

POCIĄGI RETRO JAKO OCZEKIWANY PRODUKT TURYSTYCZNY SADECCZYŹNY I CAŁEJ MAŁOPOLSKI

Łukasz Widel

mgr, Wiceprezes Nowosądeckiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei, tel. 698 587 287; e-mail: lukasz.widel@nsmk.pl

Streszczenie. *Artykuł opisuje genezę i podstawowe uwarunkowania sektora turystyki kolejowej na Ślądczczyźnie i w Małopolsce, a także jego bieżące funkcjonowanie. W pracy uwzględniono aspekty tworzenia i funkcjonowania muzealnictwa kolejowego w Polsce po 1990 roku, ze szczególnym wyróżnieniem Skansenu Taboru Kolejowego w Chabówce - jedynej tego typu placówki w Małopolsce. Przedstawiono również historię realizacji przejazdów pociągami turystycznymi na Ślądczczyźnie poczynając od początków XXI wieku. Opisano genezę, założenia i doświadczenia z przeprowadzenia dwóch edycji projektu Małopolskie Szlaki Turystyki Kolejowej. Zadanie to jest realizowane od 2015 roku przez Nowosądeckie Stowarzyszenie Miłośników Kolei, we współpracy z PKP Cargo, dzięki wsparciu Województwa Małopolskiego i ma na celu promocję historii i techniki kolejowej, a także prezentację atrakcji turystycznych Małopolski.*

Słowa kluczowe: *turystyka kolejowa, muzealnictwo kolejowe, organizacje pozarządowe, NGO*

Tradycja organizacji przejazdów pociągów turystycznych zestawionych z historycznego taboru kolejowego w Małopolsce sięga przełomu 1992 i 1993 roku oraz wiąże się nierozzerwalnie z powstaniem Skansenu Taboru Kolejowego w Chabówce. Na początku lat 90. swoistą „modą” na PKP stało się zakładanie placówek o charakterze skansenów taboru i urządzeń kolejowych. W praktyce utworzenie ekspozycji muzealnych nie było wówczas wielkim problemem organizacyjnym. Sprzyjało temu zapóźnienie techniczne przejawiające się w długiej eksploatacji na polskich kolejach stosunkowo dużej liczby taboru o walorach zabytkowych, w tym także lokomotyw parowych których kres eksploatacji wruchu planowym nastąpił dopiero na początku lat 90. Co więcej, w wyniku spadku przewozów, a także postępujących zmian organizacyjno-eksploatacyjnych w strukturach PKP istniały zbędne z punktu eksploatacji obiekty, mogące być z łatwością przystosowane do nowej, muzealnej roli. Dodatkowym impulsem, były huczne obchody 150-lecia kolei na ziemiach polskich w 1995 roku, z okazji których przywrócono do ruchu kilka lokomotyw parowych i historycznych wagonów (m.in. Pm36-2, Tr5-65, Ol12-7, Tr12-25, OKz32-2). Jednym z najważniejszych obszarów działalności nowych placówek było organizowanie ogólnodostępnych przejazdów pociągami złożonymi z zabytkowego taboru, a także ich wynajem wedle potrzeb klientów¹.

¹ Wiśniewski K., *Czy polskie muzealnictwo kolejowe jest najlepsze?*, „Koleje Małe i Duże” 2001, nr 2, s. 13-16.

Zestawienie utworzonych lub planowanych do otwarcia przez PKP skansenów na kolejach normalnotorowych w latach 90. przedstawia tabela nr 1.

Tabela 1. Normalnotorowe skanseny kolejowe utworzone lub planowane przez PKP w latach 90.

<i>Lp.</i>	<i>Lokalizacja</i>	<i>Rok utworzenia</i>
1.	Skansen Parowozownia Kościerzyna	1992
2.	Skansen Taboru Kolejowego w Chabówce	1993
3.	Skansen Kolei w Jaworzynie Śląskiej	1991
4.	Skansen w Zduńskiej Woli – Karsznicach	1993
5.	Skansen Taboru PKP w Choszczynie	1994
6.	Parowozownia Wolsztyn	1991
7.	Skansen Kolejowy w Bielsku Białej	1994
8.	Skansen Kolejowy w Elku (planowany)	nie otwarto

Źródło: Opracowanie własne.

