

Popularność turystyki motoryzacyjnej w świetle frekwencji w muzeach motoryzacji w Polsce i Republice Czeskiej

Krzysztof Kołodziejczyk
krzysztof.kolodziejczyk@uwr.edu.pl
ORCID: 0000-0002-3262-311X

Katarzyna Michnicka
michnicka.katarzyna@gmail.com
Uniwersytet Wrocławski, Wydział Nauk o Ziemi i Kształtowania Środowiska,
Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Zakład Geografii Regionalnej i Turystyki

Abstrakt: Turystyka motoryzacyjna zgodnie z definicją zaproponowaną przez autorów to forma turystyki kulturowej, w której celem i motywacją migracji turystycznych jest odwiedzenie miejsc związanych z motoryzacją, ważnych dla jej rozwoju i historii (głównie muzea motoryzacji, prywatne kolekcje pojazdów, fabryki samochodowe, eventy). Celem artykułu jest ocena popularności tego rodzaju turystyki w Polsce i Republice Czeskiej, biorąc pod uwagę frekwencję w muzeach motoryzacji i dostępnych dla turystów kolekcjach zabytkowych pojazdów. Szczegółową analizę poprzedziła inwentaryzacja tego typu obiektów w obu krajach. Na podstawie statystyk można stwierdzić, że popularność turystyki motoryzacyjnej jest porównywalna z innymi formami turystyki kulturowej. Zmiany frekwencji w analizowanych obiektach muzealnych pokazują, jak istotna dla odbioru danej placówki jest jakość oferty. Duże, dobrze zorganizowane i nowoczesne obiekty odnotowują wzrost liczby odwiedzających, natomiast brak rozwoju wpływa na ogół na spadek zainteresowania. Potencjał turystyki motoryzacyjnej został zauważony szczególnie przez duże koncerny, czego wyrazem jest Škoda Muzeum w mieście Mladá Boleslav (Republika Czeska), które cechuje się najwyższą liczbą odwiedzających spośród analizowanych placówek w obu krajach.

Słowa kluczowe: turystyka motoryzacyjna, muzea motoryzacji, frekwencja turystyczna, Polska, Republika Czeska

Wprowadzenie

Przedmiotem zainteresowania turystów kulturowych coraz częściej staje się dziedzictwo techniki [Jędrzyński 2011; Lisowska 2016; Widawski, Duda-Seifert (red.) 2014], które możemy podzielić na dwie kategorie: zabytki nieruchome (różnego typu fabryki, kopalnie czy urządzenia hydrotechniczne) oraz zabytki ruchome (pojazdy i inne urządzenia mobilne). Takie rozróżnienie nawiązuje do praktyk stosowanych przez Narodowy Instytut Dziedzictwa, który dla tych kategorii stosuje osobne wzory kart ewidencyjnych zabytków i prowadzi odrębne wykazy. Z perspektywy funkcjonalno-turystycznej w każdej z tych kategorii możemy wyróżnić cztery grupy: 1) obiekty nadal spełniające swoje założone funkcje i niedostępne dla ruchu

turystycznego, 2) obiekty spełniające pierwotne funkcje i udostępnione dla ruchu turystycznego (ale najczęściej z ograniczeniami lub tylko okazjonalnie), 3) zabytki techniki, które pełnią już wyłącznie funkcję turystyczną, 4) obiekty porzucone i niewykorzystywane przez ruch turystyczny (często po prostu nieatrakcyjne). Wydaje się, że jak dotąd najliczniejsze w Europie Środkowej są zabytki zaliczające się do pierwszej i czwartej grupy, niemniej w ostatnich latach zauważalnych jest coraz więcej inicjatyw, mających na celu przywrócenie dawnej świetności obiektom przemysłowym lub nadanie im nowych funkcji, w tym turystycznych. Przykładem może być udostępnienie do zwiedzania w 2018 r. Młyna Hilberta w Dzierżoniowie [Gerber 2020] oraz tworzenie od 2020 r. Dolnośląskiego Szlaku Zabytków Techniki, który czerpie wzorce ze Szlaku Zabytków Techniki województwa śląskiego. Jako ilustrację z Republiki Czeskiej można wskazać Muzeum Techniczne Gór Izerskich (czes. *Jizerskohorské technické muzeum*), które zostało otwarte z prywatnej inicjatywy w dawnej przędzalni w peryferyjnie położonej wsi Bílý Potok koło Hejnic [Freiwillig 2016, 2017; Kołodziejczyk 2017].

Wśród kilku typów turystyki kulturowej [por. Buczkowska, Mikos von Rohrscheidt (red.) 2009; Mikos v. Rohrscheidt 2008], w których przypadku przedmiotem zainteresowania jest dziedzictwo techniki, autorzy postanowili zająć się turystyką motoryzacyjną, rozumianą jako migracje o charakterze turystycznym, których celem i motywacją jest odwiedzenie miejsc związanych z motoryzacją, ważnych dla jej rozwoju i historii. Do grupy odwiedzanych miejsc zaliczają się przede wszystkim: muzea motoryzacji, prywatne kolekcje pojazdów, fabryki samochodowe, a także eventy o tej tematyce – wydarzenia masowe, zloty, rajdy i wyścigi samochodowe. Przedmiotem zainteresowania turystów są najczęściej historyczne pojazdy (motocykle, samochody osobowe, samochody ciężarowe, pojazdy transportu publicznego, pojazdy specjalne – militarne, rolnicze, służb, o pozamotoryzacyjnej wartości historycznej i inne), ale mogą to być także miejsca, gdzie te pojazdy powstawały lub były użytkowane (poza fabrykami także zajezdnie komunikacji miejskiej) oraz lokalizacje związane z osobami ważnymi dla rozwoju motoryzacji (np. dom rodzinny Ferdinanda Porsche koło Liberca w Republice Czeskiej). Turyści mogą być też zainteresowani współczesnymi pojazdami wyróżniającymi się osiągnięciami lub rozwiązaniami technicznymi. Kryterium, w oparciu o które wyróżnia się turystykę motoryzacyjną, jest więc typ waloru krajoznawczego, w przeciwieństwie do turystyki samochodowej, gdzie jest to kryterium środka transportu, którym pokonuje się odległość. W klasyfikacjach ruchu turystycznego

pojęcie turystyki samochodowej pojawia się dość powszechnie [Marak, Wyrzykowski 2010; Mika 2007], podczas gdy na turystykę motoryzacyjną nie zwracano dotąd większej uwagi. Wynika to bezpośrednio z powiązania samochodów z turystyką, gdzie pojazd staje się często niezbędnym lub najwygodniejszym środkiem dla osiągnięcia celu, jakim jest dotarcie do atrakcji turystycznej [Hallo, Manning 2009; por. Kent, Elliott 1995]. Efektem są liczne publikacje dotyczące turystyki samochodowej (w literaturze anglojęzycznej najczęściej stosuje się pojęcie *drive tourism* [Fjelstul Fyall 2015; Prideaux, Carson (red.) 2011]) czy motocyklowej (*motorcycle tourism*), a zwłaszcza doświadczeń ich uczestników [np. Cater 2017; Frash, Blose 2019; Frash, Blose, Smith, Scherhag 2018; Pinch, Reimer 2011; Scuttari 2019; Sykes, Kelly 2016; Wu, Ai, Chang 2019].

Turystyka motoryzacyjna jak dotąd nie doczekała się zbyt wielu opracowań naukowych. Najszerzej temat ten został podjęty w monografii W. Cudnego [2018], która była wynikiem projektu badawczego poświęconego rozwojowi turystyki w przestrzeniach związanych z produkcją, użytkowaniem i prezentacją samochodów. Autor badał różnego rodzaju przestrzenie turystyki motoryzacyjnej, które definiowane są jako część szeroko rozumianej przestrzeni turystycznej wyróżnionej w geografii turystyki [por. Liszewski 1995; Liszewski, Baczworow 1998; Włodarczyk 2009, 2014], a podzielone na podprzestrzenie takie jak: wielofunkcyjne centra dla zwiedzających, muzea, kolekcje i wystawy samochodów, tory wyścigowe. W poszczególnych rozdziałach, odnosząc się do wybranych podprzestrzeni, przedstawił studia przypadków, np. Autostadt Wolfsburg, Audi Forum i Gläserne Manufaktur (wszystkie wymienione znajdują się na terenie Niemiec, choć niektóre przykłady przedstawione w książce pochodzą z innych krajów). Analiza obejmuje prezentowane eksponaty, oferowane atrakcje i usługi, elementy infrastruktury, a także liczbę i strukturę odwiedzających. W pracy została omówiona koncepcja muzeum, jego główne funkcje oraz najpopularniejsze typy. Analizowany rodzaj aktywności turystycznej W. Cudny [2018] proponuje traktować jako odrębny rodzaj turystyki, zwany turystyką samochodową (*car tourism*), co – jak zaznaczono wyżej – może powodować trudności w klasyfikacji migracji turystycznych, gdyż pojęcie to dotąd – zwłaszcza w polskiej literaturze – funkcjonowało z reguły w kontekście podziału według kryterium środka transportu. W nowszej publikacji W. Cudny i J. Jolliffe [2019] analizują to zagadnienie z interdyscyplinarnych perspektyw: dziedzictwa, marketingu i zarządzania miejscem docelowym. Autorzy wskazują na znaczenie turystyki motoryzacyjnej w marketingu

głównych marek samochodowych [por. Bonti 2014; Piątkowska 2014]. W nurt badań nad turystyką motoryzacyjną wpisują się także analizy dotyczące funkcji turystycznych fabryk samochodowych [Cudny, Horňák 2016], funkcjonowania muzeów o tematyce motoryzacyjnej [Volti 1995; Xie 2006] i linii turystycznych obsługiwanych zabytkowym taborem [Kołodziejczyk 2011, 2014, 2018, 2019a, 2020].

Cel i metody

Uwaga w niniejszym artykule skupiona jest na muzeach motoryzacji i prywatnych kolekcjach zabytkowych pojazdów dostępnych dla turystów w Polsce i Republice Czeskiej. Jest to tylko część ogółu walorów będących w polu zainteresowania turysty motoryzacyjnego, ale ta część, która jest w obu krajach najliczniejsza, relatywnie trwała i dostępna na ogół całorocznie lub przynajmniej przez znaczną część roku. Otwartych dla turystów fabryk samochodów w analizowanych państwach w zasadzie nie ma (nie licząc okazjonalnych i pojedynczych akcji – np. jednostkowe udostępnienie dawnych Zakładów Samochodów Dostawczych Nysa w 2011 r.). Jedynym pozytywnym wyjątkiem jest fabryka Škody w mieście Mladá Boleslav. Natomiast wydarzenia – choć liczne (tylko w Polsce ma miejsce z reguły kilkaset tego typu eventów rocznie) – odbywają się w konkretnym miejscu i czasie, są więc walorem efemerycznym, mając na ogół lokalny charakter (imprez o randze krajowej lub międzynarodowej jest znacznie mniej). Muzea stanowią doskonałą przestrzeń do gromadzenia i ochrony dziedzictwa kulturowego związanego z motoryzacją. Celem artykułu jest więc ocena popularności turystyki motoryzacyjnej w Polsce i Republice Czeskiej, biorąc pod uwagę funkcjonowanie muzeów motoryzacji i dostępnych dla turystów kolekcji zabytkowych pojazdów. By to osiągnąć, przeprowadzono inwentaryzację placówek tego typu w obu krajach, uwzględniając zaproponowaną wyżej definicję turystyki motoryzacyjnej. Pomijano obiekty, gdzie zabytkowe pojazdy są pojedyncze, stanowiąc tło ekspozycji, nie będąc elementem zasadniczej narracji. Następnie starano się pozyskać dane o frekwencji. Liczba osób odwiedzających muzeum daje informacje nie tylko na temat danej jednostki, ale także może pokazać zainteresowanie obiektami o konkretnej tematyce, w tym przypadku motoryzacyjnej, czy – w szerszym ujęciu – w ogóle popularność danego typu turystyki. W przypadku polskich obiektów autorzy niniejszej pracy mają do dyspozycji dane z czterech muzeów, przy czym statystyki dla Muzeum Techniki i Komunikacji w Szczecinie zostały udostępnione bezpośrednio przez jednostkę (dane te wyróżniają się dużą szczegółowością). Dla kilkunastu muzeów

czeskich statystyki pochodzą z Centrum Informacji i Statystyki Kultury (czes. *Národní informační a poradenské středisko pro kulturu*, NIPOS), które podlega czeskiemu Ministerstwu Kultury. Dane te zostały zestawione i porównane, by zobaczyć, które placówki cieszą się największą popularnością i czy frekwencja wykazuje tendencję wzrostową lub spadkową.



