

JAKUB TACZANOWSKI

ZNACZENIE TURYSTYCZNE LINII KOLEJOWYCH NA PRZYKŁADZIE AUSTRII

Zarys treści: Celem artykułu jest przedstawienie turystycznego potencjału linii kolejowych w Austrii. Po krótkim omówieniu najważniejszych etapów kształtowania się sieci kolejowej kraju ustalono typologię odcinków, które uznano za turystyczne, a więc takie, na których może się realizować forma turystyki nazwana przez autora komunikacyjną. Zaliczono tu bardzo zróżnicowane typy linii kolejowych zarówno czynne wyłącznie w ruchu typowo turystycznym, jak i fragmenty sieci, na których odbywa się regularny ruch pociągów pasażerskich cechujące się wybitnymi walorami krajoobrazowymi i techniczno-historycznymi. Wnioskiem płynącym z pracy jest stwierdzenie, że Austria ze względu na splot szczególnie wysokich walorów środowiska przyrodniczego z interesującą historią polityczną i gospodarczą oraz dzięki stosunkowo wczesnemu dostrzeżeniu znaczenia dziedzictwa techniki kolejowej posiada wybitne warunki do rozwoju turystyki komunikacyjnej.

Słowa kluczowe: transport kolejowy, dziedzictwo techniczne, turystyka komunikacyjna, Austria

Wstęp

Rola turystyczna powstałego w XIX w. transportu kolejowego ograniczała się w okresie jego największego rozkwitu trwającym do połowy XX stulecia do zapewnienia najszybszego zwykle połączenia do chętnie odwiedzanych miejscowości wypoczynkowych – nadmorskich kąpielisk, uzdrowisk czy ośrodków sportów zimowych. Wiele linii kolejowych, zwłaszcza stosunkowo krótkich, kończących swój bieg w ośrodkach położonych na wybrzeżu morskim lub u stóp gór, wybudowano głównie z myślą o ruchu turystycznym. W ciągu ostatnich 20–30 lat obserwujemy jednak zjawisko odwrotne – wraz ze spadkiem znaczenia transportu kolejowego, który stracił pozycję monopolisty w dowozie do miejsc

letniego i zimowego wypoczynku wzrasta zainteresowanie koleją, która sama staje się atrakcją turystyczną. Tak jest między innymi w Austrii, której sieć kolejowa ze względu na wybitne walory krajoznawcze przeważającej części terytorium oraz ciekawą historię polityczną i gospodarczą kraju, jeszcze 100 lat temu będącego jednym z najpotężniejszych państw europejskich, jest predestynowana do odgrywania znaczącej roli turystycznej.

Rys historyczny rozwoju austriackiej sieci kolejowej

Austria jest kolebką kolei na kontynencie europejskim. Pierwsza linia o oryginalnym rozstawie szyn 1 106 mm, jeszcze z trakcją konną, została uruchomiona 7 września 1827 r. i połączyła górnopowiaty Gmunden z Czeskimi Budziejowicami przez Linz. Już trzy lata później Franz Xaver Riepl zaproponował stworzenie systemu połączeń z Galicji przez Wiedeń nad Adriatyk o łącznej długości 2200 km (Inderst i in. 2003). Realizacja tych planów zajęła wiele lat. Rozpoczęło ją otwarcie pierwszej linii kolejowej z trakcją parową, już o standardowym rozstawie szyn (1 435 mm), między Floridsdorfem (dziś północna dzielnica Wiednia) a Deutsch Wagram w dniu 17 listopada 1837 r. (Eisenbahn nr 3/1955). Był to pierwszy odcinek Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda, która połączyła stolicę monarchii z Krakowem. Ostatni odcinek z Bohumina do Trzebini uruchomiono w 1856 r. (Ćwikła 1997). W tym samym czasie ukończono również trasę prowadzącą z Wiednia na południe, do najważniejszego portu morskiego monarchii – Triestu. Już w 1844 r. otwarto pierwszą część tej trasy – połączenie z Muerzzuschlagu przez Bruck an der Mur do Grazu (Scheingraber 1958). Największe wyzwanie dla konstruktorów stanowiło pokonanie przełęczy Semmering w Północnych Alpach Wapiennych. Najtrudniejszy technicznie odcinek łączący Gloggnitz w Dolnej Austrii z Muerzzuschlagiem w Styrii otwarto 17 lipca 1854 r. jako pierwszą górską linię kolejową Europy. Cała trasa do Triestu była przejezdna od 1857 r. (Inderst i in. 2003). Niedługo później, w 1860 r., ukończono także najważniejsze dla dzisiejszej Austrii równoleżnikowe połączenie Wiednia z Innsbruckiem przez Linz i Salzburg. Siedem lat później trasę tę przedłużono na południe przez przełęcz Brenner do Bozen i dalej przez Trydent do Werony, tworząc jedno z najważniejszych dziś połączeń w Europie (Eisenbahn nr 3/1955). Kolejne lata przyniosły budowę następnych istotnych połączeń m.in. z Bruck an der Mur przez Klagenfurt do Villach w 1869 r. czy z Innsbrucka do Bludenz przez tunel Arlberg w 1884 r. Jednak ukończenie najważniejszych tras o przebiegu południkowym wymagające przebicia długich tuneli pod ułożonymi równoleżnikowo łańcuchami alpejskimi zostało ukończone dopiero w pierwszych latach XX w. Takimi liniami były trasa z Villach do Jesenic (dziś Słowenia) z tunelem pod Karawankami otwarta w 1906 r. i linia z Salzburga do Villach przez tunel pod Wysokimi Taurami między Boeckstein a Mallnitz-Obervellach ukończona w 1909 r. (Eisenbahn nr 3/1955).

Przełom XIX i XX w. przyniósł bardzo dynamiczny rozwój uzupełniających sieć głównych połączeń linii lokalnych, które w dużej mierze powstawały w terenach górskich, a w wielu przypadkach jednym z głównych powodów ich budowy była obsługa wzrastającego ruchu turystycznego. W sporej części były to odcinki wąskotorowe, przede wszystkim

o typowym dla Austrii rozstawie 760 mm, rzadziej 1 000 mm. Wśród nich wymienić należy przede wszystkim słynną kolej łączącą St. Pölten z Mariazell, gdzie znajduje się najważniejsze austriackie sanktuarium maryjne, tyrolskie koleje wąskotorowe Zillertalbahn, Stubaitalbahn i Mittelgebirgsbahn, a przede wszystkim linie zębate, które zbudowano już wyłącznie dla potrzeb turystyki. Wśród lokalnych linii normalnotorowych o takim właśnie przeznaczeniu wymienić trzeba natomiast przede wszystkim Mittenwaldbahn z Innsbrucka do niemieckiego Garmisch-Partenkirchen i dalej znów do tyrolskiego Reutte, którą otwarto w 1912 r. jako pierwszą zelektryfikowaną linię normalnotorową w Austrii i jedną z pierwszych na świecie. Do elektryfikacji zastosowano podstawowe do dziś w Austrii napięcie 15kV, 16,7 Hz (Inderst i in. 2003).