W przypadku Skansenu Taboru Kolejowego w Chabówce, okres między 1992 a 1995 rokiem obfitował w jazdy specjalne organizowane przez PKP z własnej inicjatywy oraz na zamówienie krajowych i zagranicznych organizacji miłośników kolei. Wykorzystywano w nich praktycznie wszystkie sprawne lokomotywy, jak i wagony. Przybyła po naprawie w ZNTK Piła lokomotywa OKz32-2 przez krótki czas odbywała jazdy na trasie Chabówka – Zakopane w ruchu planowym. W sieciowym rozkładzie jazdy ujęto m.in. pociąg specjalny „Janosik” relacji Limanowa – Zakopane. Już wówczas, do organizacji przejazdów turystycznych historycznym taborom przyłgnęło mało precyzyjne, chociaż trwałe określenie „pociągi retro”. Po 1995 roku, na skutek postępującego kryzysu przedsiębiorstwa PKP i zakończenia cyklu obchodów 150-lecia kolei w Polsce, liczba przejazdów ogólnodostępnych organizowanych przez PKP zaczęła stopniowo maleć. Ciekawym epizodem była planowa obsługa wybranych połączeń rozkładowych na trasie Chabówka – Nowy Sącz latem 1997 roku, gdzie skład złożony z parowozu (najczęściej Ty2-953) z wagonami serii Bi, BCi i Ci zastępował planowy skład zestawiony z lokomotywy SP42 i trzech wagonów typu 120A serii Bh. Na początku lat dwutysięcznych, w okresie restrukturyzacji przedsiębiorstwa PKP pojawiło się poważne zagrożenie dla dalszego funkcjonowania Skansenu Taboru Kolejowego w Chabówce. Wysokie koszty utrzymania, niewielka liczba zamówień na pociągi specjalne, a także brak w nowopowstałej Grupie PKP spółki zainteresowanej dalszym prowadzeniem skansenu spowodowały postawienie placówki w stan likwidacji w 2001 roku. Jednak już kilkanaście miesięcy później, Skansen został włączony w struktury PKP Cargo, dzięki czemu wznowiono prace remontowe i utrzymaniowe przy zabytkowym taborze, a także przywrócono możliwość uruchamiania pociągów na zamówienie. W 2004 roku procedury wynajmu składów zostały uproszczone, dzięki pozyskaniu przez PKP Cargo licencji na wykonywanie przewozu osób, co wyeliminowało kłopotliwe i kosztowne pośrednictwo innej spółki. Ponadto, opracowano specjalny cennik wynajmu historycznego taboru na określonych trasach. Co więcej, w tym samym roku w wybrane dni wolne od pracy rozpoczęły kursowanie regularne pociągi zestawione z parowozu i zabytkowych wagonów na trasach: Chabówka – Mszana

Dolna, Chabówka – Zakopane i Kraków Główny – Wieliczka Rynek². Ich głównym celem była promocja wizerunku PKP Cargo jako mecenasa zabytków kolejnictwa. Kursowanie tych pociągów było kontynuowane do 2008 roku. W 2012 roku PKP Cargo wznowiło uruchamianie pociągów turystycznych w oparciu o tabor Skansenu Taboru Kolejowego w Chabówce. W każdą wakacyjną sobotę i niedzielę uruchamiano 2 pary kursów z parowozem na fragmencie linii kolejowej nr 104 z Chabówki do Mszany Dolnej. Pociągi były obsługiwane głównie przez parowóz Ol12-7. W 2015 roku ich trasę przedłużono do Kasiny Wielkiej, gdzie w bezpośrednim sąsiedztwie stacji kolejowej funkcjonuje czynne przez cały rok zaplecze turystyczne Stacji Narciarskiej Śnieżnica. Na przedłużonej trasie w obsłudze pociągów najczęściej można było spotkać parowóz OKz32-2.

Poza pociągami uruchamianymi przez spółki kolejowe w celach marketingowych, tabor ze Skansenu był używany na potrzeby produkcji filmowych, z okazji kolejowych jubileuszy czy też na zamówienia grup miłośników kolei: 17 i 18 maja 2003 roku na zamówienie hobbystów z Wielkiej Brytanii uruchomiono 4 pary pociągów relacji Chabówka – Nowy Sącz – Chabówka zestawione z parowozu Ty2-911 oraz czterech wagonów pasażerskich: Bhxz, Ci oraz dwóch BCi. Przejazdy te jednak nie były dostępne dla wszystkich zainteresowanych³.



Fotografia 1. Parowóz Ty2-953 z pociągiem specjalnym z okazji 130-lecia linii Tarnów – Leluchów w Stróżach 19.08.2006.⁴

