczny obejmował 3,5 mln osób rocznie. W związku z tym potrzebna była rozbudowana infrastruktura turystyczna. Tym bardziej, że Polska zrujnowana przez skutki działań w czasie I wojny nie posiadała w wystarczającej mierze takich urzędów. Brakowało schronisk, hoteli, szlaków wycieczkowych i narciarskich itd. Prace inwestycyjne prowadzono bardzo szybko. W II Rzeczypospolitej wybudowano 100 schronisk. Z inicjatywy Ligi powstała pierwsza w kraju kolejka linowa z Kuźnic na Kasprowy Wierch (1936), którą przewożono 150 tysięcy osób rocznie. W kolejnych latach wystawiono górską kolejkę terenowo-linową na górę Parkową w Krynicy oraz kolejkę widokową na Gubałówkę. 20-lecie komunikacji ..., s. 474-476

14 Ibidem, s. 472; D. Keller, Polskie koleje..., s. 86-87.

15 Środki na inwestycje i urzędnicy służące turystyce Liga czerpała m.in. z procentowego udziału przekazywanego przez PKP z uruchamianych pociągów popularnych. 20-lecie komunikacji ..., s. 470-471; Przewodnik Podróżniczo-Turystyczny 1937/8, Warszawa 1937, s. 10.

16 A. Dobecki, Organizacja i rozwój masowych przewozów turystycznych na PKP, „Inżynier Kolejowy”, 1937, nr 7, s. 284-285.

17 Sposoby uruchamiania pociągów popularnych ewoluowały. Początkowo każdorazowe zorganizowanie przejazdu uzależnione było od decyzji centralnego zarządu kolei. Od połowy 1935 roku PKP oddało Lidze inicjatywę inicjowania wycieczek. Począwszy od roku kolejnego zachowało sobie jedynie prawo zatwierdzania miesięcznych programów i kontrolę lojalnego zachowania warunków uruchamiania pociągów. *Dwa lata Ligi...*, s. 33-34.

18 Przewodnik Podróżniczo..., s. 62.



*Fot. 1. Pawilon Ligi Popierania Turystyki w Wiśle, sierpień 1937 r.
Fotografia Koncern Ilustrowany Kurier Codzienny, własność: Narodowe Archiwum Cyfrowe.*

4. Popularyzacja pociągów popularnych

Liga, dzięki umiejętnie i intensywnie prowadzonej działalności promocyjnej i reklamowej, wpłynęła na zwiększenie zainteresowania przewozami turystycznymi i o masowym charakterze. „Propagandę” uskuteczniano w trakcie audycji radiowych, a zwłaszcza na łamach prasy codziennej. Niektóre dzienniki, w tym „Ilustrowany Kurier Codzienny”, uruchomiły specjalne dodatki, w których popularyzowały rekreacyjne formy spędzania czasu¹⁹. Rozklejano afisze i rozdawano ulotki reklamujące wycieczki, wydawano rozkłady jazdy w formie plakatów i zeszytów, rozmaite materiały informacyjne i przewodniki turystyczne z „Ilustrowanym Przewodnikiem Kolejowym” na czele. Zawierały one trasy kolejowe z opisem miejscowości i atrakcji turystycznych, bazy hotelowej i restauracyjnej oraz z informacjami na temat warunków podróżowania²⁰. Początkowo promocję prowadziło PKP, w nieznacznym zaś stopniu organizacje turystyczne, instytucje społeczne oraz biura podróży. Wydział Turystyki Ministerstwa

19 W samym tylko 1936 roku rozlepiono 92 tysiące afiszy, rozdano 47 tysięcy ulotek i programów, wydano 3700 komunikatów o pociągach popularnych. W sumie wydrukowano na ten temat 80 tysięcy wierszy w prasie. Pojawiło się 1800 opisów omawianych pociągów (54 tysiące wierszy). Przy czym były to wielkości najniższe, gdyż rok wcześniej samych opisów wydano 3700 (124 tysiące wierszy). S. Faecher, Pociągi popularne w czteroleciu 1933-1936, „Biuletyn Komisji Studiów Ligi Popierania Turystyki” 1937, t. 1, s. 20-21.