Ryc. 1. Lokalizacja muzeów motoryzacji w Polsce i Republice Czeskiej

Źródło: opracowanie własne

Przed przeprowadzeniem analizy trzeba jeszcze zwrócić uwagę na problem braku usystematyzowania nazewnictwa jednostek – równolegle funkcjonują bowiem pojęcia ‘muzeum motoryzacji’ i ‘prywatna kolekcja’, które nie są jednoznacznie zdefiniowane. Obiekty tego typu czasem wyglądają podobnie, czasem to muzeum jest bardziej rozbudowane, lepiej zorganizowane i atrakcyjniejsze dla turystów, a innym razem prywatna kolekcja. Może to powodować dezorientację wśród potencjalnych zwiedzających. Dodatkowo właściciele niektórych kolekcji w sposób nieuprawniony posługują się nazwą ‘muzeum’ bez spełniania warunków niezbędnych, by ten statut posiadać. W Polsce reguluje to *Ustawa o muzeach* z dnia 21 listopada 1996 r. [Dz. U. 1997, Nr 5, poz. 24, t.j. Dz. U. 2020, poz. 902] wraz z wydanymi do niej aktami wykonawczymi.

Muzea motoryzacji w Polsce i Republice Czeskiej

Inwentaryzacja obiektów muzealnych związanych z motoryzacją w Polsce wskazała na istnienie 15 takich jednostek w dziesięciu województwach (tab. 1, ryc. 1, 2): dolnośląskim (muzeum w Ślęzie), łódzkim (Nieborów), małopolskim (Kraków), mazowieckim (Otrębusy), podkarpackim (Krośno i Rakszawa), podlaskim (Białystok), pomorskim (Gdynia), śląskim (Bytom i Bielsko-Biała), wielkopolskim (Gostyń i Pępowo) oraz zachodniopomorskim (Mścice, Tanowo i Szczecin). Część znajduje się w dużych miastach, które mogą generować ruch turystyczny i rekreacyjny, lub w ich otoczeniu. Można tu wskazać okolice Warszawy (muzea w Otrębusach i Nieborowie), Kraków (Muzeum Inżynierii Miejskiej), aglomerację górnośląską (Bytom), otoczenie Wrocławia (placówka w Ślęzie, będąca częścią kompleksu hotelowo-rekreacyjnego, który rozwinął się wokół restaurowanego zamku Topacz [Dudziak, Dziedzic 1999; Perzyński 2012]), Szczecin i okolice (Muzeum Techniki i Komunikacji oraz obiekt w Tanowie, będący w trakcie organizacji) i Trójmiasto (Gdynia). Zdarzają się jednak muzea położone peryferyjnie w małych miejscowościach i wsiach, których lokalizacja wynika najczęściej z miejsca zamieszkania właściciela kolekcji (Pępowo, Rakszawa). Muzeum w Bielsku-Białej jednoznacznie odnosi się do tamtejszych tradycji motoryzacyjnych (Fabryka Samochodów Małolitrażowych działająca w latach 1971–1992, przejęta przez koncern Fiat Auto). Lokalizacja niektórych muzeów nawiązuje do obszarów atrakcyjnych turystycznie, co potencjalnie może wiązać się z wyższą frekwencją. Z jednej strony należy tu wskazać obiekty w Gdyni, Mścicach i Tanowie, rozmieszczone w sąsiedztwie wybrzeża Bałtyku, z drugiej – muzeum w Nieborowie,

który słynie z zespołu rezydencjonalnego (razem z sąsiednią Arkadią [Wegner 1974]). Znacząca większość, czyli 11 muzeów, jest własnością osób prywatnych. Większość (dziewięć) jednostek jest całorocznych (Bielsko-Biała, Bytom, Gdynia, Kraków, Mścice, Otrębusy, Pępowo, Szczecin i Ślęza), generalnie zauważalna jest jednak różna skala ograniczeń dostępności w okresie zimowym lub wakacyjnym. Niektóre muzea mają sprofilowaną tematykę (Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie, Muzeum Volkswagena w Pępowie, tematyka militarna jest podkreślona w placówkach w Rakszawie i Tanowie), najczęściej prezentują jednak szeroki przekrój dziedzictwa motoryzacji, zarówno pod względem czasowym, jak i miejsca pochodzenia eksponatów, choć dużą rolę odgrywają oczywiście pojazdy polskiej produkcji. Charakter muzeów, zwłaszcza tych mniejszych, prywatnych, wynika po prostu z zestawu pojazdów i innych eksponatów posiadanych przez właściciela.

Tab. 1. Muzea motoryzacji w Polsce (obiekty uszeregowano w kolejności alfabetycznej według nazwy miejscowości)

Nazwa muzeum	Adres	Forma własności	Charakterystyka
Muzeum Motoryzacji i Techniki	ul. Węglowa 8, 15-121 Białystok, woj. podlaskie	prywatne	Muzeum powstałe z inicjatywy Stowarzyszenia Miłośników Starej Motoryzacji i Techniki Moto Retro. W skład wystawy wchodzi: motocykle z lat 1920–1981, samochody z lat 1930–1981, eksponaty dawnej komunikacji miejskiej, kolejnictwa, pożarnictwa, pojazdy militarne i przedmioty z minionych epok.
Muzeum Motoryzacji	ul. Kazimierza Wielkiego 1, 43-300 Bielsko-Biała, woj. śląskie	prywatne	Ekspozycja zawiera około 20 samochodów i 15 motocykli.
Galeria Motoryzacji i Techniki	ul. Strzelców Bytomskich 98, 41-906 Bytom, woj. śląskie	Urząd Miejski, Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego, Motorowy Klub Górników i Energetyków w Bytomiu	Muzeum podzielone na dwie ekspozycje: motoryzacja cywilna i militarna. W sumie gromadzi ponad 60 samochodów i motocykli. Celem jednostki jest przedstawienie zjawisk w dziedzinie rozwoju techniki od XIX w.

Nazwa muzeum	Adres	Forma własności	Charakterystyka
Gdyńskie Muzeum Motoryzacji	ul. Żwirowa 2C, 81-010 Gdynia, woj. pomorskie	prywatne	Ekspozycja zawiera 14 samochodów różnych epok od 1926 r. do 1950 r. oraz liczne motocykle. Wśród innych eksponatów: schematy silników, zdjęcia z najsłynniejszych rajdów, stare mapy samochodowe.
Auto-Muzeum Jan & Maciej Peda	ul. Górna 202, 63-800 Gostyń, woj. wielkopolskie	prywatne	Ekspozycja zawiera samochody z różnych epok od 1908 r. do 1979 r. Wśród innych eksponatów: parowóz, lokomobila, walec parowy, traktor, silniki lotnicze, elementy bombowca.
Muzeum Inżynierii Miejskiej (ryc. 2A)	ul. św. Wawrzyńca 15, 31-060 Kraków, woj. małopolskie	samorządowe	Muzeum mieszczące się w budynkach dawnej zajezdni komunikacji miejskiej, w tym pierwszego wąskotorowego tramwaju elektrycznego. Gromadzi eksponaty związane z rozwojem transportu zbiorowego, elektrowni, gazownictwa, gospodarki komunalnej oraz inne zabytki historii techniki.
Muzealna Izba Motoryzacji przy ZSP nr 3	ul. Tysiąclecia 5, 38-400 Krosno, woj. podkarpackie	muzeum szkolne	Ponad 80 eksponatów – jednoślady produkcji polskiej, czechosłowackiej, niemieckiej i rosyjskiej. Ponadto inne historyczne zabytki techniki (np. silniki, układy samochodowe).
Muzeum Aut Zabytkowych	Koszalińska 1A, 76-031 Mścice, woj. zachodniopomorskie	prywatne	Muzeum znajduje się na terenie Hotelu Verde. W skład ekspozycji wchodzi samochody osobowe przedwojenne (5 sztuk) i powojenne (17 sztuk).
Muzeum Motoryzacji	Nieborów 231a, 99-416 Nieborów, woj. łódzkie	prywatne	Ekspozycja zawiera kilkadziesiąt samochodów i około 100 motocykli. Wśród innych eksponatów: traktory, samoloty, przedmioty gospodarstwa domowego, zabawki, czasopisma, książki, zdjęcia, dawne plakaty.
Prywatne Muzeum Motoryzacji	ul. Warszawska 21, 05-805 Otrębusy, woj. mazowieckie	prywatne	Muzeum organizuje wystawy czasowe, np. Amerykański sen, Legendy motoryzacji PRL-u, Pojazdy sławnych ludzi. Możliwe oprowadzanie grup

Nazwa muzeum	Adres	Forma własności	Charakterystyka
i Techniki (ryc. 2B)			z przewodnikiem. Proponowane tematy lekcji muzealnych: Historia motoryzacji, Historia polskiego automobilizmu, Pojazdy PRL-u.
Muzeum Volkswagena	ul. Armii Krajowej 50, 83-330 Pępowo, woj. wielkopolskie	prywatne	Kolekcja poświęcona marce Volkswagen – 70 pojazdów, w tym tzw. garbusy, ogórki czy oryginalny Kubelwagen ze straży pożarnej. Poza samochodami w skład ekspozycji wchodzi ponad 1000 miniaturowych aut w skali od 1:64 do 1:18.
Prywatne Muzeum Pojazdów Militarnych i Zabytkowych	Rakszawa, 37-111 Rakszawa, woj. podkarpackie	prywatne	W kolekcji muzeum znajduje się 38 pojazdów militarnych, 4 milicyjne, 5 sanitarnych, 16 strażackich i 16 cywilnych. Pojazdy wykorzystywane są przy rekonstrukcjach historycznych.
Muzeum Techniki i Komunikacji – Zajeżdźnia Sztuki	ul. Niemierzyńska 18A, 71-441 Szczecin, woj. zachodniopomorskie	Gmina Miasto Szczecin	Ekspozycje stałe: Stoewer – jakość ze Szczecina. Lata 1858–1945; Szczecińska motoryzacja w latach 1919–1944; Szczecińska motoryzacja w latach 1954–1967; Polska motoryzacja – pojazdy Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej; Motocykle II Rzeczypospolitej; Jednoślady z PRL-u; Historia szczecińskiej komunikacji; Polskie prototypy; Pojazdy służb mundurowych.
Muzeum Motoryzacji Topacz (ryc. 2C)	ul. Główna 12, 55-040 Ślęza, woj. dolnośląskie	prywatne	Ekspozycja zawiera ponad 200 eksponatów (samochody i motocykle) z różnych epok, produkcji amerykańskiej i polskiej.
Muzeum Motoryzacji i Wojskowości	ul. Szczecińska 16, 72-004 Tanowo, woj. zachodniopomorskie	prywatne	Jednostka obecnie znajduje się w organizacji. W skład kolekcji wchodzi zabytkowe samochody i motocykle, pojazdy militarne, uzbrojenie i umundurowanie. Pojazdy wykorzystywane są przy rekonstrukcjach historycznych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie inwentaryzacji opartej o badania terenowe, analizę wyników przeglądarek i turystycznych serwisów internetowych oraz materiałów promocyjnych