2 Terczyński P., *Chabówka znowu jeździ*, „Świat Kolei” 2004, nr 11, s. 26-27.

3 Alczewski Ł., *Dwójka do Nowego Sącza*, „Koleje Małe i Duże” 2003, nr 2-3, s. 16-17.

4 Fot. Łukasz Widel / z archiwum NSMK

Pierwszy w XXI wieku, ogólnodostępny pociąg retro na Sądecczyźnie został uruchomiony 3 października 2004 roku z okazji przypadającej 120-rocznicy uruchomienia linii kolejowej Chabówka – Nowy Sącz. Zestawiono go z parowozu Ty2-911 oraz wagonu pocztowego i sześciu przedwojennych wagonów dwuosioowych z kolekcji Skansenu w Chabówce. Przejazd połączono z dodatkowymi atrakcjami. Na wybranych stacjach poszczególne samorządy witały pociąg i prezentowały pasażerom swoje walory i atrakcje⁵. Duże zainteresowanie przejazdem przełożyło się na powstanie idei uruchomienia kolejowego szlaku turystycznego z Chabówki do Nowego Sącza. 17 października 2005 roku Ogólnopolskie Forum Rozwoju Kolejowych Szlaków Turystycznych uruchomiło pociąg pod hasłem „Małopolski Pociąg do Przyjemności” zestawiony z parowozu OKz32-2 i 7 zabytkowych wagonów na trasie z Nowego Sącza do Chabówki. Program atrakcji był bardzo podobny jak w przypadku pociągu w październiku 2004 roku. Przejazdy powtarzano później w 2006 i 2007 roku (z parowozem Ty2-953) i w 2008 roku (z parowozem Ty2-911). W 2006 roku z okazji jubileuszu 130-lecia kolei w Nowym Sączu oraz linii Tarnów – Leluchów uruchomiono w dniu 19 sierpnia 2006 roku łącznie trzy kursy pociągu specjalnego z parowozem Ty2-953: Nowy Sącz – Stróże – Nowy Sącz, Nowy Sącz – Stary Sącz – Nowy Sącz oraz Stary Sącz – Nowy Sącz – Stary Sącz⁶. Przejazdy organizowanymi na Sądecczyźnie pociągami historycznymi cieszyły się ogromnym zainteresowaniem, a bilety wyprzedawały się na długo przed datą wyjazdu. Pomimo tego, od 2008 roku z kilku przyczyn (m.in. brak podmiotu gotowego zajęciem się organizacją przejazdów, brak źródeł finansowania) nastąpiła przerwa w organizacji przejazdów pociągów turystycznych złożonych z zabytkowego taboru kolejowego.

Powstałe w 2009 roku Nowosądeckie Stowarzyszenie Miłośników Kolei jako jeden z głównych celów działalności założyło organizowanie przejazdów pociągami zestawionymi z zabytkowego taboru kolejowego, w celu popularyzacji historii kolejnictwa i zabytków techniki. Na Walnym Zebraniu Członków w styczniu 2010 roku podjęto decyzję o skoncentrowaniu działań wokół idei uruchomienia pociągów turystycznych na linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz. Na wiosnę 2010 roku Zarząd Stowarzyszenia rozpoczął rozmowy z potencjalnymi partnerami przedsięwzięcia. Nawiązano współpracę z Muzeum Okręgowym w Nowym Sączu, Polskim Towarzystwem Turystyczno-Krajoznawczym „Beskid” w Nowym Sączu, Polskim Towarzystwem Historycznym – oddział w Nowym Sączu, Nowosądeckim Centrum Informacji Turystycznej. Udało się zainteresować tematem część samorządów zlokalizowanych wzdłuż trasy kolejowej Chabówka – Nowy Sącz. Poparcie dla pomysłu uruchomienia kolei turystycznej wyraziły: Powiat Nowosądecki, Miasto Nowy Sącz, Gmina Dobra, Miasto Rabka-Zdrój. Ustalono, że przejazdy tego typu powinny odbywać się minimum kilka razy w roku, oprócz samego przejazdu powinny obejmować dodatkowe atrakcje w pociągu i na wybranych stacjach, a także zostać na stałe włączone do kalendarza imprez turystycznych w Małopolsce.

5 Hasiór J., *120-lat linii Chabówka – Nowy Sącz*, „Koleje Małe i Duże” 2005, nr 1, s. 22.

6 Zakrzewski L., *130 lat kolei w Nowym Sączu*, „Bethania” 2006, nr 9, s. 24.

Przedłużające się negocjacje w kwestii zakresu organizacji przedsięwzięcia, a przede wszystkim pozyskania źródeł finansowania, opóźniły rozpoczęcie realizacji tego pomysłu. Już sam koszt uruchomienia i przejazdu zabytkowego składu ze Skansenu PKP Cargo w Chabówce na jeden kurs w relacji Nowy Sącz – Chabówka określono na kilkanaście tysięcy złotych. Z uwagi na przyjęte założenie zorganizowania przejazdu tylko w jedną stronę, konieczne było zapewnienie powrotu uczestnikom imprezy z Chabówki do Nowego Sącza za pomocą wynajętych autobusów. Członkowie Stowarzyszenia podjęli próbę pozyskania sponsorów zewnętrznych, do których skierowano się osobiście, a także za pośrednictwem korespondencji i telefonów. Pojawiła się również możliwość pozyskania dofinansowania w ramach otwartych konkursów ofert na realizację zadań publicznych z dziedziny turystyki w 2011 roku, organizowanych przez Powiat Nowosądecki i Miasto Nowy Sącz. Dzięki opracowaniu spójnych i merytorycznych wniosków o wsparcie finansowe organizacji pociągu specjalnego, w dniu 29 maja 2011 roku udało się pozyskać wymaganą kwotę dofinansowania od Powiatu Nowosądeckiego i Miasta Nowego Sącza⁷. W efekcie, pierwszy turystyczny pociąg retro pod hasłem „Kolej na majówkę! Parowozem przez Galicyjską Kolej Transwersalną”, organizowany przez Nowosądeckie Stowarzyszenie Miłośników Kolei mógł wyruszyć na trasę.