20 Kraków, Ojców, Tatry, Pieniny: ilustrowany przewodnik dla wycieczek Polskiego Związku Turystycznego, Kraków 1929; Informacyjny kalendarz narciarski na sezon 1937-38, Kraków 1937, Rok wydawniczy Orbisu, „Turystyka”, 1937, nr 12, s. 16; 20-lecie komunikacji..., s. 465, 473; Dwa lata Ligi..., s. 29-33.

Komunikacji opracowywał plan promocji turystyki, wydawał m.in. „Kalendarz Turystyczny Ministerstwa Komunikacji”. Ministerstwo wspólnie z biurem Orbis²¹ drukowało broszury, m.in. takie jak: „Jak podróżować tanio i wygodnie”. Narodowe biuro podróży publikowało kalendarzyki kieszonkowe, przewodniki zawierające informacje taryfowe oraz poczytny miesięcznik „Turystyka”. Co miesiąc dla członków Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego, Polskiego Związku Narciarskiego i Polskiego Związku Kajakarskiego ukazywał się bezpłatny magazyn „Turysta w Polsce”. Na łamach obu czasopism propagowano krajoznawstwo i podróżowanie. Od 1 czerwca 1935 roku całość akcji promocyjnych związanej z pociągami popularnymi przekazana została Lidze Popierania Turystyki, która skutecznie działalność tę rozwinęła (fotografie 2,3).



Fot. 2. Ulotka promująca pociąg popularny relacji Poznań-Bydgoszcz, pod hasłem Na Zaduszki, 1938 r.
Własność: Polona



Fot. 3. Ulotka promująca pociąg popularny relacji Poznań-Warszawa, pod hasłem zwiedzamy stolicę, 1939 r.
Własność: Polona

21 W 1920 roku we Lwowie utworzono „Orbis”. Początkowo jego działalność koncentrowała się na terenie Małopolski, ale szybko rozszerzyło aktywność na obszar całej Polski. W 1928 roku uzyskało status biura narodowego, rok później siedzibę firmy przeniesiono do Warszawy. Przewodnik Podróżniczo-Turystyczny 1937/8, Warszawa 1937, s. 71; Statut Polskiego Biura Podróży Orbis w Warszawie, Warszawa 1933; L. Ćwikła, Prawne aspekty..., s. 191; T. Dziekoński, Biura podróży w zarysie historycznym i organizacyjnym, Warszawa 1935, s. 27; B. Wąsowski, Zarys działalności Polskiego Biura Podróży „Orbis” w latach 1923-1939 [w:] 50 lat działalności Orbisu, praca zbiorowa, Warszawa 1973, s. 11.

5. Gdzie kierowano pociągi popularne?

Dużym zainteresowaniem cieszyły się uroczystości państwowo-polityczne, a zwłaszcza trzydniowe Święto Niepodległości, które rokrocznie gromadziło w Warszawie około 17 tysięcy osób (znaczłą część dowożono pociągami popularnymi). Chętnie uczestniczono w świętach armii i walk niepodległościowych, w pogrzebach wielkich obywateli (Józefa Piłsudskiego w Krakowie) lub odwiedzano największe polskie nekropolie. W celu nawiedzenia cmentarza na wileńskiej Rossie zorganizowano 27 pociągów, które przewiozły przeszło 12 tysięcy pasażerów. Wyjątkowy charakter miały zjazdy kierowane do Krakowa, a dokładniej na wzgórze Sowiniec. Od 1934 roku Polacy ze wszystkich krańców kraju ściągali do stolicy Małopolski, aby sypać Kopiec Niepodległości im. Józefa Piłsudskiego. Organizowanie pociągów popularnych było dla Ligi dużym wyzwaniem. Należało sprawnie zorganizować akcję informacyjno-promocyjną, plan przewozów i obsługę na miejscu. Pomocą służył Polski Związek Turystyczny w Krakowie, który zapewniał sprawne przyjęcie przyjezdnych, dojazd na Sowiniec, zwiedzanie zabytków i atrakcji miasta z przewodnikami. W sumie zorganizowano 256 pociągów, przewożąc nimi od 1 czerwca 1935 do 4 grudnia 1936 roku 168 tysięcy podróżnych. Niezwykłą popularnością cieszyły się zjazdy religijne. Polacy tłumnie pielgrzymowali do cudownych obrazów w Częstochowie (tylko w 1936 roku przybyło tutaj 236 tysięcy pielgrzymów), w Wilnie, Piekarach Śląskich, na dróżki do Kalwarii Zebrzydowskiej, do katedry gnieźnieńskiej, na liczne odpusty, na procesje łowickie, czy obchody Bożego Ciała do Krakowa. Specjalne składy podstawiano, aby zapewnić dojazd na manifestacje oraz na zjazdy członków organizacji politycznych i społecznych, spółdzielczych, związków miejskich, harcerzy, strzelców itd. Podróżnych dowożono na wystawy np. poznańskie, katowickie, lwowskie i wydarzenia sportowe, jak: mecze, zawody motocyklowe, hokejowe, popisy lotnicze, spływy, a zimą inicjowano rajdy narciarskie (do Sianek, Zakopanego, Krynicy, Wisły, Zwardonia)²² (fotografie 4,5).