Po zakończeniu I wojny światowej i upadku Cesarstwa Austro-Węgierskiego sytuacja transportu kolejowego w niewielkim teraz powierzchniowo i ludnościowo kraju całkowicie się zmieniła. Dotychczasowe główne magistrale poprzecinane zostały nowymi granicami państwowymi, a najważniejszym ciągiem komunikacyjnym w miejsce linii Triest-Wiedeń-Ostrawa-Kraków-Lwów-granica rosyjska stał się równoleżnikowy odcinek Wiedeń-Linz-Salzburg-Innsbruck-Bregencja. Zmiana granic i utrata zagłębi węgla kamiennego z Czechach, na Północnych Morawach, Śląsku i Zachodniej Galicji spowodowały przyspieszenie prac nad elektryfikacją, w pierwszej kolejności najtrudniejszych dla parowozów linii górskich – przez przełęcz Arlberg i Brenner (Inderst i in. 2003, Slezak 1958).

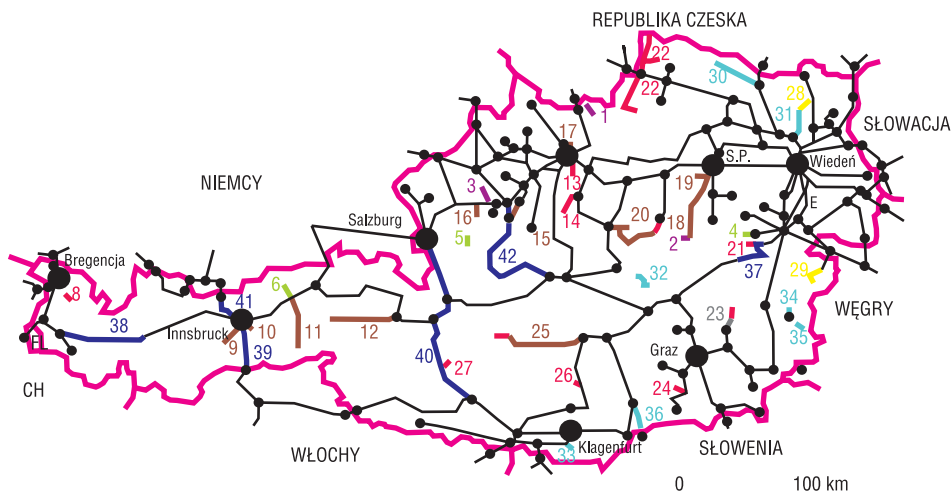
Tak w okresie międzywojennym, jak i po II wojnie światowej powstało już tylko kilka krótkich odcinków nowych linii kolejowych. Potrzeba ich budowy wiązała się niejednokrotnie ze zmianą granic w 1918 r. oraz koniecznością uciążliwego tranzytu przez terytorium państw należących do innego obozu politycznego po 1945 r. Tak było w przypadku odcinka Friedberg-Pinkafeld, który w 1925 r. połączył Styrię z przyłączonym po I wojnie światowej, wcześniej węgierskim Burgenlandem (Eisenbahn nr 3/1955) czy trasy St. Paul-Bleiburg w Karyntii, dzięki której od 1964 r. pociągi z Klagenfurtu do Wolfsbergu mogły omijać terytorium Jugosławii (Rauter, Rainer 1999). W omawianym czasie wysiłki skupiły się jednak raczej na modernizacji, przede wszystkim elektryfikacji i budowie drugich torów, co wiązało się niejednokrotnie z pewnymi zmianami przebiegu tras, zwłaszcza w terenach górskich. Najbardziej spektakularnym przykładem są tutaj śmiałe betonowe wiadukty na przetrasowanym nowym dwutorowym odcinku linii Salzburg-Villach na odcinku Kaponig-Penk (Wiener 2008). W ostatnich latach największą inwestycją jest czterotorowa rozbudowa najważniejszej linii Wiedeń-Salzburg i polepszenie jej parametrów technicznych dla prędkości powyżej 200 km/h, z czym wiąże się budowa całkowicie nowego odcinka Wiedeń - St. Pölten z najdłuższym w Austrii tunelem pod Lasem Wiedeńskim. Tunel ten, o długości 13 km zakończono przebijając 3.09.2007, jednak prace związane z układaniem torów, zawieszaniem sieci trakcyjnej oraz wykończeniem i zainstalowaniem zabezpieczeń trwać mają do końca 2010 r. (Bau-Information Wien-St. Pölten, Wienerwald. Ausbau zur viergleisigen Westbahn 2007). Według stanu na 2005 r. sieć kolejowa zarządzana przez Austriackie Koleje Federalne ÖBB liczy 5598 km długości, z czego zelektryfikowano 3327 km, natomiast linie prywatne posiadają łączną długość 598 km, z czego zelektryfikowanych jest 293 km (Eisenbahnatlas Österreich 2005).

Typologia turystycznych linii kolejowych

Za turystyczne linie kolejowe, a więc takie, które same są walorem turystycznym, nie zaś tylko środkiem transportu, choćby nawet do miejscowości turystycznych, uznaje autor następujące odcinki sieci kolejowej:

- koleje muzealne,
- koleje zębate (w Austrii aktualnie wyłącznie wąskotorowe),
- koleje wąskotorowe wyłącznie z ruchem pociągów turystycznych,
- koleje wąskotorowe wyłącznie z ruchem pociągów turystycznych i towarowych,
- koleje wąskotorowe z ruchem pociągów pasażerskich i ewentualnie towarowych (na niektórych także z osobnym ruchem turystycznym),
- koleje drezynowe (normalnotorowe),
- koleje normalnotorowe wyłącznie z ruchem pociągów turystycznych,
- odcinki kolei normalnotorowych z ruchem pociągów pasażerskich, które wyróżniają się wybitnymi walorami krajobrazowymi i/lub techniczno-historycznymi,
- potencjalnie: wszystkie linie kolejowe nieczynne lub z zawieszonym ruchem pasażerskim.

Konieczność dokonania klasyfikacji linii kolejowych, które nazwano turystycznymi, wynika z różnorodności roli, jaką może pełnić kolej jako część dziedzictwa technicznego i historycznego w zaspokajaniu potrzeb turystycznych. Zasadniczo najważniejsze znaczenie mają tutaj dwa aspekty: występowanie historycznych, często nietypowych rozwiązań technicznych, głównie w postaci zabytkowego taboru, urządzeń, obiektów inżynierskich, budynków itp. oraz atrakcyjność mijanych po drodze krajobrazów. Najczęściej obydwą te czynniki występują razem, w różnych proporcjach. Do zaspokajania w ten właśnie sposób potrzeb turystycznych odnosi się 8 pierwszych pozycji klasyfikacji. Natomiast ostatnia, czyli wszystkie linie kolejowe, na których nie prowadzi się już ruchu pasażerskiego względnie żadnego ruchu, wiąże się już nie z typową aktywnością turystyczną, a z zaspokajaniem potrzeb hobbystów o profesjonalnych wymaganiach, dla których istotne jest zwiedzanie nieczynnych odcinków (czy wręcz tylko pozostałości dawno już rozebranych linii kolejowych) i fotografowanie podczas specjalnych przejazdów składów pociągów odpowiadającym realiom konkretnej epoki. Dlatego mowa tu o potencjalnym znaczeniu turystycznym; dany nieczynny odcinek ma bowiem znaczenie tylko dla wąskiej grupy pasjonatów, najczęściej wyłącznie wówczas, gdy odbywa się na nim przejazd pociągiem specjalnym. Ze względu na specyfikę tego zjawiska nie będzie ono zasadniczo tematem artykułu, autor chciał jedynie zasygnalizować obecność tego typu inicjatyw wychodzących naprzeciw poszerzającemu się gronu miłośników kolei. Podobnie nie są przedmiotem artykułu muzea i ekspozycje kolejowe, o ile nie towarzyszą im odcinki linii kolejowych, na których regularnie uruchamiane są pociągi prowadzone zabytkowym taborzem. Zestawienie wszystkich omówionych linii nazwanych turystycznymi zawiera tab. 1, a ich przestrzenne rozmieszczenie ryc. 1.