Ryc. 2. Wybrane muzea motoryzacji w Polsce: A. Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie – fragment dotychczasowej, nieistniejącej już wystawy (główna siedziba muzeum jest obecnie w przebudowie); B. Prywatne Muzeum Motoryzacji i Techniki w Otrębusach; C. Muzeum Motoryzacji Topacz w Ślezie; D. MotoClassic Wrocław – zlot pojazdów zabytkowych, jedno z wydarzeń organizowanych w kompleksie zamku Topacz pod Wrocławiem
 Źródło: fot. autorzy (2012, 2016, 2019)

W Republice Czeskiej autorzy znaleźli 26 muzeów o tematyce motoryzacyjnej, które położone są w 11 województwach (tab. 2, ryc. 1, 3): *jihočeský kraj* (Horní Radouň, Nová Bystřice, Pořežany), *jihomoravský kraj* (Bítov, Brno, Lesná, Znojmo), *karlovarský kraj* (Bečov nad Teplou), *liberecký kraj* (Liberec – dwa muzea w tym samym mieście), *moravskoslezský kraj* (Kopřivnice – dwa muzea w tej samej miejscowości), *olomoucký kraj* (Česká Ves, Olomuniec), *pardubický kraj* (Vysoké Mýto), *plzeňský kraj* (Kašperské Hory, Železná Ruda), *středočeský kraj* (Křivoklát, Láň, Lužná, Mladá Boleslav, Strnadice), *ústecký kraj* (Terezín) oraz *Vysočina* (Telč); ponadto dwa muzea znajdują się w Pradze, która jest miastem wydzielonym traktowanym na równi z województwami (czes. *Hlavní město Praha*). Warto więc podkreślić, że w prawie każdym województwie znajduje się przynajmniej jedno muzeum o analizowanej tematyce. Nie zinwentaryzowano takich tylko w *královéhradeckim* i *zlínském kraju*. Zwraca uwagę skupienie muzeów motoryzacji w sąsiedztwie stolicy – w województwie ją otaczającym (*středočeský kraj*) znajduje się

ich aż pięć. Może to wiązać się z ruchem turystycznym i rekreacyjnym generowanym przez Pragę (weekendowe i jednodniowe wyjazdy mieszkańców; liczni turyści w stolicy, z których część zwiedza także atrakcje położone w okolicy). Częściej niż miało to miejsce w Polsce, muzea położone są w małych miastach i wsiach. Zauważalny jest też związek lokalizacji z atrakcyjnością turystyczną okolicy. Kilka placówek położonych jest w miejscowościach, w których znajdują się atrakcyjne, udostępnione do zwiedzania zamki i pałace (Bečov nad Teplou, Bítov, Kašperské Hory, Křivoklát, Lány, Telč, Znojmo [Durdík 2000; Vlček 2001]) lub zabytkowe zespoły urbanistyczne (Kašperské Hory, Nová Bystřice, Ołomuniec, Telč, Terezín, Znojmo). Widać też związki z obszarami rozwoju turystyki przyrodniczej i aktywnej, np. Bítov, Lesná i Znojmo koło Parku Narodowego Podyjí, Kašperské Hory i Železná Ruda przy Parku Narodowym Šumava oraz Nová Bystřice w rejonie Parku Przyrodniczego Czeska Kanada [Vystoupil, Šauer 2012, 2017]. Spośród zinwentaryzowanych obiektów 18 jest własnością prywatną, dwa zostały utworzone przez stowarzyszenia, dwa należą do dużego koncernu motoryzacyjnego, a cztery obiekty powstały z inicjatywy władz samorządowych (na różnych zasadach). W większości są to obiekty całoroczne, przy czym dostępność w zależności od pory roku jest bardzo zróżnicowana (przykładowo w okresie letnim dany obiekt może być czynny codziennie, zaś zimą tylko w weekendy lub wyłącznie po wcześniejszym umówieniu). Odnalezione muzea przedstawiają motoryzację z różnych okresów. Są to głównie kolekcje pojazdów z państw byłego Bloku Wschodniego, bardziej współczesne to samochody europejskie i amerykańskie. Wiele placówek posiada pojazdy produkcji czeskiej lub czechosłowackiej. Należy podkreślić, że w omawianym kraju występuje więcej obiektów tematycznych niż ma to miejsce w Polsce, czego skutkiem jest mniejsza różnorodność eksponatów (co niekoniecznie musi być traktowane jako wada). Mamy tutaj do czynienia z obiektami poświęconymi tylko jednej marce: Škoda, Tatra i Trabant, jest pięć muzeów motocykli, dwa muzea pojazdów amerykańskich oraz po jednej placówce poświęconej samochodom wyścigowym i budowie nadwozi samochodowych. W Polsce natomiast wystąpiły jedynie cztery tego typu wyspecjalizowane jednostki.

Tab. 2. Muzea motoryzacji w Republice Czeskiej (obiekty uszeregowano w kolejności alfabetycznej według nazwy miejscowości)

Nazwa muzeum	Adres	Forma własności	Charakterystyka
Moto Muzeum	náměstí 5. května 2, 364 64 Bečov nad Teplou, Karlovarský kraj	prywatne	Filia Muzeum Historycznych Motocykli w Kašperskich Horach. Placówka prezentuje ponad 50 sztuk zabytkowych motocykli oraz historyczne rowery, silniki motocyklowe, w tym wiele unikatowych eksponatów, np. pierwszy wyprodukowany motocykl marki DKW czy motocykl PUCH 500 z czterotłokowym, dwucylindrowym silnikiem.
Tatra Muzeum	Bítov 48, 671 07 Bítov, Jihomoravský kraj	prywatne	Wystawa kilkudziesięciu samochodów osobowych i specjalnych marki Tatra, uzupełnionych przez pojedyncze pojazdy marek Škoda, Volkswagen i Citroën.
Areal pojazdów komunikacji miejskiej Brno-Líšeň	ul. Holzova 656/4, 628 00 Brno-Líšeň, Jihomoravský kraj	część muzeum samorządowego	W filii Muzeum Technicznego w Brnie zwiedzający mogą obejrzeć kolekcję 65 pojazdów komunikacji miejskiej. Do najstarszych eksponatów należy lokomotywa tramwaju parowego Caroline z 1889 r. i przyczepa tramwaju parowego z 1884 r.
Auto moto veterán muzeum	ul. Jánského, 790 81 Česká Ves, Olomoucký kraj	stowarzyszenie	Muzeum zawiera kolekcję historycznych motocykli i samochodów, ponadto zabytkowe meble, trofea klubowe, dokumentację ruchu samochodowego regionu Jesioników, prezentację osiągnięć znanych aut wyścigowych, gokartów, motocykli drogowych i innych. W sąsiedztwie znajduje się replika warsztatu historycznego z lat 1910–1930 zbudowanego w dawnym garażu.
Muzeum Motorowerów	Horní Radouň 91, 378 43 Horní Radouň, Jihočeský kraj	prywatne	Wystawa prezentuje 33 motorowery marki Sachs oraz ponad 30 motocykli produkcji czeskiej i zagranicznej.
Muzeum Historycznych Motocykli	ul. Vimperská 12, 341 92 Kašperské	prywatne	Na uwagę zasługuje m.in. jedyny zachowany na świecie motocykl JAC, ponadto motocykle Wagner, pasowy

Nazwa muzeum	Adres	Forma własności	Charakterystyka
	Hory, Plzeňský kraj		Wanderer z 1913 r. i czterocylindrowy Ariel.
Moto Auto Museum – Oldtimer	ul. Štefánikova 220/24, 742 21 Kopřivnice, Moravskoslezský kraj	prywatne	Kolekcja samochodów i motocykli z początków XX w., reprezentujących znane marki z całego świata. Część wystawy jest regularnie zmieniana. Wyjątkowym eksponatem jest jedyny zachowany samochód Windhoff z 1902 r. Został on wyprodukowany jedynie w dwóch egzemplarzach.
Muzeum Techniczne Tatra	ul. Záhumenní 367/1, 742 21 Kopřivnice, Moravskoslezský kraj	część muzeum samorządowego	Muzeum założone pierwotnie już w 1947 r. Wystawione eksponaty to samochody i ciężarówki pochodzące z czeskiego przedsiębiorstwa branży motoryzacyjnej Tatra, powstałego właśnie w Kopřivnicach.
Muzeum Motocykli (ryc. 3A)	ul. Dr. Miroslava Tyrse 117, 270 23 Křivoklát, Středočeský kraj	prywatne	Muzeum prezentuje pełną gamę masowo wytwarzanych motocykli marki Jawa od początku produkcji do 1959 r., a także pojazdy innych marek.
Sports Car Museum (ryc. 3B)	Masarykovo náměstí 18, 270 61 Lány, Středočeský kraj	prywatne	Kolekcja obejmuje samochody wyścigowe i sportowe z lat 20. XX w. i współczesne. Jedną z głównych atrakcji są samochody formuły F1 i F3. Wszystkie samochody z kolekcji są w pełni sprawne. Muzeum oferuje również symulatory jazdy samochodami sportowymi.
Muzeum Motocykli (ryc. 3C)	Lesná 13, 671 02 Lesná, Jihomoravský kraj	prywatne	Kolekcja obejmuje samochody i motocykle z różnych epok. Na terenie kompleksu znajduje się także bazar motoryzacyjny oraz obiekt rekreacyjny. W ofercie znajduje się również możliwość organizacji wesel. Muzeum oferuje innym kolekcjonerom możliwość prezentowania własnych eksponatów.
Automuzeum Liberec	ul. Tanvaldská 164, 463 11 Liberec- Vratislavice	stowarzyszenie	Kolekcja samochodów z napędem na tylną oś. Wśród eksponatów można znaleźć pojazdy marki Volkswagen, Porsche, Fiat, Škoda czy Zaporozec.

Nazwa muzeum	Adres	Forma własności	Charakterystyka
	nad Nisou, Liberecký kraj		
Dom rodzinny Ferdinanda Porsche	ul. Tanvaldská 38, 463 11 Liberec-Vratislavice nad Nisou, Liberecký kraj	koncern motoryzacyjny	Filia Škoda Muzeum w Mladé Boleslavi. Projektant samochodów Ferdinand Porsche (1875–1951) urodził się w tym domu 3 września 1875 r. Jego syn Ferry Porsche (1909–1998) założył fabrykę, w której zaczął produkować luksusowe samochody sportowe. Dom został odnowiony w 2016 r. (przywrócono mu stan z końca XIX w.) i mieści wystawę poświęconą inżynierii samochodowej oraz historii rodziny Porsche.
JK CLASSICS Museum of American vintage cars	Stará správa 72, 270 51 Lužná, Středočeský kraj	prywatne	Muzeum amerykańskich samochodów historycznych. Na wystawie znajduje się ponad 60 rzadkich eksponatów w bardzo dobrym stanie technicznym. Odwiedzający mają do dyspozycji trzy sale (obecnie w budowie czwarta). Jednym z najcenniejszych eksponatów jest kabriolet Buick Roadmaster Skylark z 1953 r., który został wypożyczony do filmu „Rainman”.
Škoda Muzeum	tř. Václava Klementa 294, 293 60 Mladá Boleslav, Středočeský kraj	koncern motoryzacyjny	Muzeum omawia historię marki Škoda, wykorzystując historyczne hale produkcyjne do prezentacji pojazdów, filmów, zdjęć i dokumentów. Istnieje także możliwość zwiedzenia obecnie działających, nowoczesnych zakładów produkcyjnych. Kolekcja muzeum zawiera około 340 eksponatów, przede wszystkim seryjnie produkowanych samochodów osobowych, rajdowych, prototypów i silników.
Muzeum veteránů	ul. Vídeňská 136, 378 33 Nová Bystřice, Jihočeský kraj	prywatne	Muzeum mieszczące się w dawnej fabryce włókienniczej prezentuje ponad 50 samochodów amerykańskich w dziewięciu zaaranżowanych tematycznie salach.