Skład zestawiono z parowozu Ty2-953, dwóch wagonów serii Bhixt (typ 101A), trzech wagonów dwuosioowych serii Bi i BCi oraz wagonu „bocznika” serii C z kolekcji Skansenu w Chabówce. Program wydarzenia obejmował przejazd na 78-kilometrowej trasie ze specjalnie wydłużonymi postojami na wybranych stacjach, podczas których zorganizowano występy muzyczne, stoiska z kuchnią regionalną, pokaz grup rekonstrukcji historycznej. O atrakcjach na trasie przejazdu opowiadali przewodnicy zrzeszeni w nowosądeckim oddziale PTTK. Kulminacją wydarzenia było zwiedzanie ekspozycji Skansenu Taboru Kolejowego w Chabówce, po którym zapewniono powrót autobusami do Nowego Sącza. W przejeździe wzięło udział ponad 350 osób, tym samym pociąg został zapełniony do ostatniego miejsca. Ogromne zainteresowanie, pozytywne głosy uczestników, dobry odbiór medialny wydarzenia i zdobyte doświadczenie przełożyły się na decyzję o organizacji następnych przejazdów tego typu. Początkowo, planowano zorganizować jeszcze dwa przejazdy w 2011 roku, jednak zamierzeń tych nie udało się zrealizować, głównie z powodu trudności z pozyskaniem niezbędnego dofinansowania. Wariant organizacji imprezy bez dofinansowania odrzucono, gdyż cena biletu byłaby w tym przypadku bardzo wysoka i nieatrakcyjna.

W latach 2012-2015 czterokrotnie powtórzono imprezę „Kolej na majówkę! Parowozem przez Galicyjską Kolej Transwersalną”. Każda kolejna edycja cieszyła się coraz większym zainteresowaniem uczestników. W efekcie, bilety wyprzedawały się w ciągu zaledwie kilku minut od momentu uruchomienia rezerwacji internetowej. W 2013 roku Stowarzyszenie aktywnie włączyło się w sprzeciw wobec planów likwidacji linii kolejowej Chabówka – Nowy Sącz, motywując jej dalsze istnienie wykorzystaniem w celach turystycznych, czego dowodem był corocznie

7 Załącznik do Uchwały Nr 109/2011 Zarządu Powiatu Nowosądeckiego z dnia 13 kwietnia 2011 r.

organizowany przejazd. Jednocześnie, podjęto starania, aby przejazdy historycznymi pociągami realizować częściej niż raz w roku. W 2015 roku zrealizowano dwa przejazdy w relacji Chabówka – Zakopane. W efekcie zaangażowania szerokiego grona osób udało się zainteresować władze wojewódzkie tematem stworzenia nowej atrakcji turystycznej w Małopolsce, w oparciu o historyczny, czynny tabor zgromadzony w Skansenie Taboru Kolejowego w Chabówce. Jako główne założenie projektu określono stworzenie regularnej atrakcji w formie produktu turystycznego promującego atrakcje Województwa Małopolskiego⁸.

Tabela 2. Zestawienie ogólnodostępnych pociągów turystycznych złożonych z historycznego taboru, organizowanych przez Nowosądeckie Stowarzyszenie Miłośników Kolei w latach 2011-2015

<i>Data</i>	<i>Trasa</i>	<i>Zestawienie</i>
29.05.2011	Nowy Sącz - Chabówka	Ty2-953 + 6 wagonów pasażerskich
20.05.2012	Nowy Sącz - Chabówka	Ty2-911 + 6 wagonów pasażerskich
26.05.2013	Chabówka - Nowy Sącz i z powrotem	Ty42-107 + 7 wagonów pasażerskich
25.05.2014	Chabówka - Nowy Sącz i z powrotem	Ty42-107 + 6 wagonów pasażerskich
22.05.2015	Chabówka – Zakopane i z powrotem	Ty42-107 + 6 wagonów pasażerskich
21.03.2015	Chabówka – Zakopane i z powrotem	Ty42-107 + 4 wagony pasażerskie
24.05.2015	Chabówka - Nowy Sącz i z powrotem	OKz32-2 + 6 wagonów pasażerskich

Źródło: Opracowanie własne.

W 2014 roku Zarząd Województwa Małopolskiego postanowił uwzględnić w projekcie budżetu na 2015 roku środki pieniężne na realizację projektu pod roboczym tytułem „Kolej na kolej – bilet po Małopolsce”. Zakres planowanego zadania był zgodny z Programem współpracy Województwa Małopolskiego z organizacjami pozarządowymi i innymi podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego na rok 2015⁹. W obszarze turystyki za priorytet uznano rozwój, promocję, utrzymanie i aktywizację elementów oferty turystycznej regionu, a także tworzenie markowych produktów turystycznych, co bardzo dobrze odpowiada ogólnym założeniom turystyki kolejowej.

Podstawowym celem projektowanego zadania było stworzenie atrakcji turystycznej kojarzonej z Województwem Małopolskim, która przyciągnie liczne grono odbiorców ze środowiska mieszkańców Małopolski oraz gości z całego kraju i zagranicy. Natomiast, docelowym rozwiązaniem w dłuższej perspektywie czasu jest stworzenie regularnej, cyklicznej atrakcji turystycznej w formie produktu turystycznego, który w znaczącym stopniu będzie pokrywał koszty funkcjonowania we własnym zakresie. Tworzony produkt ma obejmować pakiet obejmujący przejazd zabytkowym składem pociągu połączony z programem dodatkowych atrakcji. Realizowane wydarzenia miały mieć spójny program uwzględniający optymalny czas trwania tego typu przejazdu, atrakcyjną trasę, ułatwioną możliwość dojazdu do miejsca rozpoczęcia, a także zapewniać powrót do miejsca wyjazdu. Wyznaczono główną oś projektu, którą stała się licząca ponad 130-lat trasa kolejowa Chabówka – Nowy Sącz, stanowiąca na odcinku Rabka – Nowy Sącz nieczynny

⁸ Załącznik do Uchwały Nr 486/15 Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 23 kwietnia 2015 r.