- koleje muzealne
- koleje zębate (wąskotorowe)
- koleje wąskotorowe wyłącznie z ruchem pociągów turystycznych
- koleje wąskotorowe wyłącznie z ruchem pociągów turystycznych i towarowych
- koleje wąskotorowe z ruchem pociągów pasażerskich i ewentualnie towarowych (na niektórych także z osobnym ruchem turystycznym)
- koleje drezynowe (normalnotorowe)
- koleje normalnotorowe wyłącznie z ruchem pociągów turystycznych
- odcinki linii normalnotorowych z ruchem pociągów pasażerskich, które wyróżniają się wybitnymi walorami krajobrazowymi i/lub techniczno-historycznymi
- pozostałe odcinki normalnotorowej sieci kolejowej czynne w ruchu pasażerskim
- granica państwa

- stolice krajów związkowych
- węzły kolejowe, stacje końcowe i graniczne
- E. Eisenstadt
- L. Linz
- S.P. St. Poelten
- FL Liechtenstein
- CH Szwajcaria
- 1 Numery linii odpowiadające numerom w tabeli 1 (patrz tekst)

Ryc. 1. Koleje turystyczne w Austrii

Fig. 1. The tourist railway lines in Austria

Źródło: opracowanie własne na podstawie Eisenbahnatlas Österreich 2005.

Tab.1. Turystyczne linie kolejowe w Austrii

Table 1. The tourist railway lines in Austria

Lp.	Linia Line	Rozstaw Gauge [mm]	Trakcja Traction	Długość Length [km]	Rok budowy Year of construction	Właściciel Owner	Ruch Service
1.	Kolej konna Kerschbaum	1106	Konna	0,5	1827 a	Prz.	Tur.
2.	Tramwaj muzealny Mariazell-Erlaufsee	1435	P,E	3,0	1981–1985	Prz.	Tur.
3.	Timelkam-Ampflwang	1435	P	10,7	1925	Prz.	Tur.
4.	Schneebergbahn	1000 Z	S,P	9,7	1897	Prz. b	Tur.
5.	Schafbergbahn	1000 Z	P,S	5,8	1893	Prz.	Tur.
6.	Achenseebahn	1000 Z	P	6,8	1899	Prz.	Tur.
7.	Rheinregullerungsbahn	750	E,S,P	33,0 c	1894–1935	Prz.	Tur., Tow.
8.	Bregenzeraldbahn	760	P,S	6,1	1902	Prz.	Tur.
9.	Stubaitalbah	1000	E	18,2	1904	Prz.	Pas.
10.	Mittelgebirgsbahn	1000	E	8,3	1900	Prz.	Pas.
11.	Zillertalbah	760	S,P	31,7	1900–1902	Prz.	Pas., Tur., Tow.
12.	Pinzgauer Lokalbahn	760	S,P	52,7 d	1898	Prz.	Pas., Tur., Tow. e
13.	Florainerbahn	900	E	4,7	1913	Prz.	Tur. f
14.	Steyrtalbah	760	P	16,5	1889 g	Prz.	Tur.
15.	Traunseebahn	1000	E	14,6	1912	Prz.	Pas., TurZ
16.	Attergaubahn	1000	E	13,3	1913	Prz.	Pas., TurZ
17.	Pöstlingbergbahn	900 h	E	2,9	1898	Prz.	Pas.
18.	Mariazellerbahn	760	E	84,2	1898–1906	ÖBB	Pas.
19.	Ober Grafendorf-Mank	760	S	19,0	1905	ÖBB	Pas.
20.	Ybbstalbah	760	S,P	76,6	1896–1899	ÖBB	Pas., Tow., Tur. i
21.	Höllentalbah	760	E	5,2	1917	Prz.	Tur.
22.	Waldviertelbah	760	P,S	81,3	1900–1903	ÖBB, Prz.	Tur. j
23.	Feistritzalbah	760	P,S	23,9	1911	Prz.	Tur., Tow. k
24.	Stainzer Lokalbahn	760	P,S	11,3	1892	Prz.	Tur.
25.	Murtalbah	760	P,S	76,1	1894	Prz.	Pas., Tow., Tur. l
26.	Gurktalbah	760	P	3,3	1898	Prz.	Tur.
27.	Höhenbahn Reißbeck	600	S	3,3	1953	Prz.	Tur. m
28.	Ernstbrunn- Asparn/Zaya	1435	Drezyny	13,7	1905	ÖBB	Tur.
29.	Neckenmarkt- Horitschon- Oberpullendorf	1435	Drezyny	22,6	1908	Prz.	Tur.
30.	Retz-Drosendorf	1435	S	39,8	1910	ÖBB	Tur.
31.	Korneuburg-Ernstbrunn	1435	P,S	29,9	1904	ÖBB	Tur.
32.	Eisenerz-Vordernberg	1435	S	18,1	1892	Prz.	Tur.
33.	Weizelsdorf-Ferlach	1435	P	5,7	1906	Prz.	Tur.
34.	Oberwart- Oberschützen	1435	S	8,2	1903	Prz.	Tur.
35.	Großpetersdorf- Hannersdorf	1435	P,S	4,7	1888	Prz.	Tur.

Tab.1. Turystyczne linie kolejowe w Austrii c.d.

Table 1. The tourist railway lines in Austria – continued

Lp.	Linia Line	Rozstaw Gauge [mm]	Trakcja Traction	Długość Length [km]	Rok budowy Year of construction	Właściciel Owner	Ruch Service
37.	Gloggnitz-Mürzzuschlag	1435	E	41,8	1848–1854	ÖBB	Pas., Tow.
38.	Landeck-Zams-Bludenz	1435	E	64,5	1880–1884	ÖBB	Pas, Tow.
39.	Innsbruck-Brenner	1435	E	37,0	1864–1867	ÖBB	Pas., Tow.
40.	Salzburg-Spittal-Millstättersee	1435	E	147,4	1871–1909	ÖBB	Pas., Tow.
41.	Innsbruck Westbhf-Scharnitz	1435	E	32,5	1912	ÖBB	Pas., Tow.
42.	Salzkammergutbahn	1435	E	107,6	1877	ÖBB	Pas., Tow.