Nazwa muzeum	Adres	Forma własności	Charakterystyka
Veteran Arena	ul. Sladovní 103/3, Pavlovičky, 779 00 Olomouc, Olomoucký kraj	prywatne	Zbiory muzeum to historyczne pojazdy produkcji czechosłowackiej, w szczególności marki Tatra, Praga, Aero, Škoda, Jawa i Walter. Miłośnicy motocykli znajdą tam z kolei takie marki jak: Jawa, Praga, ČZ, Breitfeld & Daněk i Čechie-Böhmerland. Część wystawy poświęcona jest także budowie silnika i innym rozwiązaniom technicznym w samochodach.
Muzeum Historycznych Pojazdów i Starej Techniki Rolniczej	Pořežany 24, 375 01 Žimutice-Pořežany, Jihočeský kraj	prywatne	W muzeum można zobaczyć historyczne samochody, motocykle, powozy konne, traktory i inne maszyny rolnicze, wózki dziecięce, maszyny do pisania i maszyny do szycia oraz dział historii wojskowości. Wiele eksponatów wykorzystano w filmach. Muzeum oferuje możliwość wymiany części zamiennych do historycznych pojazdów.
Muzeum Miejskiej Komunikacji Zbiorowej (MHD)	ul. Patočkova 132/2, Praha 6, Hlavní město Praha	samorządowe (przewoźnik)	W muzeum eksponowanych jest ponad 40 zabytkowych pojazdów komunikacji miejskiej i inne eksponaty – makiety, fotografie, dokumenty historyczne, bilety i plany. Zajeżdźnia została zbudowana w 1909 r. i jest typowym przykładem budowli z okresu początków transportu publicznego w Pradze.
Trabant Muzeum Motol	ul. Plzeňská 290, 150 00 Praha 5, Hlavní město Praha	prywatne	Muzeum prezentuje pełną historię produkcji samochodów marki Trabant od pierwszego modelu powstałego w 1954 r. Do eksponatów należą także przedmioty codziennego użytku produkowane w NRD, od zabawek po elektronikę.
Retro Auto Muzeum	Strnadice 27, 257 53 Vrchotovy Janovice, Středočeský kraj	prywatne	Kolekcja muzeum to pojazdy z lat 1948–1989, które zostały wyprodukowane w ramach państw objętych niegdyś Radą Wzajemnej Pomocy Gospodarczej.

Nazwa muzeum	Adres	Forma własności	Charakterystyka
Muzeum Techniki	ul. Na Sádkách 90, Štěpnice, 588 56 Telč, Kraj Vysočina	prywatne	Muzeum prezentuje historyczne samochody, motocykle, rowery, silniki i inne przedmioty codziennego użytku. Odwiedzający mogą zwiedzić również stary gabinet dentystyczny, pokój chłopski i warsztat mechanika.
Automuzeum Terezín	ul. Pražská 400, 411 55 Terezín, Ústecký kraj	prywatne	Ekspozyty z okresu od lat 50. do końca lat 80. XX w. – samochody i motocykle marki Tatra, Škoda, Wartburg, Trabant, Dacia, Łada i Moskvich. Większość samochodów pochodzi z krajów bloku wschodniego. W muzeum znaleźć można również kilka pojazdów należących do celebrytów tamtych czasów.
Muzeum Czeskich Nadwozi (czes. <i>Muzeum karosarství</i>)	náměstí Přemysla Otakara II. 96, 566 01 Vysoké Mýto, Pardubický kraj	część muzeum samorządowego – organizacja utworzona przez region Pardubice i miasto Vysoké Mýto	Wystawa prowadzi przez historię produkcji karoserii w pierwszej połowie XX w. oraz historię jednej z najważniejszych firm karoseryjnych Carrosserie Sodomka w Vysokim Mýcie. Odwiedzający mogą również spróbować zaprojektować samochód z epoki na interaktywnych panelach. Oprócz stałej wystawy poświęconej firmie Sodomka, ekspozycja powiększana jest o kolekcję związaną z innymi firmami motoryzacyjnymi byłej Czechosłowacji.
Muzeum Motoryzacji (ryc. 3D)	ul. Koželužská 600, 669 02 Znojmo, Jihomoravský kraj	prywatne	Muzeum znajduje się w odrestaurowanym budynku dawnych wodociągów. Kolekcja to 40 przedwojennych samochodów, dziesiątki motocykli, rowerów, silników, a także inne ekspozyty np. ciągniki, silniki parowe, wózki i zabawki dla dzieci.
Moto Muzeum	Klostermannovo náměstí 1, 340 04 Železná Ruda, Plzeňský kraj	prywatne	Filia Muzeum Historycznych Motocykli w Kašperskich Horach. Wystawa obejmuje zarówno kolekcję zabytkowych motocykli, jak i kilka zabytkowych samochodów. Do unikalnych ekspozytów należą np. motocykl Görner Klatovy z 1921 r.,

Nazwa muzeum	Adres	Forma własności	Charakterystyka
			motocykl Pešek wyprodukowany w Pilźnie czy motocykl pasowy Metro-Tyler.

Źródło: opracowanie własne na podstawie inwentaryzacji opartej o badania terenowe, analizę wyników przeglądarek i turystycznych serwisów internetowych (w szczególności [Seznam b.r.w.]) oraz materiałów promocyjnych

Wyjaśnieniem dużej liczby muzeów motoryzacji w Republice Czeskiej może być długa i bogata historia przemysłu motoryzacyjnego w tym kraju. Podstawą jego rozwoju, którego początki przypadają już na połowę XIX w., była silna industrializacja wynikająca z wpływów austriackich, a później władzy państwa związkowego Austro-Węgier. To właśnie w tym czasie powstały takie marki jak Tatra, Laurin & Klement, Škoda czy Praga [Rostocki 2009]. Przemysł motoryzacyjny należał do najszybciej rozwijających się w Austro-Węgrzech, co było niezbędne dla rozkwitu rynku krajowego [Błasi 2014]. Po I wojnie światowej i powstaniu Czechosłowacji kraj ten dysponował na swoich terenach dorobkiem gospodarczym pozostawionym przez obce wpływy. Sytuacja dla rozwoju niektórych marek (np. Tatra, Praga) zdecydowanie odmieniła się po II wojnie światowej. Stały się rozpoznawalne głównie w państwach związanych z blokiem wschodnim (komunistycznym), a życie za „żelazną kurtyną” spowolniło ich rozwój i ograniczyło popularność na arenie międzynarodowej [Margolius, Henry 2015]. Wówczas pojawiły się jednak silne związki z Polską, kiedy to pierwsze samochody marki Škoda były sprowadzane do naszego kraju, a wkrótce firma ta stała się liderem na polskim rynku [Szelichowski 2018]. Należy jednak podkreślić, że dzięki swojej historii czeski przemysł samochodowy był najbardziej zaawansowany wśród państw należących do Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej, która była powojenną organizacją koordynującą współpracę gospodarczą państw podporządkowanych ZSRR. Trudno więc mówić, że pozycja Czechosłowacji w tej branży po II wojnie światowej osłabła. Była jednym z najbardziej wartościowych eksporterów z bloku wschodniego do Europy Zachodniej, a najważniejszym nabywcą jej produktów była Wielka Brytania. Dzięki swojej wypracowanej pozycji w kwietniu 1991 r. Škoda została wykupiona przez koncern Volkswagen, a czeska branża motoryzacyjna przeżyła swoje odrodzenie. Polski przemysł motoryzacyjny odznacza się gorszym poziomem rozwoju, zarówno dawniej, jak i współcześnie [Domański, Guzik, Gwosdz, Dej 2013; Guzik, Domański, Gwosdz 2020; Szelichowski 2018], co może przekładać się na mniejsze zainteresowanie tą tematyką w naszym kraju i mniejszą liczbę muzeów.



Ryc. 3. Wybrane muzea motoryzacji w Republice Czeskiej: A. Muzeum Motocykli w Křivoklácie; B. Sports Car Museum w Lázních; C. Muzeum Motocykli w Lesnej koło Znojma; D. Muzeum Motoryzacji w Znojmie
Źródło: fot. autorzy (2009, 2020)

Istnieją także muzea, w których temat motoryzacji jest poboczny – albo pojazdy są tylko tłem dla narracji, albo stanowią jej część, ale jedną z wielu (nie najważniejszą). Przykładami drugiej sytuacji są muzea strażackie, gdzie znajdują się różne wozy pożarnicze (np. w takich miejscowościach jak Alwernia, Lidzbark Welski koło Działdowa, Myslowice i Rakoniewice w Polsce oraz Bechyně, Chrastava, Čechy pod Kosířem, Nový Oldřichov, Ostrava, Postřekov, Příbyslav, Sedlec koło Pilzna, Velké Svatoňovice i Všetaty w Republice Czeskiej), muzea policyjne (np. Muzeum Policji Republiki Czeskiej w Pradze) czy inne o specjalistycznej tematyce (np. Muzeum Drogownictwa w Víkřovicach koło Šumperka, Muzeum Techniki Rolniczej w Čáslaviu, będące filią Narodowego Muzeum Rolniczego w Pradze, czy Muzeum Wojskowe w Králíkach). Tego typu placówki nie zostaną tu poddane szerszej analizie. Warto jednak podkreślić, że niektóre z nich odznaczają się dużą popularnością, porównywalną lub nawet wyższą od obiektów analizowanych poniżej. Przykładowo Muzeum Policji w Pradze rocznie odwiedza ponad 60 000 osób (64 910 osób w 2017 r. i 60 166 w 2019 r.), Muzeum Wojskowe w Králíkach ponad 20 000 osób (21 912 osób

w 2017 r. i 20 787 w 2019 r.), zaś Muzeum Drogownictwa w Víkřovicach około 5 000 osób (4 557 osób w 2017 r. i 4 689 w 2019 r.) [*Návřtěvnost muzeí a galerií w krajích ČR w roce 2019 b.r.w.*].

Frekwencja w muzeach motoryzacji w Polsce

Statystyki dotyczące frekwencji w polskich muzeach motoryzacji są dość ograniczone. Wynika to z generalnie słabej dostępności statystyk w zakresie kultury w Polsce (zwłaszcza w porównaniu z Republiką Czeską) oraz różnej sytuacji prawnej poszczególnych placówek (posiadanie statusu muzeum, własność). Zebrane dane dotyczą tylko czterech jednostek (tab. 3) – dwóch samorządowych (Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie oraz Muzeum Techniki i Komunikacji w Szczecinie) i dwóch prywatnych (Muzeum Aut Zabytkowych Mścice oraz Prywatne Muzeum Motoryzacji i Techniki w Otrębusach). Nie pozwalają one na wysunięcie jednoznacznych wniosków w zakresie kondycji turystyki motoryzacyjnej w Polsce. Możliwa jest jednak analiza sytuacji w konkretnych muzeach. Największą liczbą zwiedzających cechują się oba muzea samorządowe, przy czym Muzeum Inżynierii Miejskiej w każdym z analizowanych lat wyraźnie wyprzedza Muzeum Techniki i Komunikacji (tab. 3). Trzeba przy tym zaznaczyć, że w krakowskim muzeum temat motoryzacji nie jest dominujący, w przeciwieństwie do szczecińskiego, stąd – chcąc analizować wyłącznie ruch turystów motoryzacyjnych – dane dla pierwszej placówki należy uznać za wyraźnie zawyżone, zaś dla drugiej – za zbliżone lub zawyżone tylko nieznacznie.