⁹ Załącznik do Uchwały nr LVI/889/14 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27 października 2014 r.

obecnie fragment dawnej Galicyjskiej Kolei Transwersalnej. Szczególną rolę przyznano Skansenowi Taboru Kolejowego w Chabówce, uwzględniając go w założeniach jako partnera strategicznego, z uwagi na dostępność sprawnego historycznego taboru kolejowego oraz korzystną lokalizację samego muzeum, na przecięciu linii kolejowych, po których miały kursować pociągi turystyczne.

W kwietniu 2015 roku, w ramach cyklicznie organizowanego konkursu ofert na realizację zadań z turystyki pod nazwą „Małopolska Gościinna – II edycja”, Zarząd Województwa Małopolskiego ogłosił konkurs na realizację zadania „Małopolskie Szlaki Kolejowe na bazie Galicyjskiej Kolei Transwersalnej – nowa oferta podróży turystycznych po Małopolsce”¹⁰. Przeprowadzenie wyboru podmiotu realizującego zadanie w formie konkursu miało dać możliwość wyboru oferty przygotowanej w sposób możliwie jak najbardziej efektywny pod względem organizacyjnym i kosztowym. Podstawą do przeprowadzenia postępowania w tej formie była Ustawa z 24 kwietnia 2003 roku o działalności pożytku publicznego i wolontariacie¹¹. Akt ten przewiduje możliwość powierzenia lub wspierania realizacji zadania publicznego mieszczącego się w zakresie działalności pożytku publicznego organizacjom pozarządowym lub innym podmiotom spełniającym wymagane kryteria.

Po przeprowadzeniu postępowania konkursowego ogłoszono wybór oferty Nowosądeckiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei jako jednej z dwóch złożonych w wymaganym terminie. Zawarta umowa z Województwem Małopolskim przewidywała zrealizowanie 10 pilotażowych przejazdów pociągów turystycznych na wybranych trasach w Małopolsce, a także wykonanie pozostałych działań zaplanowanych w regulaminie konkursu. Podstawowym kryterium doboru trasy były walory krajobrazowe i turystyczne, a także możliwość zapewnienia założonego programu dodatkowych atrakcji. Wykaz zrealizowanych przejazdów zawiera tabela 3.

Tabela 3. Wykaz przejazdów zrealizowanych w ramach zadania „Małopolskie Szlaki Turystyki Kolejowej na bazie Galicyjskiej Kolei Transwersalnej” – I edycja w 2015 roku

Lp.	Data	Trasa	Nazwa przejazdu	Tabor
1.	3.07	Nowy Sącz – Kasina Wielka	Pociąg do śpiewania	SP42-260, 2xBhixt, Gmhx
2.	6.09	Nowy Sącz – Krynica	Parowozem przez Dolinę Popradu	Ty42-107, 2xBhixt, 2xBi, Ci, C
3.	20.09	Nowy Sącz – Biecz	Perła Małopolski	Ty42-107, Gmhx, Bhixt, 2xBi, Ci, C
4.	26.09	Chabówka – Kasina Wielka	Weekend pod parą	OKz32-2, 3xBi
5.	27.09	Chabówka – Kasina Wielka	Weekend pod parą	TKt48-191, 3xBi
6.	9.10	Nowy Sącz – Krynica	Zielona Szkoła	Ty42-107, Gmhx, Bhixt, 3xBi, Ci
7.	10.10	Nowy Sącz - Krynica	Małopolskie uzdrowiska – pociągiem po zdrowie i urodę	Ty42-107, Gmhx, Bhixt, 3xBi, Ci
8.	17.10	Kraków Główny – Kraków Lotnisko	Otwarcie linii kolejowej do lotniska Kraków Balice	TKt48-191+EU06-01, 2xBhixt, Bhuxz,
9.	5.12	Chabówka – Zakopane	Zimowy pociąg retro	OKz32-2, Gmhx, 2xBhixt, 3xBi
10.	6.12	Chabówka – Kasina Wielka	Mikołajki z parowozem	TKt48-191, 3xBi

Źródło: Opracowanie własne.