Objaśnienia:

- a – rok budowy oryginalnej trasy, odbudowa nastąpiła w 1952 r.
 - b – udział w przedsiębiorstwie mają ÖBB
 - c – długość całości sieci, częściowo na terytorium Szwajcarii, ruch turystyczny odbywa się na 7 km
 - d – wskutek zniszczeń wywołanych przez powódź trasa skrócona do długości 29 km, odbudowa planowana do końca 2009 r.
 - e – podjęcie przewozów towarowych od 24 XI 2008 po 10-letniej przerwie
 - f – obecnie nie odbywa się żaden ruch
 - g – najstarsza kolej wąskotorowa Austrii
 - h – pierwotny rozstaw torów 1000 mm, przekucie na 900 mm i integracja z siecią tramwajową trwają od marca 2008 do lata 2009 r.
 - i – ostatni odcinek o długości 17,4 km został wyłączony z zarządu ÖBB i służy wyłącznie ruchowi turystycznemu
 - j – ruch turystyczny na liniach Gmünd-Groß Gerungs i Gmünd-Alt Nagelberg-Litschau prowadzi ÖBB, natomiast na linii Alt Nagelberg-Heidenreichstein odrębne przedsiębiorstwo
 - k – na odcinku pierwszych 11,6 km odbywa się zarówno ruch towarowy, jak i turystyczny, na ostatnich 12,3 km tylko turystyczny
 - l – ostatnie 10,5 km linii należy do odrębnego przedsiębiorstwa prowadzącego wyłącznie przewozy turystyczne
 - m – najwyżej położona kolej wąskotorowa Austrii (2236 m n.p.m.)
 - n – ostatnie 0,6 km między granicą państwa a stacją Brenner (włos. Brennero) należy do kolei włoskich FS
 - Z – linia zębata
 - P – trakcja parowa
 - S – trakcja spalinowa
 - E – trakcja elektryczna
 - Tur. – turystyczny
 - TurZ – turystyczny wyłącznie na zamówienie
 - Tow. – towarowy
 - Pas. – pasażerski
 - ÖBB – Austriackie Koleje Federalne
 - Prz. – przedsiębiorstwo niezwiązane z ÖBB
- Uwaga: numery poszczególnych linii w tabeli odpowiadają numerom na rycinie 1.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Durch Wälder und über Wiesen. Ein Jahrhundert Innsbrucker Mittelgebirgsbahn*, 2000, *Eisenbahn* nr 3/1955, 1955, *Eisenbahn Österreich* nr 2/2009, *Eisenbahnatlas Österreich*, 2005, *Fahrpläne Österreich 14.12.2009–13.06.2009* (sieciowy rozkład jazdy pociągów), 2009, *Fahrzeugportraits und Streckenbeschreibung. Eisenbahn – und Bergbaumuseum Ampflwang, Museumsbahn Timelkam-Ampflwang*, 2006, Hager C., Schrepf R., 1998, Herr i Leutwiler, 1992, Inderst M., Gohl R., Sigrist S., 2003, Kaiser W., 2003, *75 Jahre Feistritzalbahn*. Steiermärkische Landesbahnen, 1986, *75 Jahre Mittenwaldbahn*, 1987 i www.linz.at, 2009.

Koleje muzealne

Autor do kolei muzealnych zaliczył dwa krótkie odcinki linii powstałe specjalnie w celu urządzania jazd pokazowych: zrekonstruowany fragment kolei konnej Czeskie Budziejowice–Linz w pobliżu Kerschbaum w Górnej Austrii i Tramwaj Muzealny w Mariazell w Styrii oraz dawną linię towarową Timelkam–Ampflwang w Górnej Austrii, na której obecnie prowadzony jest ruch pociągów turystycznych dowożących do Muzeum Kolejnictwa i Górnictwa w Ampflwang. Trzeba tu podkreślić, że taka definicja kolei muzealnej zastosowana została dla potrzeb porządkowych przez autora, który jest jednak świadomy, że najczęściej jest ona rozumiana o wiele szerzej tak, że zalicza się do niej wszystkie koleje, na których prowadzony jest tylko ruch turystyczny (np. Inderst i in. 2003).

Kolej konna w Kerschbaum to półkilometrowej długości odcinek dawnej trasy Czeskie Budziejowice–Linz odbudowany w 1996 r. Integralną częścią tego założenia jest także muzeum (<http://gemeinde.rainbach-mkr.at> 2009). Z kolei Tramwaj Muzealny w Mariazell jest jedynym w Austrii przykładem budowy nowej linii „na surowym korzeniu”, a więc w miejscu, w którym nigdy nie funkcjonował transport kolejowy. Pierwotnym zamiarem było utworzenie ogólnoaustriackiego muzeum tramwajów w St. Pölten, jednak likwidacja tamtejszej sieci w 1976 r. przekreśliła te plany. Ze względu na przychyłność władz lokalnych zdecydowano się na nową lokalizację w Mariazell, gdzie w 1981 r. od podstaw wybudowano nową linię przedłużaną aż do jeziora Erlaufsee (3 km) (Inderst i in. 2003). Trasę tę zalicza autor do kolei muzealnych ze względu na jej typowy dla kolei, a nie tramwaju przebieg niezwiązany w ogóle z terenami zurbanizowanymi oraz ze względu na to, iż wykorzystywane pojazdy mają pochodzenie nie tylko tramwajowe, ale i kolejowe (w tym także parowozy) (www.museumstramway.at 2009). Z kolei Muzeum Kolejnictwa i Górnictwa w Ampflwang wykorzystuje obiekty dawnej kopalni węgla kamiennego wraz z linią kolejową łączącą ją z magistralą Wiedeń–Salzburg. Całkowicie nowym elementem jest natomiast wzniesiona w 2006 r. lokomotywnia. Na trasie muzealnej od 1997 r. odbywają się regularne jazdy pociągów turystycznych prowadzonych trakcją parową (Fahrzeugportraits und Streckenbeschreibung. Eisenbahn – und Bergbaumuseum Ampflwang, Museumsbahn Timelkam–Ampflwang 2006).

Koleje zębate

Koleje zębate uznać można za pierwsze linie powstałe wyłącznie dla obsługi ruchu turystycznego i stanowiące już od czasu swojego otwarcia atrakcję turystyczną samą w sobie. W II połowie XIX w. były one bowiem jedynym środkiem transportu umożliwiającym pokonywanie bardzo znacznych nachyleń i tym samym dającym możliwość szybkiej i wygodnej podróży na najbardziej atrakcyjne krajobrazowo górskie szczyty, do tej pory dostępne jedynie po długim i uciążliwym marszu. Ze względu na wybitne walory przyrodnicze obszarów, w których powstawały koleje zębate, a także z powodu wspomnianej nowoczesności i innowacyjności w ówczesnym czasie były postrzegane niewątpliwie jako wielka atrakcja turystyczna.