Tab. 3. Liczba odwiedzających wybrane muzea motoryzacji w Polsce w latach 2010–2019

Rok	Liczba zwiedzających			
	Muzeum Inżynierii Miejskiej, Kraków	Muzeum Aut Zabytkowych, Mścice	Prywatne Muzeum Motoryzacji i Techniki, Otrębusy	Muzeum Techniki i Komunikacji, Szczecin
2010	b.d.	nie istniało	b.d.	12 819
2011	158 042	nie istniało	b.d.	35 636
2012	196 978	5 018	b.d.	33 719
2013	176 708	6 041	b.d.	51 030
2014	190 313	4 950	13 500	50 770
2015	171 273	5 271	12 700	53 054
2016	79 012	b.d.	12 700	57 962
2017	80 900	b.d.	22 300	57 905

2018	129 305	b.d.	24 800	57 537
2019	b.d.	b.d.	b.d.	62 497

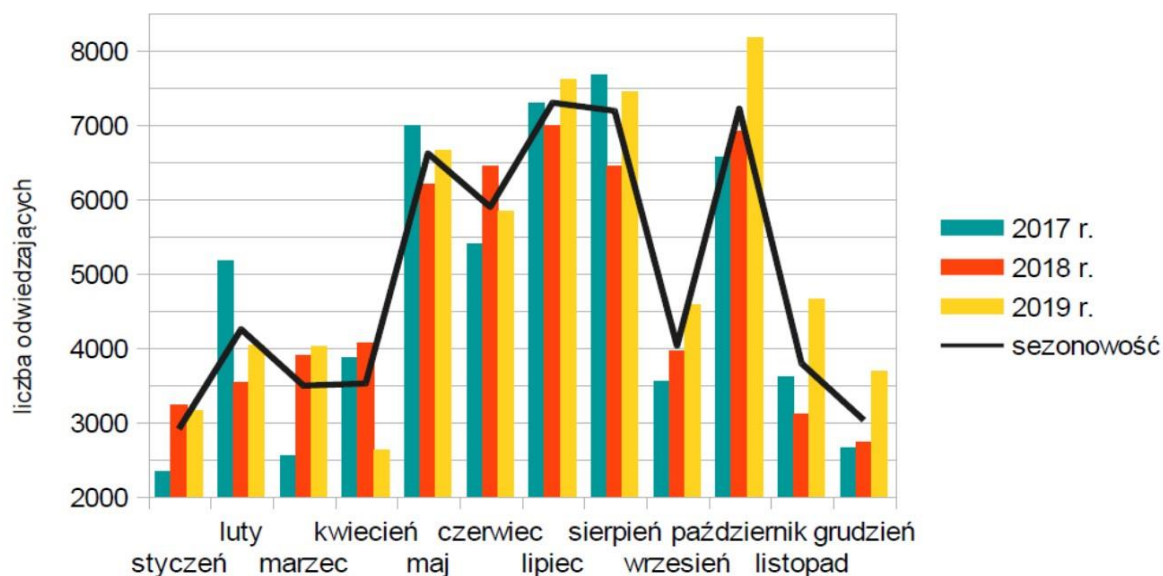
Źródło: opracowanie własne na podstawie: Kruczek 2014, 2017, 2019 oraz danych przekazanych przez Muzeum Techniki i Komunikacji w Szczecinie

Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie, formalnie utworzone 1 października 1998 r., jest obiektem o tyle ciekawym, że mieści się w kompleksie zabytkowych hal najstarszej w mieście, unikalnej w skali europejskiej zajezdni komunikacji miejskiej przy ul. św. Wawrzyńca [Brzoskwinia 2010; Golonka, Pochwała 2010]. Poszczególne budowle dokumentują ciągłość rozwoju komunikacji miejskiej od wprowadzenia tramwaju konnego, poprzez tramwaj elektryczny wąsko- i normalnotorowy do autobusów. Placówka pod względem frekwencji korzysta z położenia w centrum Krakowa, na szczególnie popularnym wśród turystów Kazimierzu, w bezpośrednim sąsiedztwie kościoła Bożego Ciała. Roczna liczba zwiedzających utrzymuje się na wysokim poziomie, przekraczając z reguły 100 000 osób (tab. 3), choć charakterystyczne są dość duże wahania, wynikające m.in. z remontów poszczególnych części kompleksu dawnej zajezdni i otwierania kolejnych wystaw. Generalnie jednak od połowy drugiego dziesięciolecia XXI w. zauważalna jest tendencja spadkowa. Muzeum Inżynierii Miejskiej gromadzi obiekty związane z historią techniki, przy czym – pomimo lokalizacji w dawnej zajezdni – nie są to tylko środki komunikacji, ale też różne inne przedmioty związane z przemysłem, przedsiębiorczością i inżynierią miejską, ze szczególnym naciskiem na przykłady rozwoju polskiej myśli technicznej. Zbiory podzielono na osiem działów, z czego dwa odnoszą się do motoryzacji (Historia komunikacji zbiorowej w Krakowie i Dzieje polskiej motoryzacji [por. Kucharski, Kikin 2010]), zaś pozostałe dotyczą innych tematów techniczno-inżynierskich (m.in. Techniki odtwarzania dźwięku i obrazu oraz Techniki gospodarstwa domowego). Dodatkowo w innej lokalizacji funkcjonuje Ogród Doświadczeń, w którym wśród parkowej zieleni znajduje się blisko 60 stanowisk do wykonywania prostych eksperymentów z dziedziny akustyki, mechaniki, hydrostatyki i optyki. Dane przedstawione w tab. 3 obejmują zwiedzających wszystkie te części. Wystawy pojazdów (samochody osobowe, tramwaje, autobus) – jako pierwsze otwarte w placówce, choć później modernizowane – miały dotąd raczej tradycyjną formę (ryc. 2A). Obecnie wystawa stała jest w przebudowie (w 2020 r. wszystkie zabytkowe pojazdy były niedostępne), która nada jej bardziej nowoczesną formę z elementami multimedialnymi. Prace obejmują dużą część głównej siedziby

muzeum przy ul. św. Wawrzyńca i po ich zakończeniu muzeum będzie posiadało zupełnie nową organizację zwiedzania. Zwiększy się też liczba eksponatów (przykładowo kolejny zabytkowy wagon tramwajowy przechodzi obecnie restaurację). Przeprowadzone inwestycje być może odwrócą negatywny trend w zakresie frekwencji.

Muzeum Techniki i Komunikacji – Zajezdnia Sztuki w Szczecinie to miejska instytucja kultury utworzona 1 stycznia 2006 r., która znalazła swoją siedzibę w nieczynnej, wpisanej do rejestru zabytków zajezdni tramwajowej „Niemierzyn” na Niebuszewie. Obiekt po zaprzestaniu regularnej eksploatacji został w 2010 r. kompleksowo wyremontowany i przystosowany do pełnienia funkcji muzealnych. Podobnie jak w przypadku Krakowa (tamtejsza hala tramwaju elektrycznego normalnotorowego) zachowano charakter budynku wraz z torami i kanałami rewizyjnymi, które zostały w tym przypadku przykryte taflami szkła. Dzięki temu po obiekcie można się bezpiecznie przemieszczać, ale jednocześnie widoczne są wszystkie ważniejsze elementy związane z dawną zajezdnią tramwajową [Kołodziejczyk 2016]. Muzeum Techniki i Komunikacji odznacza się bardzo dobrym poziomem organizacji i rozwoju oferty, porównywalnym z opisanym wyżej obiektem krakowskim. Łącznie w placówce zebranych jest 14 112 eksponatów, przy czym zaliczają się do nich nie tylko pojazdy, bowiem jednostka nie jest wyłącznie muzeum motoryzacji (choć ta wyraźnie dominuje). Nie wszystkie z tych obiektów są regularnie eksponowane. Muzeum posiada różne rodzaje pojazdów (rowery, motorowery, motocykle, samochody osobowe, ciężarówki, pojazdy komunikacji miejskiej, pojazdy specjalne, m.in. gokarty i samochód wyścigowy formuły Aster), a także m.in. komputery, telewizory, radia, telefony, sprzęt AGD i maszyny do szycia. Jednostka nastawiona jest na edukację z zakresu techniki i komunikacji, co oznacza, że pojazdy stanowią kluczową część całej wystawy. Zajezdnia Sztuki w Szczecinie wyróżnia się zarówno w przypadku dostępności usług podstawowych i dodatkowych, jak i infrastruktury dodatkowej. Należy podkreślić, że jest to bardzo istotna kwestia z punktu widzenia funkcjonowania obiektu, która może przyczyniać się do zwiększenia frekwencji. Dzięki temu prezentowana treść jest bogata przy jednoczesnym zapewnieniu niezbędnych elementów, takich jak opisy eksponatów czy przewodnik. Pełen dostęp do eksponatów czy część multimedialna są dodatkowymi atutami pozwalającymi lepiej poznać prezentowany temat i sprzyjającymi budowaniu pozytywnych emocji wśród odwiedzających poprzez angażowanie do bardziej bezpośredniego kontaktu.

Muzeum Techniki i Komunikacji w Szczecinie udostępniło bardzo szczegółowe dane, zawierające frekwencję dla poszczególnych lat oraz miesięcy z okresu od 2010 do 2019 r. Dzięki temu można zwrócić uwagę na dodatkowe aspekty funkcjonowania tego muzeum. W badanym okresie zauważalny jest systematyczny wzrost liczby zwiedzających, choć czterokrotnie (w latach 2012, 2014, 2017 i 2018) miał miejsce nieznaczny spadek względem poprzedniego roku (tab. 3), z czasem jednak kompensowany. Porównując 2019 i 2010 r., miał miejsce prawie pięciokrotny wzrost frekwencji. Rycina 4 przedstawia liczbę odwiedzających dla poszczególnych miesięcy w latach 2017–2019. Zauważalne jest wyraźne zróżnicowanie w ciągu roku. Najwyższa frekwencja przypada na miesiące wiosenno-letnie od maja do sierpnia. Jest to w Polsce czas odbywających się wycieczek szkolnych oraz wakacji. Aktywność turystyczna Polaków wzrasta właśnie wraz z długim weekendem na początku maja. W turystyce motoryzacyjnej są to miesiące najczęściej wybierane na podróżowanie w celu zwiedzania muzeów oraz brania udziału w licznie odbywających się w tym czasie wydarzeniach (złoty, rajdy, wyścigi). Warto zwrócić też uwagę na dużą liczbę zwiedzających w październiku, która wynika bezpośrednio z cyklicznego wydarzenia „Szczeciński Festiwal Modelarski Paprykarz”. Jest to impreza, podczas której muzeum gości wielu modelarzy z Polski i zagranicy oraz oferuje się interesujące pokazy, wystawy, a także warsztaty dla najmłodszych. Zgodnie z danymi udostępnionymi przez obiekt w 2019 r. wydarzenie to przyciągnęło w ciągu dwóch dni 4 200 osób, co wskazuje na jego skalę. Impreza ta wyraźnie wpływa na liczbę zwiedzających w muzeum. W 2019 r. frekwencja październikowa była najwyższym miesięcznym wynikiem w całym roku, w 2018 r. – drugim najwyższym po lipcu, zaś w 2017 r. – czwartym po sierpniu, lipcu i maju (w kolejności). O znaczeniu wspomnianego wydarzenia świadczy także wyraźnie mniejsza liczba zwiedzających we wrześniu, porównywalna z sytuacją w miesiącach zimowych. Warto jeszcze zwrócić uwagę, że – z wyjątkiem 2018 r. – frekwencja w czerwcu była niższa od tej w maju i lipcu. Na wysoką liczbę odwiedzających w maju wpływa zapewne większy ruch podczas długiego weekendu oraz grupy szkolne, zaś lipiec to miesiąc wakacyjny. Dość duża popularność Muzeum Techniki i Komunikacji w Szczecinie może wynikać z bliskości wybrzeża Bałtyku – może ono stanowić ciekawą atrakcję kulturową dla osób wypoczywających nad morzem, zwłaszcza podczas gorszej pogody.