10 Uchwała Nr 486/15 Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 23 kwietnia 2015 r.

11 Dz.U. 2003 nr 96 poz. 873 z późn. zm.



Fotografia 2. SP42-260 jest najmłodszym czynnym eksponatem Skansenu Taboru Kolejowego w Chabówce. Na zdjęciu z pociągiem specjalnym 3 lipca 2015 roku na stacji w Męcinie¹²

Każdy ze zrealizowanych przejazdów został przygotowany pod kątem interesującego programu atrakcji dodatkowych. W przypadku przejazdu inauguracyjnego 3 lipca zapewniono dojazd na odbywającą się na terenie stacji kolejowej Kasina Wielka imprezę pt. „Bicie rekordu świata w śpiewaniu piosenek kolejowych”, organizowaną przez Forum Gmin Beskidu Wyspowego, połączoną z wieloma atrakcjami kulturalno-muzycznymi odbywającymi się tego dnia w Kasinie. W przypadku przejazdów do Krynicy, Muszyny i Biecza zapewniono program w postaci pikników promocyjnych na wybranych stacjach, we współpracy z lokalnymi samorządami. Zorganizowane około 20-30 minutowe postoje były okazją do powitania uczestników przez reprezentantów władz lokalnych, prezentacji walorów samorządów i zapoznania się z ich ofertą turystyczną. Często obecne były zespoły artystyczne umilające swoimi występami krótki pobyt w danej miejscowości. Na stacjach docelowych zapewniono zwiedzanie najważniejszych atrakcji w grupach, pod opieką przewodników Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego. Dzięki bardzo dobrej współpracy z władzami miasta, w Bieczu przyjazd pociągu połączono z odbywającą się na miejskim rynku imprezą kulturalną, dzięki czemu pasażerowie pociągu mogli wziąć udział w dwóch wydarzeniach jednocześnie. Dla przejazdów do Kasiny Wielkiej główną atrakcją była wizyta na Śnieżnicy (1006 m. n.p.m.), na którą wyjazd możliwy jest dzięki kolejce krzeselkowej. Zupełnie odmienną formułę miał przejazd pociągu specjalnego do stacji Kraków

¹² Fot. Krzysztof Czynek / z archiwum NSMK

Lotnisko, gdzie okazją do uruchomienia kursu było otwarcie przebudowanej linii kolejowej do krakowskiego lotniska w Balicach. Zabytkowy skład retro był ciekawym kontrastem dla nowoczesnego składu Kolei Małopolskich.

Dzięki dofinansowaniu ze strony Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego możliwe stało się zorganizowanie wielu atrakcji w czasie jazdy pociągu. Pasażerom w czasie jazdy towarzyszyły zespoły muzyczne wędrujące po pociągu, ponadto każdy podróżny mógł liczyć na bezpłatny poczęstunek w czasie jazdy. W celu zapewnienia bezpieczeństwa i wygody pasażerów w pociągu zorganizowano zespoły wolontariuszy Nowosądeckiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei, którzy wcielili się w role konduktorów-przewodników w każdym wagonie. Starając się o możliwie jak najlepszy odbiór całego projektu i przyszłego produktu turystycznego, dużo uwagi poświęcono szczegółom. Pasażerowie pociągu otrzymali pamiątkowe bilety kartonowe systemu Edmondsona, typowe niemal od początków istnienia kolei i stosowane powszechnie w Polsce.



Fotografia 3. Na potrzeby przejazdów specjalnych wykonano repliki kartonowych biletów systemu Edmondsona z wykorzystaniem technik druku stosowanych przed laty¹³

Składy pociągu zostały oznaczone odtworzonymi na tę okazję tablicami kierunkowymi. Obsługa pociągów została ubrana w historyczne stroje, zgodnie z przedwojennym wzorem Polskich Kolei Państwowych z 1931 roku i została wyposażona w historyczne kasowniki biletowe „dziurkacze”, skórzane torby oraz karbidowe latarki. Podróżnym w pociągach towarzyszyli aktorzy Grup Rekonstrukcji Historycznej Polskiego Towarzystwa Historycznego oraz Muzeum Okręgowego w No-

13 Fot. Kamil Filipowski / z archiwum NSMK

wym Sączu przebrani w stroje podróżnych z minionej epoki – handlarzy, podróżujących muzyków, bogatych mieszczan - przedstawiciele świata dawnej Galicji. Stałym elementem przejazdów była również postać dyżurnego ruchu w czerwonej czapce, z charakterystycznym zielonym lizakiem w ręku, który odprowadzał pociągi z poszczególnych stacji. W czasie jazdy w wagonach odbywały się również konkursy wiedzy o regionie, nagradzane drobnymi upominkami promującymi region w postaci wydawnictw, kalendarzy, map, informatorów turystyczno-kulturalnych przekazanych przez partnerów projektu. W każdym z zaplanowanych pociągów był dostępny wagon barowy, w którym możliwe było nabycie oraz konsumpcja ciepłych i zimnych napojów oraz przekąsek. Skład pociągu został wyposażony w system nagłośnienia, dzięki któremu możliwa była dodatkowa aktywizacja uczestników poprzez konkursy, informacje o mijanych atrakcjach na trasie pociągu, a także nadawanie komunikatów organizacyjnych. W przypadku pociągów zaczynających jazdę w Nowym Sączu uczestnikom została udostępniona do zwiedzania z przewodnikami siedziba Nowosądeckiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei – Izba Tradycji Kolejarzy Węzła Nowosądeckiego wraz ze zgromadzoną wewnątrz ekspozycją kolejowych eksponatów z lat 1886-2010.