Na współczesnym obszarze Austrii z istniejących niegdyś 5 linii zębatych do dziś zachowały się 3, wszystkie o rozstawie toru 1000 mm: Schneebergbahn prowadząca pod szczyt Schneeberg (wysokość górnej stacji 1795 m n.p.m.) w Dolnej Austrii, Schafbergbahn pod szczyt Schafberg (wysokość górnej stacji 1732 m n.p.m.) w Ziemi Salzburskiej oraz Achenseebahn biegnąca nad brzeg jeziora Aachen położonego na wysokości 930 m n.p.m. Ta ostatnia, położona w Tyrolu, linia różni się wyraźnie od pozostałych – posiada także odcinki pozbawione zębataki (czyli adhezyjne), zastosowana szyna zębata jest systemu Riggerbach (w przeciwieństwie do Schneebergbahn i Schafbergbahn, na których wykorzystano system Abta) i wreszcie jest ona jedyną, na której pociągi ciągnięte są wyłącznie pierwszymi, oryginalnymi lokomotywami parowymi (Kaiser 2003). Na Schneebergbahn ruch prowadzony jest natomiast zasadniczo nowoczesnymi spalinywymi zespołami trakcyjnymi, zaś na Schafbergbahn opalanymi olejem nowymi lokomotywami parowymi produkcji szwajcarskiej. Tradycyjny tabor obsługuje tylko wybrane kursy (Kaiser 2003). Powołując się na Kaisera (2007), można stwierdzić, że w przeszłości istniały jeszcze koleje zębate na Kahlenberg w Wiedniu (normalnotorowa) – pierwsza linia zębata Austrii, otwarta już w 1874 r., a więc zaledwie 3 lata po uruchomieniu pierwszej na świecie kolei zębatej na górę Rigi w Szwajcarii, a zlikwidowana w 1922 r. oraz na Gaisberg w Salzburgu (rozstaw 1000 mm), otwarta jako druga w 1887 r. i zamknięta w 1928 r. Obecnie wszystkie 3 linie zębate stanowią własność odpowiedzialnych za zarządzanie nimi spółek, przy czym Schneebergbahn i Schafbergbahn należały w przeszłości do ÖBB, lecz zmieniły właściciela odpowiednio w 1997 i 2005 r. (Wiener 2006). Szczególnie po przemianach własnościowych i związanych z nimi działaniach promocyjnych austriackie koleje zębate uznać można za wzorowy produkt turystyczny o wielkiej atrakcyjności, łączący ich rolę jako dogodnego środka transportu do najbardziej atrakcyjnych krajobrazowo alpejskich obszarów z bardzo wysokimi walorami wynikającymi z interesujących rozwiązań technicznych, zwłaszcza cieszącej się największym zainteresowaniem trakcji parowej. Najlepszym przykładem wydaje się Schafbergbahn, która zarządzana jest przez przedsiębiorstwo prowadzące również linie żeglugowe po jeziorze Wolfgang, na których wykorzystywane są również zabytkowe parowce (www.schafbergbahn.at 2009).

Koleje wąskotorowe

Koleje wąskotorowe powstawały – nie tylko w Austrii – zasadniczo w ostatnim ćwierćwieczu XIX i pierwszych dwóch dekadach XX w. jako uzupełnienie sieci tras normalnotorowych tam, gdzie warunki terenowe, możliwości finansowe lub potrzeby przewozowe uniemożliwiały lub nie uzasadniały budowy kolei o rozstawie standardowym. W przeciwieństwie do kolei zębatych obsługa czy wręcz generowanie ruchu turystycznego nie było zwykle najważniejszą przesłanką budowy kolei wąskotorowych; jeśli linia pełniła taką rolę, miało to miejsce raczej przy okazji zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców. Przewozowi turystów służyły tylko wąskotorówki przebiegające przez atrakcyjne krajobrazowo tereny, często będące miejscami rekreacji i wypoczynku świątecznego mieszkańców pobliskich miast. Bardzo dobrym tego przykładem jest Mittelgebirgsbahn

łącząca Innsbruck z górskim letniskiem Igls (Durch Wälder und über Wiesen. Ein Jahrhundert Innsbrucker Mittelgebirgsbahn 2000) czy Pöstlingbergbahn w Linzu prowadząca z dzielnicy Urfaahr na wzgórze Pöstlingberg z barokowym kościołem pielgrzymkowym, będącym także ulubionym miejscem wycieczek mieszkańców miasta (Hager, Schrempf 1998). W przeciwieństwie do wyróżniających się niecodziennymi i niewątpliwie efektywnymi rozwiązaniami technicznymi kolei zębatych trudno jednak na przełomie XIX i XX w. mówić o generowaniu ruchu turystycznego przez koleje wąskotorowe, które miałyby stanowić atrakcję jako takie, gdyż wówczas były one normalnym i szeroko rozpowszechnionym elementem systemu transportowego. Wyjątkiem była Pöstlingbergbahn, która ze względu na pokonywanie niezwykle stromych nacheleń uchodziła za cud techniki (Hager, Schrempf 1998).

Sytuacja ta zaczęła się zmieniać dopiero w miarę systematycznej likwidacji linii wąskotorowych. Odchodzące do przeszłości rozwiązania techniczne, jak choćby trakcja parowa, która właśnie na wąskich torach utrzymała się w Austrii najdłużej, bo do 1982 r. a okazjonalnie w ruchu towarowym aż do 1998 r. (Kaiser 2003) najpierw interesujące tylko fachowców, szczególnie na przestrzeni ostatnich dwóch dekad zaczęły nabierać znaczenia jako atrakcja turystyczna. W ten sposób szereg austriackich kolei wąskotorowych, które w latach 70., 80. i 90. XX w., a także już na przełomie XX i XXI w. przestały pełnić swoje dotychczasowe funkcje, stało się liniami turystycznymi. Ruch pociągów turystycznych odbywa się bądź na całości istniejącej niegdyś w normalnym ruchu pasażerskim i towarowym linii względnie sieci (Waldviertelbahn, Stainzer Lokalbahn i Höllentalbahn – tu brak tylko ostatnich 700 m torowiska), bądź jedynie na fragmentach, jakie udało się ocalić przed rozbiórką (Gurktalbahn, Steyrtalbahn, Bregenzerwaldbahn i Florianerbahn). Inna sytuacja ma miejsce na fragmencie linii Ybbstalbahn i Murtalbahn – końcowe odcinki tych kolei, na których ciągle odbywa się zarówno ruch pasażerski, jak i towarowy, zostały zawieszone i oddane wyłącznie do dyspozycji pociągów turystycznym, zresztą obsługiwanych przez inne spółki niż ruch pasażerski i towarowy. Na pozostałych austriackich kolejach wąskotorowych obok ruchu pociągów turystycznych w dalszym ciągu odbywa się normalny ruch pasażerski, na niektórych także i towarowy, z wyjątkiem Feistritzalbahn i Rheinregulierungsbahn, gdzie ma miejsce tylko ten ostatni. Ta ostatnia ma wyjątkowy charakter – powstała na pograniczu austriacko-szwajcarskim na potrzeby transportu materiału niesionego przez wody Renu, który musi być systematycznie usuwany z koryta rzeki dla utrzymania żeglowności (Heer, Leutwiler 1992). Szczególnym przypadkiem wśród austriackich wąskotorówek jest kolej Mixnitz–St. Erhard, na której kursują wyłącznie pociągi towarowe do zakładów magnezytowych i zasadniczo nie jest prowadzony ruch turystyczny (Kaiser 2003). Z tego powodu nie jest ona tutaj omawiana. Wyjątkowy charakter mają także – choć z innego powodu – obydwie wychodzące z Innsbrucku koleje wąskotorowe – Mittelgebirgsbahn i Stubaitalbahn. Pierwsza z nich od elektryfikacji w 1936 r. funkcjonuje jako linia tramwajowa nr 6, natomiast na drugiej – zelektryfikowanej już w 1904 r. – od 1983 r. kursują wagony typu tramwajowego, jednak taryfa pozostała odrębna (Durch Wälder und über Wiesen. Ein Jahrhundert Innsbrucker Mittelgebirgsbahn 2000, informacje własne). Z siecią miejskich tramwajów jest obecnie łączona – co zakończy się w lecie 2009 r. – także Pöstlingbergbahn w Linzu, co wiązało się ze zmianą rozstawu szyn z 1000 na 900 mm (www.linz.at 2009). Trasa ta ma wybitne znaczenie z punktu widzenia