Fot. 4. Grupa pasażerów przy pociągu popularnym relacji Katowice-Zakopane, kwiecień 1933 r.

Fotografia: Koncern Ilustrowany Kurier Codzienny, własność: Narodowe Archiwum Cyfrowe.

²² Dwa lata Ligi... , s. 26-27, 36-42; D. Keller, Polskie koleje ..., s. 90.



*Fot. 5. Pociąg popularny (święteczny) relacji Kraków-Worochta, lata 30. XX w.
Fotografia: Koncern Ilustrowany Kurier Codzienny, własność: Narodowe Archiwum Cyfrowe*

Szczególny typ zjazdów masowych wiązał się z promocją regionów i miast. Przygotowywano wycieczki krajoznawcze, aby odwiedzić najważniejsze polskie miasta i najciekawsze miejsca, a także by wziąć udział w zjazdach górskich, zimowych, winobraniu, święcie lasu itd. Popularność zyskiwały wydarzenia określone mianem „dni” i „tygodni”, w tym: Dni Krakowa, tygodnie Warszawy, Zielone Świątki we Lwowie czy Kaziuki (jarmarki w dniu Św. Kazimierza) w Wilnie. Z imprez regionalnych największym zainteresowaniem cieszyły się „Dni Krakowa”. Festiwal o bogatym programie imprez i atrakcji przyciągał każdego roku, począwszy od 1937, kilkanaście tysięcy uczestników. Masowy ruch turystyczny starano się skierować na najbiedniejsze tereny kraju. Powodzeniem zakończyła się akcja letnich wakacji na Kresach Wschodnich. Wybrano najuboższą część regionu na wschód od linii Białystok-Brześć-Kowel-Brody. Z oferty w 1936 roku

skorzystało 13 tysięcy letników. Układając oferty dążono do zapelnienia martwych sezonów w popularnych miejscach, choćby na Podkarpaciu. Organizowano tam imprezy: Wiosna w Tatrach, Na słońce w Tatrach (przełom kwietnia i maja), Złota jesień w Tatrach, Na pierwszy śnieg w Tatrach. W 1936 roku z propozycji tych skorzystało 14 tysięcy osób. Nową formą taniego krajoznawstwa stały się „campingi kolejowe”. Wykorzystanie specjalnie przystosowanych wagonów kolejowych ułatwiało zwiedzanie kraju w wygodnych i przystępnych cenowo warunkach. Ubogiej ludności wiejskiej starano się umożliwić zapoznanie z pięknem ojczyzny. W tym celu w 1935 roku zorganizowano sześć pociągów popularnych, które przewiozły trzy tysiące robotników, a w wycieczkach zorganizowany dla mieszkańców wsi w 1935 roku uczestniczyło sześć tysięcy rolników (5 pociągów). Niejednokrotnie była to dla nich pierwsza podróż w życiu. Specjalne przejazdy organizowano również dla dzieci, urzędników itd. Liga popularyzowała ideę wczasów pracowniczych w różnych częściach kraju, w związku z tym ukierunkowywała podróże urlopowe ludności miejskiej. Współpracowała w tym względzie z Centralnym Biurem Wczasów oraz z lokalnymi urzędami i instytucjami. Wprowadzono ryczałtowe oferty urlopowe łączące w sobie ulgę przewozową i opłacenie pensjonatów lub domów wypoczynkowych. Propagowano i umożliwiano pobyty lecznicze w uzdrowiskach, zwłaszcza w okresach wiosennych i jesiennych. Zapewniano dojazd pociągami popularnymi i tani pobyt kuracyjny. Zwiększenie frekwencji w zdrojowiskach zapewniła współpraca Ligi ze Związkiem Uzdrowisk Polskich²³.