Ryc. 4. Rozkład liczby odwiedzających dla poszczególnych miesięcy w Muzeum Techniki i Komunikacji w Szczecinie w latach 2017–2019

Uwagi: wskaźnik sezonowości ukazuje zmianę średniej liczby osób odwiedzających w poszczególnych miesiącach, wyliczoną na podstawie przedstawionych trzech lat.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Muzeum Techniki i Komunikacji w Szczecinie

Miesiące zimowe od listopada do kwietnia są w szczecińskim Muzeum Techniki i Komunikacji sezonem o wyraźnie mniejszej frekwencji (ryc. 4, tab. 4). W 2017 r. najmniej osób odwiedziło placówkę w styczniu, w 2018 r. w grudniu, zaś w 2019 r. w kwietniu, co jest wynikiem dość zaskakującym, gdyż wtedy frekwencja już na ogół rośnie. Zwraca uwagę duża liczba zwiedzających w lutym 2017 r. (ponad 5 000 osób), co zapewne wiąże się z organizowanym w tym miesiącu wydarzeniem. Widać, że na przestrzeni lat 2017–2019 frekwencja w sezonie zimowym zwiększyła się (tab. 4). Może to wskazywać na wzrastającą popularność obiektu, do czego mogło przyczynić się rosnące zainteresowanie tematem motoryzacji, dobra promocja w Internecie i stały rozwój jednostki. Należy jednak podkreślić, że tendencja wzrostowa dotyczy – jak zaznaczono wyżej – całego okresu 2010–2019, a w 2019 r. odnotowano najwyższą frekwencję w historii istnienia muzeum (tab. 3). Niemniej za pozytywne należy uznać próby ograniczenia niekorzystnego wpływu sezonowości na funkcjonowanie placówki.

Tab. 4. Liczba odwiedzających Muzeum Techniki i Komunikacji w Szczecinie w miesiącach styczeń–marzec i listopad–grudzień w latach 2017–2019

Miesiąc	Liczba zwiedzających w danym roku		
	2017	2018	2019
styczeń	2 338	3 237	3 153

luty	5 173	3 541	4 039
marzec	2 551	3 905	4 023
listopad	3 604	3 112	4 661
grudzień	2 665	2 732	3 692
Łącznie	16 331	16 527	19 568

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Muzeum Techniki i Komunikacji w Szczecinie

Frekwencja w dwóch muzeach prywatnych (Mścice i Otrębusy) jest kilkakrotnie niższa niż w opisanych wyżej placówkach samorządowych (tab. 3). Decydować o tym może gorsza promocja i mniejsza atrakcyjność oferty, powiązana z zainwestowanymi funduszami. Trzeba też pamiętać o ich prowincjonalnym położeniu, podczas gdy Kraków i Szczecin to duże miasta, same generujące znaczny ruch i jednocześnie przyciągające wielu turystów, w szczególności kulturowych. Pozytywny jest stały wzrost liczby zwiedzających w obiekcie w Otrębusach, natomiast dla muzeum w Mścicach ze względu na krótki ciąg danych trudno wskazać jakiś trend. Placówka w Otrębusach posiada ponad 200 pojazdów (do ciekawszych należą: Papamobile Star, pancerne Volvo Lecha Wałęsy czy bolid polskiego kierowcy wyścigowego Jacka Szmidta), z których prawie wszystkie są stale eksponowane dzięki dość dużej powierzchni budynku. Być może to sprawia, że jest ona bardziej popularna od obiektu w Mścicach, gdzie można zobaczyć nieco ponad 20 samochodów osobowych. Niemniej eksponaty są ciasno rozstawione (ryc. 2B), a wystawa jest słabo zorganizowana, co przez część turystów wskazywane jest jako główna wada obiektu (na podstawie opinii w wyszukiwarce Google i portalu TripAdvisor). Zwracają oni także uwagę na zły stan samego budynku i pojazdów, co zapewne wiąże się z sytuacją ekonomiczną muzeum. W oparciu o obserwacje podczas wizyty studyjnej można ponadto stwierdzić, że część eksponatów w ogóle nie posiadała objaśnień, bądź znajdowały się one w miejscach niedostępnych dla wzroku odwiedzającego, np. w dalszej części pojazdu. Zdarzało się również, że treść kartek była nieczytelna z powodu wyblaknięcia. Pozostaje to w sprzeczności z dość wysoką ceną biletów wstępu. Niewątpliwą zaletą obiektu jest z kolei to, że jako jeden z dwóch (razem z muzeum w Szczecinie) zapewnia zwiedzającym pełny dostęp do eksponatów. Być może ten czynnik spowodował, że frekwencja w muzeum rośnie, choć jest nadal ponad pięciokrotnie niższa niż w muzeum w Krakowie i ponad dwukrotnie niższa niż w muzeum w Szczecinie (tab. 3). Wadą obiektu w Mścicach jest z kolei bardzo wysoka cena biletów

w zestawieniu w relatywnie niedużą liczbą eksponatów, które są opisane w sposób niekompletny.

Frekwencja w muzeach motoryzacji w Republice Czeskiej

Dla Republiki Czeskiej uzyskano dane dla 13 muzeów (tab. 5), przy czym nie są one kompletne dla całego analizowanego okresu 2010–2019. Dane dla każdego roku udało się zestawić tylko dla czterech obiektów. Brak informacji wynika z tego, że dana placówka nie przekazała odpowiedniego sprawozdania do organów statystycznych, zażądała utajnienia danych (jest to często spotykane w przypadku obiektów prywatnych, nie tylko muzeów, ale także udostępnionych do zwiedzania zamków i pałaców) lub w danym roku nie funkcjonowała. Niemniej dane można uznać za dość reprezentatywne, ponieważ obejmują największe muzea oraz dużą część z placówek mniejszych.

Spośród analizowanych największą frekwencję, wyraźnie wyższą niż w innych placówkach, odnotowano w Škoda Muzeum w mieście Mladá Boleslav oraz Muzeum Regionalnym w Kopřivnicach, w ramach którego działa Muzeum Techniczne Tatra (tab. 5). Na ogół pierwsze miejsce przypadało pierwszemu z muzeów, ale w latach 2011 i 2012 większą liczbę zwiedzających odnotowano w drugim. Škoda Muzeum to nowoczesny obiekt prowadzony przez duży koncern samochodowy Škoda Auto, należący obecnie do niemieckiego właściciela. Jego funkcjonowanie wpisuje się w politykę marketingową spółki i ma na celu budowanie pozytywnych skojarzeń o marce [por. Piątkowska 2014; Pokojka, 2014]. Można powiedzieć, że obecnie jest to najliczniej odwiedzane muzeum motoryzacji w Republice Czeskiej. Trzeba przy tym zwrócić uwagę na dość dużą rozbieżność między danymi o frekwencji podanymi w zestawieniach przygotowanych przez NIPOS (bazujących przecież na danych dostarczonych przez administrację muzeum) oraz publikowanymi na stronach internetowych związanych z koncernem Škoda Auto [Škoda Auto 2020]. Według tych danych w 2014 r. było 185 409 zwiedzających (czyli ponad 1,5 razy więcej niż NIPOS podało za 2013 r., danych za 2014 r. w statystykach NIPOS brakuje), zaś w latach 2017–2019 kolejno 254 143, 273 811 i 274 242 osób. Różnica między frekwencją w 2019 r. podawaną przez Škoda Auto i NIPOS wynosiła aż 1,78. Może to wynikać z uwzględniania także uczestników imprez organizowanych przez muzeum lub osób zwiedzających fabrykę, co stanowi dodatkową atrakcję możliwą do wykupienia przy okazji zwiedzania muzeum.

Škoda Muzeum to najlepiej zorganizowane muzeum motoryzacji w Republice Czeskiej¹. Obiekt jest w posiadaniu 340 eksponatów, które należą do czterech kategorii: motocykle, samochody osobowe, pojazdy specjalne i inne eksponaty. Wśród pojazdów specjalnych można wymienić m.in. radiowóz, pojazdy wojskowe czy model Škoda 110 Super Sport, który został wypożyczony do filmu „Ferat Vampire”. Wśród innych eksponatów w muzeum znaleźć można pojazdy sportowe (np. bolidy), silniki, projekty pojazdów, fotografie i dokumenty związane z historią marki. Brakuje natomiast samochodów ciężarowych i pojazdów komunikacji zbiorowej, choć były one produkowane przez zakłady Škoda. Ze względu na własność i tematykę obiektu wszystkie pojazdy są oczywiście jednej marki. Škoda Muzeum oferuje szeroki zakres usług. Dostępność podstawowych usług jest dobra, a składają się na nią: opisy eksponatów, część multimedialna, przewodnik oprowadzający po obiekcie w kilku językach, zajęcia edukacyjne, ekspozycje czasowe oraz imprezy muzealne. Turyści mogą skorzystać z restauracji czy sklepu z pamiątkami, istnieje sala konferencyjna. Zaplecze jednostki pozwala na organizację imprez prywatnych i wynajem sal w różnych celach. Odwiedzający mają więc zapewnione bardzo dobre warunki pobytu w obiekcie, który w swojej formule jest bardzo nowoczesny. Ciekawe jest natomiast to, że jednostka nie prowadzi własnych mediów społecznościowych, a jedynie wzmianki na jej temat można znaleźć na oficjalnym czeskim profilu Škoda Auto na portalu Facebook. Przy czym trzeba podkreślić, że Škoda sama w sobie jest dużą i rozpoznawalną marką, która na swoją reklamę pracuje poprzez wciąż aktywną produkcję pojazdów, cały czas tworząc swoją historię.

¹ W ramach odrębnej analizy przeprowadzono bonitację punktową, której celem była ocena stanu, w jakim znajdują się muzea motoryzacji, stopnia zaawansowania organizacji tych placówek, zakresu ich działalności i oferty [Michnicka 2020]. Realizowano ją dla wybranych muzeów w Polsce, Republice Czeskiej i Niemczech. Škoda Muzeum uzyskało najlepszy wynik w Republice Czeskiej, wyraźnie wyższy od innych placówek analizowanych w tym kraju. Rezultat był nieco niższy lub porównywalny z najlepiej ocenionymi muzeami w Polsce (Muzeum Techniki i Komunikacji – Zajeżdźnia Sztuki w Szczecinie oraz Muzeum Motoryzacji Topacz w Ślęzie) i Niemczech (BMW Welt w Monachium, Mercedes-Benz Welt w Stuttgarcie oraz The Porsche Museum także w Stuttgarcie).