technicznego, jest bowiem najbardziej stromą koleją adhezyjną Europy. Niemal na całej jej trasie nachylenie wynosi 105‰ (Hager, Schrempf 1998). Ciekawostką jest najmłodsza i równocześnie najwyżej położona austriacka kolej wąskotorowa – Höhenbahn Reißbeck wybudowana w 1953 r. do transportu materiałów na budowę wysokogórskiej elektrowni wodnej położonej na płaskowyżu Reißbeck (2236 m n.p.m.). Od 1965 r. kolej dostosowano do przewozów turystycznych (Kaiser 2003).

Miejsce roli turystycznej na wąskotorowych trasach Austrii jest więc bardzo zróżnicowane – bywa on albo jedynym powodem istnienia linii bądź stanowi jedynie dodatek do normalnego, zgodnego z przeznaczeniem funkcjonowania kolei. Ścisłe rozróżnienie ruchu pasażerskiego od turystycznego nie wydaje się jednak do końca możliwe, gdyż wiele rozkładowych pociągów jest tak naprawdę uruchamianych głównie z myślą o turystach, czego przykładem jest Mariazellerbahn czy Ybbstalbahn. W związku z tym w sezonie do składów dołączane są wagony barowe i do przewozu rowerów (Fahrpläne Österreich 14.12.2009–13.06.2009). Koleje wąskotorowe wydają się dziś obok linii zębatych najważniejszą składową austriackiej oferty w zakresie „turystyki komunikacyjnej.” Charakteryzują się one bowiem w porównaniu do linii normalnotorowych, nie tylko zresztą w Austrii, o wiele większym stopniem zachowania pierwotnych rozwiązań technicznych w postaci starych obiektów inżynierskich, budynków dworcowych, lokomotywni itp., co wynika z ich peryferyjnego zwykle położenia i raczej podrzędnego miejsca w sieci kolejowej, co rzutowało na niższe nakłady na modernizację. Także sama ograniczona skrajnia wąskotorowego taboru, a co za tym idzie mniejsze wymiary pojazdów, stanowią o swoistej atrakcyjności w porównaniu z koleją normalnotorową.

Koleje drezynowe

Kategoria ta ma najmłodszą ze wszystkich metrykę, sięgającą w Austrii zaledwie kilku ostatnich lat. Na nieczynnych dla ruchu pasażerskiego normalnotorowych Ernstbrunn–Asparn/Zaya w Dolnej Austrii oraz Neckenmarkt–Horitschon–Oberpullendorf w Burgenlandzie w sezonie letnim możliwe jest wynajęcie drezyny napędzanej siłą mięśni w sposób analogiczny do roweru (www.erlebnisweltbahn.at, www.draisinentour.at). Taka aktywność turystyczna wydaje się mieć najmniej wspólnego z walorami technicznymi i historycznymi kolei, bardziej skłaniając się w kierunku rekreacji. Należy jednak zauważyć, że obydwie austriackie koleje drezynowe zlokalizowane są na terenach o średniej bądź nawet niewielkiej atrakcyjności turystycznej i ich istnienie może mieć niebagatelne znaczenie dla miejscowej gospodarki. Dotyczy to zwłaszcza drugiej z linii, położonej w słabo rozwiniętym gospodarczo środkowym Burgenlandzie (informacje własne).

Koleje normalnotorowe wyłącznie z ruchem pociągów turystycznych

Istnienie tej kategorii wiąże się zdaniem autora po pierwsze z zawieszeniem planowego ruchu pasażerskiego na szeregu austriackich linii lokalnych w latach 80. i 90. XX w., po drugie zaś z zakrojonym na ogromną skalę programem wymiany taboru kolejowego, zachodzącej od przełomu XX i XXI w., w wyniku której wycofany z normalnej eksploatacji został cały szereg lokomotyw, zespołów trakcyjnych i wagonów, które stają się już obecnie istotnym walorem turystycznym (Wiener 2006). To właśnie wykorzystywany jeszcze niedawno w codziennej służbie tabor używany jest dziś do prowadzenia pociągów turystycznych z Retzu do Drosendorf, na trasie Korneuburg–Ernstbrunn (tu wymiennie z parowozami) oraz między Eisenerz a Vordernberg (Fahrpläne Österreich 14.12.2009–13.06.2009, Inderst i in. 2003, www.erlebnissweltbahn.at, informacje własne). Ostatnia z tych linii – najbardziej stroma normalnotorowa trasa w Austrii – była niegdyś wyposażona w zębatkę, lecz została ona zdemontowana w 1978 r. (Wiener 2008). Z kolei parowozy odpowiedzialne są za całość przewozów turystycznych na linii Weizelsdorf–Ferlach w Karyntii, między Oberwart a Oberschützen w Burgenlandzie kursują drezyny spalinowe (www.frowos.com), natomiast z Großpetersdorf do Hannersdorf parowozy i lokomotywy spalinowe z sąsiednich Węgier. Z kolei na trasie St. Paul–Lavamünd kursy pociągów odbywają się obecnie już tylko na zamówienie, podczas gdy wcześniej przez kilka lat miały miejsce jazdy rozkładowe (www.nostalgiebahn.at, informacje własne).

Odcinki kolei normalnotorowych o wybitnych walorach krajobrazowych i techniczno-historycznych

Znaczenie turystyczne normalnotorowych linii kolejowych, na których odbywa się planowy ruch pociągów, a specjalne przejazdy nie są zasadniczo oferowane, jest zjawiskiem trudnym do uchwycenia. Trudno bowiem rozgraniczyć między zwykłymi pasażerami a podróżnymi, dla których przejechanie danego odcinka jest celem samym w sobie. Niemniej jednak to właśnie czynne w większości już od przeszło stulecia trasy przebiegające przez Alpy, z których każdego dnia korzystają pociągi pasażerskie i towarowe, w tym i międzynarodowe, stanowią o wielkiej atrakcyjności kolei w Austrii. Walorem turystycznym są tutaj tak piękne górskie krajobrazy, jak i imponujące często rozmiarami i cechujące się interesującymi rozwiązaniami technicznymi obiekty inżynierskie – szczególnie mosty, wiadukty i tunele. Ze względu na stanowiące duże wyzwanie dla projektantów linii kolejowych ukształtowanie terenu kraju większość tras posiada niewątpliwe walory krajoznawcze. Skali tej atrakcyjności dowodzi np. liczba tuneli przekraczająca 200 (Slezak 1958). Spośród 6196 km austriackiej sieci kolejowej tylko około 1600 km, tj. w przybliżeniu 25% uznał autor na podstawie własnych obliczeń za mało atrakcyjne turystycznie ze względu na równinny przebieg i brak istotniejszych obiektów inżynierskich. W tej sytuacji wybór

najatrakcyjniejszych normalnotorowych linii kolejowych Austrii musi mieć charakter subiektywny, autor ograniczy się więc jedynie do wybrania kilku przykładów.