Fotografia 4. Obsługa pociągów retro organizowanych przez Nowosądeckie Stowarzyszenie Miłośników Kolei nosi repliki mundurów według wzoru PKP z 1931 roku¹⁴

Zgodnie z przyjętymi założeniami wymienione elementy zostały połączone w jedną spójną i kompletną ofertę turystyczną, która spotkała się z uznaniem i aprobatą osób, które skorzystały z propozycji przejazdu zabytkowym pociągiem

¹⁴ Fot. Krzysztof Czyrnek / z archiwum NSMK

retro z dodatkowymi atrakcjami. Pilotażowe przejazdy zrealizowane w 2015 roku cieszyły się bardzo dużym zainteresowaniem, co przełożyło się na szybkie rozprzedażenie wszystkich biletów przewidzianych do dystrybucji. Okazało się, że zapelnienie wszystkich zaplanowanych pociągów było możliwe już w ciągu kilku tygodni od momentu ogłoszenia rezerwacji biletów – łącznie założono udział ponad 3500 osób. Wśród uczestników dominowały rodziny z dziećmi oraz turyści indywidualni. Wynika stąd wnioski, że tego typu atrakcja bardzo dobrze spełnia oczekiwania w zakresie turystyki krajoznawczej i rodzinnej. Nie brakowało również turystów zagranicznych z Wielkiej Brytanii, Niemiec, Czech, Słowacji i Ukrainy. Realizowanym przejazdom i całemu projektowi towarzyszyło również duże zainteresowanie mediów, co w połączeniu ze sprawnie prowadzoną kampanią marketingową przyczyniło się do powstania wielu bardzo pozytywnych publikacji w mediach lokalnych (portale, gazety, telewizje), a nawet ogólnopolskich. Dzięki nawiązaniu współpracy z licznymi partnerami obejmującym samorządy, jednostki kultury, stowarzyszenia, zespoły muzyczne, grupy rekonstrukcji historycznych stworzono stabilne podstawy do kontynuowania przejazdów w następnych latach.



Fotografia 5. Podczas przejazdu do Krakowa Nowej Huty 11 i 12 czerwca 2016 wykorzystano węgierski wagon motorowy SN61-168. Ostatnie pojazdy tego typu wycofano z ruchu w latach 90. XX wieku¹⁵

Decyzją Zarządu Województwa Małopolskiego w roku 2016 ogłoszono, identyczny jak w 2015 roku, konkurs na realizację zadań z zakresu turystyki, uwzględniający ofertę przejazdów „Małopolskie Szlaki Turystyki Kolejowej”. Założenia konkursu zostały wzbogacone o doświadczenia Nowosądeckiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei, zebrane podczas realizacji pierwszej edycji tego zadania w 2015 roku. Opierając się na widocznym zapotrzebowaniu na większą liczbę przejazdów i realizując założenie dalszego rozwijania oferty turystycznej opartej na turystycznych przejazdach zabytkową koleją, w Małopolsce znacząco zwiększono liczbę kursów (z 10 w 2015 roku do 27 w 2016 roku), ich różnorodność i program

15 Fot. Kamil Filipowski / z archiwum NSMK

atrakcji dodatkowych. Zestawienie przejazdów zaplanowanych do zrealizowania w 2016 roku przedstawia tabela 4.

Tabela 4. Wykaz przejazdów zaplanowanych w ramach projektu „Małopolskie Szlaki Turystyki Kolejowej – II edycja” – w 2016 roku

Lp.	Data	Trasa	Hasło przejazdu	Tabor
1.	3 maja	Nowy Sącz – Biecz	Parowozem do Biecza	Ty42-107, Gmhx, 2xBhixt, 2xBi
2.	3 maja	Biecz – Gorlice	Pociągiem na Dni Gorlic	Ty42-107, Gmhx, 2xBhixt, 2xBi
3.	14 maja	Kraków - Wieliczka	Historycznym składem do Wieliczki	Ty42-107, EU06-01, Gmhx, Bhuxz, 2xBhixt, 2xBi
4.	15 maja	Kraków - Tarnów	160 lat kolei z Krakowa do Tarnowa	Ty42-107, Gmhx, Bhuxz, 2xBhixt, 2xBi
5.	15 maja	Tarnów - Tuchów	140 lat kolei tarnowsko-lełuchowskiej	Ty42-107, Gmhx, Bhuxz, 2xBhixt, 2xBi
6.	28 maja	Nowy Sącz - Krynica	Weekend pod parą	Ty42-107, Gmhx, 2xBhixt, 2xBi, C
7.	28 maja	Krynica – Muszyna	Małopolskie uzdrowiska – pociągiem po zdrowie i urodę (dwa kursy)	Ty42-107, Gmhx, 2xBhixt, 2xBi, C
8.	29 maja	Nowy Sącz – Chabówka	Kolej na majówkę! Parowozem przez Galicyjską Kolej Transwersalną	Ty42-107, Gmhx, 2xBhixt, 2xBi, C
9.	11-12 czerwca	Kraków Główny – Nowa Huta	Nostalgia za PRL (cztery kursy)	SN61-168+Bhixt
10.	26 czerwca	Kraków Główny - Chabówka - Dobra	Pociągiem na piknik w Dobrej	EU06-01+Gmhx+Bhixt, od Chabówki Ty42-107 +Gmhx+2xBhixt, Bi, C
11.	3, 10, 17, 24, 31 lipca	Nowy Sącz - Chabówka	Wakacyjny pociąg retro „Transwersalny”	SP42-260+Gmhx+2xBhixt
12.	17 września	Nowy Sącz – Biecz	Perła Małopolski	Ty42-107, Gmhx, 2xBhixt, 2xBi
13.	17 września	Biecz – Gorlice -	Parowozem do Gorlic	Ty42-107, Gmhx, 2xBhixt, 2xBi
14.	18 września	Nowy Sącz - Krynica	140 lat „Kryniczanki”	Ty42-107, Gmhx, 2xBhixt, 2xBi
15.	18 września	Krynica – Muszyna	Małopolskie uzdrowiska – pociągiem po zdrowie i urodę	Ty42-107, Gmhx, 2xBhixt, 2xBi
16.	1 października	Kraków - Wadowice	Papieskim szlakiem do Wadowic	Ty42-107, EU06-01, Gmhx, 2xBhixt, 2xBi
17.	1 października	Wadowice - Andrychów	Poznaj Beskid Mały	Ty42-107, Gmhx, 2xBhixt, 2xBi
18.	2 października	Chabówka - Żywiec	Szlakiem Kolei Transwersalnej	Ty42-107, Gmhx, 2xBhixt, 2xBi
19.	17 października	Nowy Sącz - Chabówka	Zielona Szkoła	OKz32-2, Gmhx, 3xBi
20.	11 listopada	Nowy Sącz - Chabówka	Pociąg wolności	OKz32-2, Gmhx, 3xBi
21.	5 grudnia	Chabówka – Zakopane	Zimowa podróż w czasie pociągiem retro	OKz32-2, Gmhx, 2xBhixt, 2xBi