Pośród licznie organizowanych wycieczek i rajdów jeden przeszedł do historii, a nawet obrósł legendą. Z inicjatywy krakowskiego Towarzystwa Krzewienia Narciarstwa²⁴ od 1932 roku uruchomiono rajdy kolejowo-narciarskie, znane pod popularną nazwą „Narty-Dancing-Brydż”. Rajd odbywał się na przełomie stycznia i lutego. Trasa tego luksusowego pociągu wiodła wzdłuż Karpat i liczyła około 1200 kilometrów. Wyjeżdżał on z Krakowa, zabierając zagranicznych uczestników rajdu, którzy w 1933 roku stanowili 50% pasażerów. Odwiedzano miejscowości ówczesnej Polski południowo-wschodniej: Worochtę, Tatarów, Jaremcze, Sławsk, Sianki. Zatrzymywano się również w Krynicy, Zakopanem, Rabce, Zwardoniu, Wiśle²⁵. Pociąg z narciarzami wracał do Krakowa, zamykając pierścień okrężny podróży. Około dwustu turystów, przez dziewięć dni oddawało się beztrudnej zabawie, a równocześnie codziennie jeździli na nartach na innym stoku. Najistotniejsze było to, że nie trzeba było zmieniać miejsca noclegu ani towarzystwa, z którym przyjemnie spędzano czas. Dla uczestników rajdu urządzano wycieczki w najciekawsze okolice odwiedzanych miejscowości, a wieczorem odbywały się pokazy wokalnno-muzyczne i taneczne miejscowej ludności oraz prezentacja wyrobów sztuki huculskiej, *łemkowskiej czy podbalańskiej*. Na tym przykładzie dobrze widać, że organizacja pociągów popularnych nie po-

23 *20-lecie komunikacji ...*, s. 472-473; *Dwa lata Ligi...*, s. 39-42.

24 Organizacja o charakterze turystyczno-sportowym powstała w Krakowie w 1930 r.

25 Pociągiem wzdłuż Karpat. Rajd narciarski 1938; „Turystyka”, 1937, nr 12, s. 3-4; Informacyjny kalendarz narciarski na sezon 1937-38, Kraków 1937, s. 296; *20-lecie komunikacji...*, s. 469, 473.

legała wyłącznie na przemieszczeniu się, ale również na zapewnieniu atrakcji w trakcie podróży i na miejscu²⁶.

6. Zestawienia statystyczne

Liczba kierunków i miejsc do których docierały pociągi popularne ustawicznie wzrastała. O ile w 1934 roku skierowano je do 85 miejscowości, to trzy lata później już do 285. Przygotowując wyjazdy brano pod uwagę atrakcyjność turystyczną i gęstość sieci kolejowej regionu. Dzięki działalności Ligi Popierania Turystyki zwiększył się udział w imprezach masowych osób z mniejszych ośrodków.

Tab. 1. Liczba pociągów popularnych w latach 1933-1936 oraz miejsc wyjazdu i zjazdu docelowych

Rok	Liczba pociągów	Miejsca wyjazdu	Miejsca docelowe
1933	397	85	63
1934	394	121	81
1935	591	298	71
1936	1000	285	154

Źródło: A. Dobiecki, *Organizacja i rozwój masowych przewozów turystycznych na PKP*, „Inżynier Kolejowy”, 1937, nr 7, s. 280.