Niewątpliwie nie może wśród nich zabraknąć odcinka Gloggnitz–Mürzzuschlag – części linii Wiedeń–Triest – wybudowanego w latach 1848–54 jako pierwsza kolej górska świata. Na liczącym 41 km długości odcinku, będącym dziełem inżyniera Carla Ghegi, znajduje się 14 tuneli o łącznej długości 3090 m oraz najdłuższy pod przełęczą Semmering (984 m n.p.m.) liczący 1434 m długości (Slezak 1958). Jednak nie tylko pionierskość i nowatorstwo przedsięwzięcia wpływają na wybitne znaczenie tej linii kolejowej z punktu widzenia techniki, historii i wreszcie turystyki. Jak podkreślają Kubinszky, Pawlik i Slezak (2003), trasa przez Semmering jest wspaniałym przykładem dopasowania przebiegu linii do ukształtowania terenu i krajobrazu, co w połączeniu w doskonałą estetyką obiektów inżynierskich stanowi o fenomenie, który nazywają „koleją krajobrazową” („Landschaftsbahn”). Rangę odcinka Gloggnitz–Mürzzuschlag, będącego dziełem nie tylko inżynierii, ale i sztuki, bo bez wątpienia dostarczającym także przeżyć estetycznych, doceniło UNESCO, wpisując ją w 1998 r. jako pierwszą linię kolejową na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego i Przyrodniczego (www.unesco.pl).

Pośród innych tranzytowych linii kolejowych przebiegających przez Alpy i wyróżniającymi się wybitnymi walorami turystycznymi wymienić należy jeszcze co najmniej 3. Arlbergbahn to jeden z najważniejszych odcinków austriackiej sieci kolejowej, stanowiący – obok szosy szybkiego ruchu – jedyne całkowicie niezależne od warunków atmosferycznych wewnątrz krajowe połączenie z najbardziej na zachód wysuniętym landem – Vorarlbergiem. Na tej krętej, na przeważającej części jednotorowej trasie znajduje się najdłuższy do niedawna tunel kolejowy w Austrii – Arlbergtunnel mierzący pierwotnie 10 250 m długości (a po przebudowie na przełomie XX i XXI w. 10 670 m) – w roku budowy (1884) należący do najdłuższych na świecie (Slezak 1958, Inderst i in. 2003). Wykuto go pod przełęczą Arlberg (1793 m n.p.m.), którą biegnie dział wodny między zlewiskami Morza Czarnego i Północnego, a także granica Tyrolu i Vorarlbergu. W sumie na górskim odcinku Landeck–Zams–Bludenz znajduje się 14 tuneli o łącznej długości ponad 14 km oraz liczne galerie zabezpieczające linię przed częstymi tu lawinami (Slezak 1958). Niewątpliwą atrakcją jest także jeden z najwyższych austriackich mostów – nad doliną rzeki Trisanny o wysokości 88 m i długości 210 m (Inderst i in. 2003).

Inną atrakcyjną turystycznie linią o jeszcze większym, zwłaszcza dla ruchu towarowego, znaczeniu jest trasa przez przełęcz Brenner – najniższe przejście w całym głównym grzbiecie Alp (1374 m n.p.m.). Wybudowana w latach 1864–67 linia łącząca Innsbruck z Bozen (wł. Bolzano) posiada na odcinku Innsbruck–Brenner 14 tuneli i słynną serpentynę koło stacji St. Jodok (Slezak 1958, informacje własne). Od czasu zagarnięcia południowej części Tyrolu przez Włochy w 1919 r. do kolei austriackich należy tylko wspomniany odcinek Innsbruck–Brenner, bowiem granica z Włochami przebiega od tej pory właśnie na tej przełęczy.

Również przez główny grzbiet Alp, tyle że tunelem, przechodzi linia Tauernbahn z Salzburga do Villach. Trasa ta jest najmłodsza z głównych kolejowych szlaków tranzytowych o przebiegu południkowym, gdyż odcinek Schwarzach–St. Veit–Spittal–Millstättersee z do niedawna drugim co do długości tunelem w Austrii (8550 m) ukończono dopiero w 1909 r. (Slezak 1958, Eisenbahn nr 3/1955). Jej budowa stworzyła drugie połączenie

czenie północnej części ówczesnej monarchii z Triestem, a dziś należy do najważniejszych krajowych połączeń Republiki (Inderst i in. 2003). Posiada wybitne walory turystyczne, szczególnie na przełomowym odcinku rzeki Salzach między Golling-Abtenau a Werfen, w dolinie Gastein oraz na końcowym, południowym odcinku między Mallnitz-Obervellach a Spittal-Millstättersee, gdzie przebiega na wyrąbanej w skale półce wysoko ponad dnem doliny rzeki Möll (informacje własne). Jest to – obok wąskotorowej Pinzgauer Lokalbahn – linia kolejowa przebiegająca najbliżej najwyższego w Austrii pasma górskiego – Wysokich Taurów.

Wśród linii znaczenia miejscowego również można wymienić szereg odcinków o znacznych walorach krajoznawczych i turystycznych. Autor ograniczy się tutaj do wymienienia dwu.

Mittenwaldbahn, zwana także od pasma górskiego Karwendelbahn, zasługuje na uwagę co najmniej z trzech powodów. Jest to bowiem jeden z nielicznych przykładów linii normalnotorowych wybudowanych głównie z myślą o ruchu turystycznym, nie tyle jednak jako atrakcja, a skuteczny i szybki środek transportu przede wszystkim dla mieszkańców Niemiec stanowiących w początkach XX w. większość odwiedzających Tyrol (75 Jahre Mittenwaldbahn 1987). Po drugie linia ta ma wybitne miejsce w historii techniki jako pierwsza zelektryfikowana normalnotorowa kolej w Austrii i jedna z pierwszych na świecie. Wreszcie należy do najpiękniejszych krajoznawczo tras alpejskich (Inderst i in. 2003). Jej szczególna atrakcyjność polega na przebiegu po znajdującej się ponad 300 m powyżej dna doliny Innu półce skalnej (informacje własne).

Salzkammergutbahn jest natomiast linią, która jak żadna inna w Austrii łączy w sobie walory techniczne i turystyczno-krajoznawcze – zarówno przyrodnicze, jak i kulturowe. Trasa ta – z 10 tunelami, licznymi łukami o małych promieniach i zabytkowymi budynkami dworcowymi przebiega bowiem przez jeden z najpiękniejszych regionów Austrii – Salzkammergut, słynny z licznych polodowcowych jezior tworzących wraz ze stromymi ścianami Północnych Alp Wapiennych wyjątkowy krajobraz. O znaczeniu historyczno-kulturowym regionu stanowią natomiast słynne wykopaliska i zabytki architektury w Hallstatt – jednej z najbardziej malowniczo położonych miejscowości Austrii, zabytkowe cesarskie uzdrowisko Bad Ischl, stare miasto Gmunden i inne (informacje własne).