Źródło: Opracowanie własne.



*Fotografia 6. Ty42-107 przed odjazdem ze stacji Kraków Główny z pociągiem do Wieliczki
14.05.2016¹⁶*

W 2016 roku, realizowane przez Nowosądeckie Stowarzyszenie Miłośników Kolei przejazdowej, mają w dalszym ciągu charakter okazjonalnej atrakcji turystycznej. Doświadczenia z realizacji kolejnych przejazdów, w ramach cyklu „Małopolskie Szlaki Turystyki Kolejowej”, mają pozwolić w przyszłości na przejście z modelu atrakcji okazjonalnej do formy atrakcyjnego produktu turystycznego, kojarzonego z Małopolską, promującego jednocześnie lokalną kulturę, turystykę i produkty regionalne. Jako cele strategii rozwoju w najbliższym okresie czasu wyznaczono dalsze zwiększanie liczby przejazdów, połączone z ciągłą promocją marketingową, dążenie do stworzenia oferty cyklicznych przejazdów (w oparciu o stały rozkład jazdy) na wybranych trasach, a szczególnie na atrakcyjnej turystycznie linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz. Obecnie największym problemem pozostaje wysoki koszt uruchamiania zabytkowego taboru, który rzutuje na konieczność utrzymywania cen biletów na stosunkowo wysokim poziomie oraz konieczność pozyskiwania zewnętrznego dofinansowania, zapewnianego obecnie przez samorząd wojewódzki. Należy mieć nadzieję, że duże zainteresowanie muzealną koleją turystyczną przy współdziałaniu właściciela taboru, samorządów oraz pasjonatów organizujących przejazdoferta podróży historyczną koleją na sądeckich i małopolskich szlakach kolejowych będzie w dalszym ciągu rozwijana.

¹⁶ Fot: Adrian Maras/z archiwum NSMK

Bibliografia:

- [1] Alczewski Ł., *Dwójką do Nowego Sącza*, „Koleje Małe i Duże” 2003, nr 2-3, s.16-17.
- [2] Hasiór J., *120-lat linii Chabówka – Nowy Sącz*, „Koleje Małe i Duże” 2005, nr 1, s.22.
- [3] Panasiewicz M., *Dzieje Parowozowni w Chabówce*, Nowy Targ 2005.
- [4] Panasiewicz M., *Parowozjada w Chabówce*, „Świat Kolei” 2006 , nr 9, s.12-16.
- [5] Sułkowski Z., *Parowozem z Chabówki do Nowego Sącza*, wyd. Krakowski Klub Modelarzy Kolejowych, Kraków 1993.
- [6] Sułkowski Z., *Chabówka – Nowy Sącz, z Chabówki do Nowego Sącza Transwersalką*, „Koleje Dawniej i Dziś” 2006, nr 6, s. 32-43.
- [7] Stankiewicz R., Wieczorek E., *Kolej Transwersalna*, wyd. Eurosprinter, Rybnik 2009.
- [8] Terczyński P., *Chabówka znowu jeździ*, „Świat Kolei” 2004, nr 11, s.26-27.
- [9] Wiśniewski K., *Czy polskie muzealnictwo kolejowe jest najlepsze?*, „Koleje Małe i Duże” 2001, nr 2, s. 13-16.
- [10] Zakrzewski L., *130 lat kolei w Nowym Sączu*, „Bethania” 2006, nr 9, s. 24.