Liczba pociągów popularnych regularnie wzrastała. W 1933 zainicjowano blisko 400 składów, a trzy lata później już prawie 1000. Borykano się z problemem odwoływania kursów. W 1933 roku nie prowadzono statystyk, dlatego brak informacji na ten temat. W 1935 roku na 589 uruchomionych pociągów, aż 470 odwołano (!). Wiązało się to z faktem, że wiele instytucji miało uprawnienia do przyjmowania zleceń na zorganizowanie przejazdu, a to okazało się z czasem problematyczne. Po przejściu nadzoru nad całokształtem działań związanych z przygotowaniem zjazdów masowych przez Ligę Popierania Turystyki, liczba odwoływanych pociągów ustawicznie zmniejszała się. Pod względem liczby przejazdów, ruch pociągów popularnych w stosunku do ruchu ogólnego był marginalny i wynosił w latach 1933-1936 między 0,34% a 0,74%. Zresztą taki był zamysł, aby nie konkurowały z relacjami rozkładowymi, lecz aby je uzupełniały. Pociągi specjalne – zjazdowe czy rajdowe – stanowiły element dostosowania ruchu kolejowego do potrzeb przewozowych²⁷.

26 I. Kawalla, *Rozwój komunikacji turystycznej w Małopolsce Zachodniej w latach 1918-1939* [w:] Na lądzie, w wodzie i w powietrzu. Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków, red. T. Główka, R. Klementowski, Wrocław 2014, s. 131. A. Zieliński, Podkarpacki rajd narciarski, „Turysta w Polsce”, 1934, nr 2, s. 25; Imprezy turystyczne i udogodnienia. V rajd kolejowo-narciarski Towarzystwa Krzewienia Narciarstwa, „Turysta w Polsce”, 1936, nr 1-2, s. 6; Pociągiem wzdłuż Karpat. Rajd narciarski 1938, „Turystyka”, 1937, nr 12, s. 3-4, L. Ćwikła, Prawne aspekty..., s. 215; M. Łozińska, J. Łoziński, Narty-Dancing-Brydż w kurortach Drugiej Rzeczypospolitej, Warszawa 2010, s. 9-10; D. Keller, Problemy Polskich Kolei Państwowych w okresie międzywojennym, „Świat kolei”, 2014, nr 4, s. 14.

27 D. Keller, *Polskie koleje ...*, s. 90-91, S. Faecher, *Pociągi popularne ...*, s. 33, 38.

Tab. 2. Zestawienie pociągów popularnych w latach 1933-1936

Rok	Liczba pociągów		Liczba przewiezionych osób	Wpływy pieniężne w złotych	Przebieg w km	Średnie zaopłnienie
	Uruchomionych	Odwolanych				
1933	397	-	260178	2182681	199460	650
1934	591	180	251173	150061	135381	637
1935	589	470	412493	2260977	253000	700
1936	972	238	641751	3246690	376764	660
Razem	2352	888	1565595	9190409	964605	665

Źródło: S. Faecher, *Pociągi popularne ...* s. 21.

W latach 1933-1934 pociągami popularnymi podróżowało około 250 tysięcy pasażerów. Z roku na rok liczba podróżnych wzrastała, sięgając nawet miliona osób rocznie (1937-1938)²⁸. W 1934 roku nastąpił lekki spadek przewozów z powodu kryzysu gospodarczego i ograniczeń wynikających ze znowelizowanych przepisów. W 1935 roku osoby podróżujące pociągami popularnymi stanowiły 18% uczestników imprez zorganizowanych, a w 1936 roku już 44%. Zaopłnienie pociągu pasażerami średnio wynosiło ponad 600 osób²⁹. Średni przebieg w jedną stronę wynosił około 190 km.

Tab. 3. Średnie zaopłnienie, przebieg i wpływ z pociągów popularnych w latach 1933-1936

Rok	Średnie zaopłnienie pociągi	Średni przebieg w jedną stronę	Średni wpływ w obie strony w złotych	Średni wpływ z osoby w obie strony w złotych
1933	655	257	5400	8,24
1934	633	171	3809	6,00
1935	698	212	3712	5,31
1936	641	188	3244	5,05

Źródło: Dobiecki A., „Organizacja i rozwój masowych przewozów turystycznych na PKP”, „Inżynier Kolejowy”, 1937, nr 7, s. 280.