Jak widać na ryc. 1, linie kolejowe nazwane turystycznymi rozmieszczone są na terenie Austrii dosyć równomiernie. Przyczyną tego jest to, iż odcinki linii normalnotorowych o wybitnych walorach krajoznawczych występujące w większości w najbardziej górzystej zachodniej części kraju (Tyrol, Ziemia Salzburska, częściowo Vorarlberg i Karyntia) są równoważone przez liczne linie wyłącznie z ruchem pociągów turystycznych – normalno i wąskotorowe (a więc *de facto* zawieszono w normalnym ruchu dawne trasy lokalne), zlokalizowane zazwyczaj w cechujących się wyższą gęstością zaludnienia i większym uprzemysłowieniem, środkowymi i wschodnimi landami – Górnej i Dolnej Austrii oraz Styrii. Warto zauważyć, że stosunkowo dużo, bo trzy linie turystyczne znajdują się w Burgenlandzie, a więc regionie – poza okolicami Jeziora Nezyderskiego – cechującym się raczej niską atrakcyjnością turystyczną. Mogą one w związku z tym odegrać w przyszłości pewną rolę w przyciąganiu turystów do tego kraju związkowego i tym samym w aktywizacji gospodarczej tego jednego z najuboższych regionów Austrii.

Podsumowanie

Zjawisko, które autor nazwał „turystyką komunikacyjną”, polegające na zwiedzaniu interesujących pod względem technicznym, historycznym i krajoznawczym linii kolejowych i zabytkowego taboru, posiada w Austrii doskonałe warunki rozwoju. Potencjał tkwiący w tamtejszych liniach kolejowych, które można określić mianem turystycznych, jest bardzo znaczący, a i jego wykorzystanie, sięgające lat 70. XX w., uznać należy za doskonałe. Austria może więc być przykładem dla innych państw, w których zmieniające się znaczenie transportu kolejowego, zwłaszcza na liniach lokalnych, stawia przed decydentami liczne wyzwania w zakresie zagospodarowania niewykorzystywanej lub używanej na mniejszą skalę całej szeroko pojętej infrastruktury będącej istotną składową dziedzictwa kultury technicznej.

Literatura

Bau-Information Wien - St. Pölten, Wienerwald. Ausbau zur viergleisigen Westbahn, Ausgabe November 2007, 2007, na stronie internetowej www.oebb.at.

Ćwikła M., 1997, *Linia kolejowa Mysłowice – Kraków*, Krakowski Klub Modelarzy Kolejowych, Kraków.

Durch Wälder und über Wiesen. Ein Jahrhundert Innsbrucker Mittelgebirgsbahn, 2000, Innsbruck: Tiroler Museumsbahnen.

Eisenbahn nr 3/1955, 1955, Wien.

Eisenbahnatlas Österreich, 2005, Schweers + Wall, Köln.

Fahrpläne Österreich 14.12.2009–13.06.2009 (sieciowy rozkład jazdy pociągów), 2009, ÖBB-Personenverkehr AG, Wien.

Fahrzeugportraits und Streckenbeschreibung. Eisenbahn – und Bergbaumuseum Ampflwang, Museumsbahn Timelkam-Ampflwang, 2006, Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Linz.

Hager C., Schrempf R., 1998, *Unsere Pöstlingbergbahn*, Linz: ESG Verkehr.

Heer A., Leutwiler E.B., 1992, *Die Dienstbahn der „Internationalen Rheinregulierung*, Ernst B. Leutwiler, Zürich.

Inderst M., Gohl R., Sigrist S., 2003, *Österreich mit dem Zug entdecken*, GeraMond, München.

Kaiser W., 2003, *Schmalspurbahn-Paradies Österreich*, GeraMond, München.

Kaiser W., 2007, *Dampf ist Triumph*, [w:] K.-J. Vetter (red.), *Die Eisenbahn in Österreich*, GeraMon, München.

Rauter D., Rainer H., 1999, *Abseits großer Schienenwege. Die Lavanttalbahn*, Der Wolf, Wolfsberg.

Scheingraber G., 1958, *Die Gründung der Südbahn*, *Eisenbahn*, nr 9/1958, Wien.

Slezak J.O., 1958, *Die Tunnels der Österreichischen Bundesbahnen*, [w:] *Eisenbahn*, nr 3/1958, Wien.

Wiener M., 2006, *Zukunft ungewiss*, [w:] *Eisenbahn Journal*, Sonder-Ausgabe 1/2006, ÖBB im Wandel.

Wiener M., 2008, *Große Aufholjagd*, [w:] *Eisenbahn Journal*, Sonder-Ausgabe 1/2008, ÖBB in den 70ern.

75 Jahre Feistritzalbahn. Steiermärkische Landesbahnen, 1986, Steiermärkische Landesbahnen, Direktion, raz.

75 Jahre Mittenwaldbahn, 1987, Bundesbahn Direktion Innsbruck, Innsbruck.

Strony internetowe:

<http://gemeinde.rainbach-mkr.at>, 2009.

www.draisinentour.at, 2009.

www.erlebnissweltbahn.at, 2009.

www.florianerbahn.at, 2009.

www.frowos.com, 2009.

www.linz.at, 2009.

www.museumstramway.at, 2009.

www.nostalgiebahn.at, 2009.

www.pinzgaeurlokalbahn.at, 2009.

www.schafbergbahn.at, 2009.

www.unesco.pl, 2009.

Jakub Taczanowski

Tourist significance of the railway lines. Example of Austria

Summary

The purpose of the paper is to present the tourist potential of the railway lines in Austria. The first Austrian railway line was opened in 1827 and connected Gmunden and České Budějovice (today in the Czech Republic) via Linz. This horse-drawn line was the first railway connection on the European continent (Inderst and others, 2003). The oldest mountain line in the world was built in Austria as well. The section from Gloggnitz to Muerzzuschlag known as the Semmering railway – part of the trunk line Vienna–Triest was opened in 1854 (Inderst and others, 2003). Almost the whole railway system of today's Austria was constructed in the 19th century (Eisenbahn nr. 3/1955). However, in this steam era the tourist role of the railway transport was limited to the role of effective and quick transport to mountain and seaside resorts. The exception were the cog railways constructed mainly in the last two decades of the 19th century as a tourist attraction. Just in the last 20 or 30 years as the importance of railways in the passenger transport has been falling the railway has started to be seen as an attraction itself. The author presents a typology of the Austrian railway lines which he recognizes as tourist lines. Eight types of tourist lines are proposed by the author.

Among them there are both typical tourist sections like cog railways or museum lines and parts of the network used by the normal passenger and goods trains which are particularly interesting because of landscape or technical characteristics. The most interesting example of this second type is the Semmering railway which is the first railway line on the UNESCO World Heritage List. Its route is so well harmonized with the alpine landscape that Kubinszky, Pawlik and Slezak (2003) call it a “landscape railway” (German “Landschaftsbahn”). The list of all the sections is included in the table 1 and the spatial distribution is showed in figure 1. Owing to the interesting political and economic history of the country and its beautiful alpine landscape the Austrian railway network has got a great chance to play an important role in the tourist attractiveness of the country.