Tab. 5. Liczba zwiedzających wybrane muzea motoryzacji w Republice Czeskiej w latach 2010–2019

Rok	Liczba zwiedzających						
	Areal pojazdów komunikacji miejskiej, Brno-Líšeň, filia Muzeum Technicznego w Brnie	Muzeum Motorowców, Horní Radouň	Muzeum Historycznych Motocykli, Kašperské Hory	Moto Muzeum, Železná Ruda, filia Muzeum Historycznych Motocykli w Kašperskich Horach	Moto Muzeum, Bečov nad Teplou, filia Muzeum Historycznych Motocykli w Kašperskich Horach	Muzeum Regionalne Koprivnice, w tym Muzeum Techniczne Tatra	Sports Car Museum, Lánský
2010	b.d.	b.d.	7 920	b.d.	b.d.	86 609	9 476
2011	b.d.	1 600	17 501	b.d.	b.d.	94 152	7 271
2012	b.d.	1 400	16 991	b.d.	b.d.	88 877	6 307
2013	165	1 600	10 990	b.d.	b.d.	94 201	4 837
2014	145	1 600	11 895	3 510	3 420	110 833	2 330
2015	98	1 400	10 843	3 780	7 063	97 992	b.d.
2016	169	1 500	10 966	3 870	b.d.	105 707	4 477
2017	237	1 400	13 678	5 269	b.d.	117 550	4 680
2018	324	1 300	11 960	4 055	b.d.	104 639	4 590
2019	309	1 200	b.d.	b.d.	b.d.	97 395	4 590

Rok	Liczba zwiedzających						
	Muzeum Motocykli, Lesná u Znojma	Škoda Muzeum, Mladá Boleslav	Dom rodzinny Ferdinanda Porsche, Liberec-Vratislavice nad Nisou, filia Škoda Muzeum w Mladé Boleslavi	Muzeum Historycznych Pojazdów i Starej Techniki Rolniczej, Pořežany	Muzeum Miejskiej Komunikacji Zbiorowej (MHD), Praga	Muzeum Czeskich Nadwozi, Vysoké Mýto, filia Muzeum Regionalnego w Vysokim Mýcie	RAZEM
2010	5 950	103 409	nie istniało	b.d.	31 800	nie istniało	245 164
2011	5 650	88 096	nie istniało	b.d.	20 931	nie istniało	235 201
2012	5 650	63 181	nie istniało	b.d.	22 420	nie istniało	204 826
2013	5 930	111 615	nie istniało	1 426	23 510	b.d.	254 274
2014	6 100	b.d.	nie istniało	1 610	15 130	b.d.	156 573
2015	6 200	b.d.	nie istniało	1 079	21 018	b.d.	149 473

2016	5 800	128 365	906	1 460	22 610	b.d.	285 830
2017	5 700	b.d.	5 411	1 880	23 308	4 973	184 086
2018	5 800	b.d.	b.d.	2 180	24 155	7 111	166 114
2019	5 950	153 708	6 327	1 515	32 169	6 938	310 101

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Návštěvnost muzeí a galerií w krajích ČR w roce 2010 b.r.w.; Návštěvnost muzeí a galerií w krajích ČR w roce 2011 b.r.w.; Návštěvnost muzeí a galerií w krajích ČR w roce 2012 b.r.w.; Návštěvnost muzeí a galerií w krajích ČR w roce 2013 b.r.w.; Návštěvnost muzeí a galerií w krajích ČR w roce 2014 b.r.w.; Návštěvnost muzeí a galerií w krajích ČR w roce 2015 b.r.w.; Návštěvnost muzeí a galerií w krajích ČR w roce 2016 b.r.w.; Návštěvnost muzeí a galerií w krajích ČR w roce 2017 b.r.w.; Návštěvnost muzeí a galerií w krajích ČR w roce 2018 b.r.w.; Návštěvnost muzeí a galerií w krajích ČR w roce 2019 b.r.w.

Frekwencja podawana dla Muzeum Regionalnego w Kopřivnicach (tab. 5) obejmuje wszystkie trzy oddziały placówki. Co prawda Muzeum Techniczne Tatra jest największym i najpopularniejszym z nich, ale dane – jeśli chceć wziąć pod uwagę wyłącznie turystów zainteresowanych tematyką motoryzacji – są na pewno zawyżone. Stanowi to kolejne potwierdzenie, że to Škoda Muzeum jest najliczniej odwiedzanym muzeum motoryzacji w Republice Czeskiej. Muzeum Techniczne Tatra zostało utworzone przez władze miasta Kopřivnice. Mieści się w budynku z lat 90. XX w., którego architektura jest dość kontrowersyjna, tym bardziej, że nie wpisuje się w zabudowę zabytkowego centrum miasta. Posiada w swoich zbiorach około 100 eksponatów, w większości samochodów osobowych i ciężarowych, wśród których wyróżnia się specjalny pojazd do przemieszczania się po śniegu. Wszystkie pochodzą z czeskiego przedsiębiorstwa Tatra, które powstało właśnie w Kopřivnicach [Margolius, Henry 2015]. Wystawa jest dość tradycyjna w formie, ale muzeum cieszy się znaczną popularnością. Jest to bowiem duży obiekt o znanej marce, działający przez cały rok, dzięki czemu może przyciągnąć większą liczbę odwiedzających. Muzeum Techniczne Tatra posiada dość zróżnicowaną infrastrukturę poboczną (hotel, restauracja, kawiarnia i sklep z pamiątkami) oraz największy spośród czeskich muzeów motoryzacji zakres usług dodatkowych (organizowanie imprez prywatnych, wynajem sal i zwiedzanie specjalne).

Pozostałe muzea mogą pochwalić się z reguły kilkoma tysiącami zwiedzających rocznie (tab. 5), niezależnie od tego, czy są to jednostki samorządowe (Muzeum Czeskich Nadwozi w Vysokim Mýcie) czy prywatne (większość pozostałych). Generalnie wynik zależy od rangi i wielkości placówki. Muzea te posiadają mniejsze kolekcje i fundusze na promocję oraz cechują się gorszym poziomem organizacji. Pozytywnie wyróżnia się samorządowe Muzeum Miejskiej Komunikacji Zbiorowej w Pradze, które na ogół odwiedza od 20 do 30 tysięcy osób rocznie, oraz prywatne

Muzeum Historycznych Motocykli w Kašperskich Horach, z kilkunastoma tysiącami zwiedzających, które dodatkowo posiada jeszcze dwie filie, odwiedzane przez kilka tysięcy osób każda (co ważne, ich frekwencja nie jest wliczana do wyniku dla placówki macierzystej). Negatywnie wyróżnia się za to kolekcja pojazdów komunikacji miejskiej administrowana przez Muzeum Techniczne w Brnie. Bardzo niska frekwencja może dziwić w kontekście relatywnie dużej popularności analogicznej placówki w Pradze, tym bardziej, że brneńska kolekcja jest niezwykle bogata. Oba obiekty położone są w dużych miastach, ale ten w Brnie posiada bardzo peryferyjną lokalizację. Kluczowym czynnikiem, który wpływa na tak niską frekwencję, jest jednak sposób udostępnienia – kolekcja dostępna jest tylko po wcześniejszym umówieniu się, wyłącznie dla grup zorganizowanych i to jedynie podczas dwóch dni w tygodniu (wtorek i piątek) przez cztery miesiące w roku (maj, czerwiec, wrzesień, październik). Liczne ograniczenia, a przede wszystkim brak dostępności w wakacje, skutkują niewielką popularnością obiektu. Trzeba przy tym zaznaczyć, że w praktyce jest to miejsce przechowywania zabytkowych pojazdów, które w okresie letnim kursują na liniach o charakterze turystycznym, stąd turyści mogą je zobaczyć i nawet skorzystać z przejażdżki, ale niekoniecznie na terenie muzeum. Muzeum Miejskiej Komunikacji Zbiorowej w Pradze także jest otwarte sezonowo – w weekendy i święta w półroczu letnim, łącznie z wakacjami. Jest więc dostępne w tym czasie, kiedy zainteresowanie ze strony turystów jest największe.

We wstępie podkreślono, że przedmiotem zainteresowania turysty motoryzacyjnego mogą być nie tylko pojazdy, muzea i fabryki samochodów, ale także miejsca związane z osobami ważnymi dla rozwoju motoryzacji. W tym kontekście należy zwrócić uwagę na otwarty dla zwiedzających w 2016 r. dom rodzinny Ferdinanda Porsche (1875–1951) we Vratislavicach nad Nisou, stanowiących dziś część Liberca. Muzeum stanowi filię muzeum Škody, choć jest dość odległe od Mladej Boleslavi (ponad 50 km; leży nawet w innym województwie). Dzięki zainwestowaniu znacznych funduszy przez koncern Škoda możliwe było stworzenie nowoczesnego muzeum, które łączy w sobie tradycyjną wystawę (m.in. przykłady projektów samochodów), ekspozycję kilku historycznych pojazdów i elementy multimedialne. Biorąc pod uwagę niewielkie rozmiary muzeum i jego relatywnie niedawne otwarcie, frekwencję można uznać za zadowalającą, tym bardziej, że wyraźnie wzrosła z 906 osób w 2016 r. i 5 411 osób w 2017 r. do 6 327 w 2019 r. (tab. 5).

Łącznie analizowane czeskie muzea motoryzacji w latach 2010–2019 odwiedza około 200 000–300 000 osób rocznie. Sumaryczne wyniki zaprezentowane w tab. 5 silnie zależą od tego, dla ilu obiektów udało się zgromadzić dane o frekwencji, stąd zauważalne są dość duże różnice. Najbardziej miarodajne są te lata, dla których uzyskano wyniki z najpopularniejszych muzeów, czyli lata 2010–2013, 2016 i 2019 (w każdym frekwencja wyraźnie przekracza 200 000 osób, a w 2019 r. nawet 300 000). Na tej podstawie można z pewnym stopniem prawdopodobieństwa założyć, że frekwencja w muzeach motoryzacji wzrasta. Patrząc na poszczególne obiekty (tab. 5), liczba zwiedzających w latach 2010–2019 zwiększała się w Muzeum Škody (tym bardziej potwierdzają to dane publikowane przez koncern Škoda [Škoda Auto 2020]), Muzeum Regionalnym w Kopřivnicach i Moto Muzeum w Železnej Rudzie, choć zauważalne są wahania, łącznie z czasowym spadkiem frekwencji rok do roku. Wzrasta także popularność nowych placówek (dom rodzinny Ferdinanda Porsche w Libercu i Muzeum Czeskich Nadwozi w Vysokim Mýcie), przy czym zestaw danych jest zbyt mały, by mówić o trwałym trendzie. W pozostałych przypadkach mamy do czynienia ze stagnacją (np. Muzeum Motocykli w Lesnej koło Znojma, Muzeum Historycznych Pojazdów i Starej Techniki Rolniczej w Pořežanach i Muzeum Miejskiej Komunikacji Zbiorowej w Pradze) lub nawet ze spadkiem liczby zwiedzających (Muzeum Motorowerów Horní Radouň oraz Sports Car Museum w Lánach). Warto jednak zauważyć, że na ogół najniższe liczby notowano w połowie drugiego dziesięciolecia XXI w., zaś w kolejnych latach frekwencja w jakimś stopniu się poprawiała. W przypadku Sports Car Museum (ryc. 3B) w latach 2010–2014 miał miejsce czterokrotny spadek z 9 476 osób rocznie do 2 330, ale w kolejnych latach frekwencja utrzymywała się na poziomie ponad 4 500 osób. Liczba odwiedzających Muzeum Miejskiej Komunikacji Zbiorowej w Pradze w latach 2010–2014 spadła dwukrotnie (z 31 800 do 15 130 osób), ale w 2019 r. wynosiła już 32 169, czyli była nawet nieco wyższa niż w pierwszym analizowanym roku². Tak więc o ogólnym wzroście frekwencji w czeskich muzeach motoryzacji decydują placówki największe, nowoczesne i już obecnie licznie odwiedzane, zaś znaczenie mniejszych obiektów, które nie rozwijają się w zakresie oferty turystycznej, na ogół spada.

² Muzeum Miejskiej Komunikacji Zbiorowej w Pradze otwarte jest tylko w półroczu letnim w weekendy i święta. W 2018 r. było to 75 dni, podczas których placówkę zwiedziły 20 873 osoby, co daje średnio 255 osób dziennie. W liczbę tę włączana jest Noc Muzeów, kiedy było aż 1950 zwiedzających. Na indywidualne życzenie, przede wszystkim dla grup zorganizowanych, muzeum udostępniane jest także w dni robocze – w 2018 r. skorzystały z tego 3 282 osoby [Láska 2018].