Tab. 4. Koszty i zyski płynące z uruchomienia pociągów popularnych w latach 1933-1936

Rok	Pełny koszt uruchomienia w tys. zł	Koszt ruchowy uruchomienia w tys. zł	Zysk w tys. zł w porównaniu z kosztem	
			pełnym	ruchowym
1933	1330	860	815	1285
1934	852	552	647	947
1935	1606	1040	587	1153
1936	2127	1375	1117	1868

Źródło: Dobiecki A., „Organizacja i rozwój masowych przewozów turystycznych na PKP”, „Inżynier Kolejowy”, 1937, nr 7, s. 280.

28 20-lecie komunikacji ..., s. 471.

29 Dane przedstawione przez Stanisława Faechtera i Adama Dobieckiego nieznacznie się różnią. Ten ostatni podał, iż w 1936 roku uruchomiono 1000 pociągów popularnych, a S. Faecher - 972. D. Keller, *Polskie koleje ...*, s. 91, S. Faecher, *Pociągi popularne...*, s. 33, 38; A. Dobiecki, *Organizacja i rozwój masowych przewozów turystycznych na PKP*, „Inżynier Kolejowy”, 1937, nr 7, s. 280.

Tab. 5. Zestawienie porównawcze ruchu pociągów popularnych z ogólnym w latach 1933-1936

Rok	Ruch pociągów popularnych obejmował następujący odsetek ruchu ogólnego:					
	W liczbie przejazdów	Osobokm	Wpływów	Kosztów pełnych	Kosztów ruchowych	Pocmk
1933	0,37%	-	1,01%	0,47%	0,44%	0,30%
1934	0,34%	1,6%	0,73%	0,32%	0,30%	0,38%
1935	0,57%	2,9%	1,05%	0,60%	0,60%	0,39%
1936	0,74%	-	1,57%	-	-	-

Źródło: Dobiecki A., „Organizacja i rozwój masowych przewozów turystycznych na PKP”, „Inżynier Kolejowy”, 1937, nr 7, s. 281.

Tab. 6. Zestawienie ruchu pociągów popularnych w poszczególnych DOKP w latach 1933-1936

DOKP	Liczba pociągów		Liczba przewiezionych osób	Wpływy pieniężne w tys. zł	Przebieg w tys. km	Średnie Zapełnienie
	Uruchomionych	Odwolanych				
Warszawa	577	171	436427	2849	279	756
Radom	168	55	137305	1004	98	822
Poznań	191	71	123908	798	78	648
Toruń	122	67	74186	404	50	608
Katowice	409	231	278603	1149	113	681
Lwów	290	114	144602	974	118	498
Kraków	432	106	273619	1308	126	633
Wilno	131	71	80776	615	92	616
Stanisławów	33	2	16169	86	7	489
Razem	2352	888	1565595	9190	964	665

Źródło: S. Faecher, „Pociągi popularne...” s. 43.

Najwięcej pociągów w skali kraju uruchamiano z Warszawy, Krakowa, Lwowa i Katowic. Przekładało się to na liczbę przewiezionych osób i uzyskiwane z tego tytułu wpływy pieniężne. Trasy, które pokonywały składy z powyżej wymienionych miast, również były najdłuższe. Najdłuższe dystanse do przejechania miały połączenia inicjowane w stolicy. Największym napełnieniem podróżnymi wyróżniały się składy uruchamiane przez Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych w Radomiu i Warszawie³⁰.

7. Czy pociągi popularne były rentowne?

Koleje państwowe traktowały pociągi popularne jako eksperyment sezonowy. Nie wiedziano czy będą rokować na przyszłość. Okazało się jednak, iż cieszyły się wysoką frekwencją. Na dodatek, mimo udzielanych zniżek³¹ i procentu od dochodów (1/3 kosztów czystego zysku) przekazywanego dla LPT były rentowne. Opłacalność polegała na tym, że dużą liczbę osób przewożono w obranej relacji, zazwyczaj w porze handlowo małowartościowej, czyli wykorzystano mar-

30 S. Faecher, *Pociągi popularne ...* s. 43.

31 Nawet najwyższe ulgi były zaledwie nieco wyższe od tradycyjnych zniżek w ruchu ogólnym. D. Keller, *Polskie koleje ...*, s. 97.

twe sezony. Pociągi, z choćby 200 podróżującymi, nie tylko pokrywały zazwyczaj pełne koszty, ale były również opłacalne handlowo³². Średni, roczny wpływ z uruchamiania³³ specjalnych pociągów wycieczkowych w obie strony, według danych z lat 1933-1936, wahał się od 3200 zł do 5400 zł, co przeciętnie dawało 4041 zł. Przychód z jednej osoby sięgał 6,15 zł. Średni wpływ z ruchu popularnego na jeden przejazd był dwukrotnie większy od ogólnego. Natomiast przeciętny wpływ z pociągokilometra³⁴ ruchu popularnego był trzykrotnie wyższy od ogólnego. W zestawieniu z całokształtem ruchu osobowego, ruch popularny obejmował tylko ułamki procentu pociągokilometrów i kosztów (pełnych 0,32 a 0,60%), wnosząc kwotę dochodów od 0,73 do 1,57% wpływów. W 1936 roku PKP uzyskało z uruchomionych pociągów popularnych ponad milion złotych czystego zysku, nie licząc zupełnie wpływu z dojazdów do pociągów, w tym przewozów autobusowych (również świadczonych przez PKP), i z dodatkowych imprez wzmagających inwestycje turystyczne³⁵. Koszt pociągokilometra ruchu popularnego był wprawdzie o 1,5 razy droższy niż przeciętny koszt pociągokilometra ruchu ogólnego, lecz wykorzystanie pociągokilometra osobokilometrami³⁶ było 7—8 razy lepsze. Co prawda, wpływy z osobokilometra pociągów popularnych przynosiły ponad dwa razy mniej niż z osobokilometra w ruchu ogólnym, jednak bardzo wysoki stopień wypełnienia pociągu o dużym składzie dużą liczbą pasażerów, gwarantował wysoki - prawie trzykrotnie lepszy - wpływ niż z ruchu ogólnego.

Tab. 7. Średni wpływ z ruchu pociągów popularnych w latach 1933-1936

Rok	Średni wpływ z ruchu popularnego na 1 przejazd był większy od ogólnego	Średni wpływ z 1 pockm ruchu popularnego był większy od ogólnego
1933	2,7 razy	3,3 razy
1934	2,1 razy	3,4 razy
1935	1,8 razy	2,7 razy
1936	2,1 razy	-

Źródło: Dobiecki A., „Organizacja i rozwój masowych przewozów turystycznych na PKP”, „Inżynier Kolejowy”, 1937, nr 7, s. 281.

32 A. Dobiecki, *Organizacja i rozwój masowych przewozów turystycznych na PKP*, „Inżynier Kolejowy”, 1937, nr 7, s. 281-282.

33 Średnio pełny koszt uruchomienia pociągów popularnych wynosił w pierwszych czterech latach ich inicjowania 1479 tysięcy zł. Natomiast średni ruchowy koszt uruchamiania był niższy i sięgał 957 tysięcy zł. Ibidem, s. 280.

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

35 Poczawszy od 1934 roku komunikację kolejową uzupełniano autobusową. Autobusami PKP dowożono turystów do niedostępnych miejsc lub do miejscowości oddalonych od stacji kolejowych. 20-lecie komunikacji ..., s. 444; D. Keller, *Polskie koleje ...*, s. 97.

36 Osobokilometr - jednostka obliczeniowa do obliczenia kosztów przewozu osób, równa jednemu kilometrówi przejechanemu przez jedną osobę.

8. Problemy przy organizacji pociągów popularnych

Organizacja masowych przewozów napotykała na szereg problemów, zwłaszcza w początkowym okresie. Pasażerowie skarżyli się na rozkomunikowania i długie czasy przejazdów. Niejednokrotnie tyjąc trasę omijano duże miasta, co wydłużało podróż. Zabieg ten stosowano celowo, aby zabezpieczyć się w ten sposób przed przeciekami pasażerów z ruchu ogólnego do masowego (do 54%). Pasażerowie nęceni wysokimi zniżkami podróżowali tylko w jedną stronę lub wysiadali na wcześniejszych stacjach. PKP i LPT wprowadziły bardziej rygorystyczne przepisy i z większą uwagą wybierały odpowiednią porę przejazdów pociągów popularnych, w której zamierał ruch handlowy. Typowano miejscowości docelowe o małym znaczeniu handlowym. Ulgi nie udzielano w szczytach przewozowych, wprowadzono imienne karty kontrolne. Z posiadaczami kart uczestnictwa był problem, bo sami mogli wybierać pociąg, którym chcieli podróżować, co powodowało trudności z ułożeniem rozkładu i bieżącym regulowaniem ruchu pociągów. Problemem było też zbieganie się kilku imprez w jednym terminie, niedostateczna promocja bądź brak obsługi w miejscu docelowym. Nieuważne planowanie wyjazdów i niedostateczna liczba pasażerów powodowały odwoływanie pociągów. Niektóre atrakcyjne odcinki nie były wykorzystywane w ruchu bezpośrednim, lecz w połączeniach rajdowych. Borykano się z niedomaganiem organizacji ruchu turystycznego, zwłaszcza w zakresie koordynacji kompetencji, które były rozproszone wśród wielu instytucji, biur podróży i stowarzyszeń, brakowało więc jednolitego programu. Korzystne zmiany nastąpiły wraz z przekazaniem organizacji i inicjatywy Lidze Popierania Turystyki. Wiele dotychczasowych problemów udało się wyeliminować, inne zminimalizować³⁷. W 1936 roku uruchomiono specjalne jednostki naukowo-turystyczne, które zbierały dane statystyczne dotyczące ruchu turystycznego, w tym przewozów masowych, dzięki czemu poznano realne zapotrzebowanie na pociągi specjalne i organizację ruchu wypoczynkowego³⁸.

9. Podsumowanie

Pociągi popularne stanowiły nowy sposób na uprawianie taniego krajoznawstwa, a zarazem jeden z najsilniejszych bodźców rozwoju turystyki. Zmieniły całkowicie istniejące dotychczas formy wycieczkowania, umożliwiały zwiedzanie kraju w wygodnych warunkach i po przystępnych cenach, dzięki czemu stały się masowym środkiem transportu turystycznego. Z czasem organizowano je również, aby umożliwić udział ludności w imprezach okolicznościowych. Wpłynęły

37 A. Dobiecki, *Organizacja i rozwój masowych przewozów turystycznych na PKP*, „Inżynier Kolejowy”, 1937, nr 7, s. 280-281.

38 Placówką naukową do spraw turystyki było Studium Turyzmu Uniwersytetu Jagiellońskiego, powstałe z inicjatywy krakowskiego Urzędu Wojewódzkiego i powołane do badania spraw związanych z ruchem uzdrowiskowym, letniskowym i turystycznym. Liga Popierania Turystyki utworzyła również w Krakowie Komisję Studiów LPT dla badań koniunktury turystycznej w Polsce. *20-lecie komunikacji ...*, s. 479.

nie tylko na zmianę w podejściu do uprawiania rekreacji, ale także przyczyniały się do rozwoju i wzrostu dochodów terenów, na które kierowano wycieczki. Dzięki wzmożonemu ruchowi turystycznemu ożyła aktywność inwestycyjna samorządów terenowych i osób prywatnych, a wraz z nią obroty w tych działach. Poprawił się byt ludności zajmującej się obsługą przyjezdnych. Organizacja rajdów oraz imprez uatrakcyjniających sezon turystyczny odegrała ogromną rolę kulturalną, wychowawczą, poznawczą i społeczną. Niektóre skutki należy rozpatrywać w dłuższej perspektywie, gdyż efekty czy korzyści były długofalowe, czasami niemierzalne. Należy tutaj zwrócić uwagę na kształtowanie się nawyków turystycznych. PKP udało się pozyskać nowych pasażerów-turystów, którzy przekazywali i utrwalali wyidealizowany wizerunek PKP w II Rzeczypospolitej. Szeroko zakrojona promocja przyczyniła się do zainteresowania polskimi osiągnięciami przez obserwatorów zagranicznych.