Popularność budowana jest dzięki rozprzestrzenianiu się informacji na temat placówek. Dodatkowo istotne jest utrzymywanie bądź polepszanie poziomu prezentowanej wystawy i oferowanych usług, co przekłada się na pozytywne opinie turystów, a tym samym zachęca do polecenia obiektu innym. Przykładowo w Muzeum Motocykli w Lesnej (ryc. 3C) liczba odwiedzających nie zmieniała się znacząco przez analizowane lata (tab. 5), co może wynikać z faktu, placówka raczej nie rozwija się, nie pojawiają się nowe eksponaty, wystawa jest tradycyjna w formie, ale z drugiej strony prowadzony jest tam obiekt noclegowy i gastronomiczny, co na ogół podnosi frekwencję. Muzeum korzysta z położenia przy popularnej wśród turystów drodze ze Znojma do Vranova nad Dyją, gdzie znajduje się udostępniony do zwiedzania pałac rodu Mnisków i punkty wyjścia na szlaki turystyczne Parku Narodowego Podyjí [Kołodziejczyk 2015]. Samo muzeum położone jest zaledwie 500 m od jego granic, a w Lesnej także zaczynają się dwa szlaki udostępniające jego obszar. Można podejrzewać, że zwiedzającymi Muzeum Motocykli są najczęściej turyści, którzy zatrzymują się tu na odpoczynek w drodze do bardziej znanych atrakcji turystycznych. Sports Car Museum w Lánach odnotowało wyraźny spadek zainteresowania z różnicą 4 886 osób odwiedzających pomiędzy 2019 a 2010 r. (tab. 5). Na taką sytuację mogło wpłynąć kilka aspektów. Jest to obiekt o umiarkowanie dobrej organizacji, co prawda połączony z hotelem i restauracją, ale nieposiadający rozbudowanej oferty, szczególnie pod kątem usług dodatkowych, bardzo tradycyjny w swojej formie (ryc. 3B). Tutaj także istotne staje się jego położenie. Lány znajdują się około 45 km od Pragi, która jest głównym miejscem koncentracji ruchu turystycznego (w tym zagranicznego) w Republice Czeskiej. Miejscowość oferuje wiele interesujących atrakcji. Znajduje się tam pałac, w obecnej formie z lat 1902–1903, będący letnią siedzibą prezydenta. Otacza go zadbane park, przez większą część roku udostępniany do zwiedzania. Ponadto w miejscowości działa muzeum poświęcone prezydentowi Tomaszowi G. Masarykowi (1850–1937). Tutejsze muzeum motoryzacji wraz z pozostałymi atrakcjami mogłoby stanowić idealny cel jednodniowego wyjazdu dla mieszkańców stolicy, ale także dla części turystów (w tym zagranicznych), którzy spędzają w Pradze kilka dni. Należy jednak zaznaczyć, że jest to obiekt funkcjonujący od 1997 r., gdzie od dłuższego czasu zauważalny jest brak większego rozwoju w kontekście organizacji, co może negatywnie wpływać na odbiór i – jak widać – powoduje spadek zainteresowania. Inne muzea korzystające z położenia w znanej turystycznie miejscowości to np.: Tatra Muzeum w Bítovie (zamki Bítov i Cornštejn,

wieża widokowa, zalew na rzece Dyje wykorzystywany w celach rekreacyjnych), Muzeum Historycznych Motocykli w Kašperskich Horach (zamek Kašperk, zabytkowa zabudowa miejscowości, punkt wypadowy w coraz popularniejsze pasmo górskie Šumava, objęte w zdecydowanej większości przez park narodowy [Křenová, Kiener 2012]), Moto Muzeum w Železnej Rudzie (położenie przy granicy z Niemcami, ośrodek narciarski, dwie wieże widokowe na okolicznych górach, zachodni skraj Parku Narodowego Šumava) i Moto Muzeum w Bečovie nad Teplou (zamek i pałac, w którym przechowywany jest relikwiarz św. Maura, jeden z najcenniejszych zabytków sztuki złotniczej w Republice Czeskiej [Girsa, Hanzl, Michoinová, Wizovský 2009; Kołodziejczyk 2019b]).

Niektóre z muzeów motoryzacji odgrywają dużą rolę w ruchu turystycznym związanym z muzeami w ogólności tak w skali poszczególnych województw, jak i całej Republiki Czeskiej (tab. 6). Najwyższy udział w liczbie zwiedzających ogół muzeów i galerii położonych w danym województwie w 2019 r. odnotowało Muzeum Regionalne w Kopřivnicach (17,24%). Co zaskakujące dopiero na drugim miejscu znalazło się Škoda Muzeum z udziałem 11,17%. Taka kolejność wynika z tego, że *Středočeský kraj*, w którym znajduje się druga placówka – jako położony w otoczeniu stolicy – odznacza się wyraźnie większą liczbą muzeów (najwyższa w kraju) i ogólną frekwencją w nich (drugi najwyższy wynik po Pradze). To skutkuje dużą konkurencją i Škoda Muzeum, choć odwiedzane przez wyraźnie większą liczbę osób niż placówka w Kopřivnicach, ma niższy udział w skali swojego województwa. Udziałem powyżej 2% może się jeszcze pochwalić Muzeum Historycznych Motocykli w Kašperskich Horach, które generalnie jest dość popularne, oraz Muzeum Czeskich Nadwozi w Vysokim Mýcie, które zyskuje na popularności, a do tego położone jest w województwie (*Pardubický kraj*) z najmniejszą liczbą zwiedzających muzea i galerie w kraju, stąd relatywnie łatwiej o wysoki udział. Wynik bliski 2% uzyskał jeszcze dom rodzinny Ferdinanda Porsche, który – można przypuszczać, biorąc pod uwagę nowoczesną formę muzeum i międzynarodową sławę patrona – będzie zyskiwać na znaczeniu. Udział pozostałych muzeów motoryzacji w ruchu kierującym się do muzeów i galerii wynosi poniżej 1%. Dotyczy to także praskiego Muzeum Miejskiej Komunikacji Zbiorowej, które jest odwiedzane przez dość dużo osób, ale w tym przypadku niski wynik jest skutkiem generalnie bardzo dużej frekwencji w muzeach stolicy.

Bardziej porównywalne wyniki (niezależne od różnej frekwencji w muzeach poszczególnych województw) daje prześledzenie udziału muzeów motoryzacji w ruchu

kierującym się do wszystkich muzeów i galerii w całej Republice Czeskiej. Odsetki są tu raczej niskie (tab. 6), należy jednak pamiętać, że analizowane placówki konkurują w tym przypadku ze wszystkimi muzeami w kraju, z których część ma międzynarodową renomę i są odwiedzane przez setki tysięcy turystów rocznie (np. Muzeum Narodowe w Pradze – 1 125 637 osób, Muzeum Głównego Miasta Praga – 1 827 485 osób, Muzeum Żydowskie w Pradze – 677 499 osób; wszystkie dane dla 2019 r. [*Návštěvnost muzeí a galerií w krajích ČR w roce 2019* b.r.w.]). Biorąc to pod uwagę, udział wszystkich analizowanych czeskich muzeów motoryzacji na poziomie ponad 2% należy uznać za wysoki, tym bardziej, że turystykę motoryzacyjną należy nadal traktować za niszową formę turystyki. Za około połowę udziału odpowiada tylko jeden obiekt – Škoda Muzeum. Takie ujęcie pokazuje więc we właściwy sposób jego znaczenie nie tylko na rynku muzeów motoryzacji, ale wszystkich muzeów w kraju. Jest to jedyna placówka z udziałem przekraczającym 1%. Muzeum Regionalne w Kopřivnicach może pochwalić się odsetkiem 0,65, zaś pozostałe analizowane obiekty uzyskały wyniki poniżej 0,25%, czasem na poziomie części promila. Warto jedynie zwrócić uwagę na praskie Muzeum Miejskiej Komunikacji Zbiorowej, które choć na tle stolicy nie wyróżniło się, to w skali całego kraju (biorąc pod uwagę tylko muzea motoryzacji) osiągnęło relatywnie wysoki wynik. Dane te pokazują, że względem ogółu muzeów i galerii w Republice Czeskiej wyróżnić mogą się tylko duże muzea motoryzacji, dysponujące odpowiednim kapitałem i nowoczesne w formie, zaś obiekty mniejsze, najczęściej prywatne, w skali kraju pełnią marginalną rolę. Nie oznacza to jednak, że na poziomie lokalnym czy regionalnym nie mogą mieć relatywnie dużego znaczenia, jak w przypadku Muzeum Historycznych Motocykli w Kašperskich Horach czy Muzeum Czeskich Nadwozi w Vysokim Mýcie.

Tab. 6. Udział wybranych muzeów motoryzacji w liczbie zwiedzających ogół muzeów i galerii w poszczególnych województwach i całej Republice Czeskiej w 2019 r.

Muzeum	Liczba zwiedzających	Województwo, w którym położone jest muzeum			Udział (%) muzeum w liczbie zwiedzających ogół muzeów i galerii	
		nazwa	całkowita liczba muzeów i galerii	całkowita liczba zwiedzających ogół muzeów i galerii	w województwie	w Republice Czeskiej
Areal pojazdów komunikacji miejskiej, Brno-Líšeň	309	Jihomoravský kraj	41	1 163 617	0,027	0,002
Muzeum Motorowerów, Horní Radouň	1 200	Jihočeský kraj	43	782 196	0,153	0,008
Muzeum Historycznych Motocykli, Kašperské Hory	11 960 (2018 r.)	Plzeňský kraj	36	451 043 (2018 r.)	2,651 (2018 r.)	0,084 (2018 r.)
Moto Muzeum, Železná Ruda	4 055 (2018 r.)	Plzeňský kraj	36	451 043 (2018 r.)	0,899 (2018 r.)	0,028 (2018 r.)
Muzeum Regionálne Kopřivnice, w tym Muzeum Techniczne Tatra	97 395	Moravsko-slezský kraj	34	565 027	17,237	0,654
Sports Car Museum, Lány	4 590	Středočeský kraj	72	1 376 256	0,334	0,031
Muzeum Motocykli, Lesná u Znojma	5 950	Jihomoravský kraj	41	1 163 617	0,511	0,040
Škoda Muzeum, Mladá Boleslav	153 708	Středočeský kraj	72	1 376 256	11,169	1,032
Dom rodzinny Ferdinanda Porsche, Liberec-Vratislavice nad Nisou	6 327	Liberecký kraj	28	361 601	1,750	0,042

Muzeum	Liczba zwiedzających	Województwo, w którym położone jest muzeum			Udział (%) muzeum w liczbie zwiedzających ogół muzeów i galerii	
		nazwa	całkowita liczba muzeów i galerii	całkowita liczba zwiedzających ogół muzeów i galerii	w województwie	w Republice Czeskiej
Muzeum Historycznych Pojazdów i Starej Techniki Rolniczej, Pořežany	1 515	Jihočeský kraj	43	782 196	0,194	0,010
Muzeum Miejskiej Komunikacji Zbiorowej (MHD), Praga	32 169	Główne miasto Praga (Hlavní město Praha)	19	6 724 961	0,478	0,216
Muzeum Czeskich Nadwozi, Vysoké Mýto	6 938	Pardubický kraj	33	313 533	2,213	0,047
Łącznie wyżej wymienione	310 101 ^{a)}	Republika Czeska	475	14 888 395	-	2,083 ^{a)}

Uwagi: a) wartość nie obejmuje muzeów w Kašperskich Horach i Železné Rudzie, dla których najnowsze dane pochodzą z 2018 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: jak w tab. 5 oraz Šílová, Lindnerová 2019

Wnioski

Turystykę motoryzacyjną można nadal rozpatrywać w kategorii turystyki niszowej, w której kluczowy jest indywidualny wybór turysty zarówno w zakresie celu, jak i sposobu spędzania wolnego czasu [Novelli (red.) 2005; Reformat 2018]. Skierowana jest do osób zainteresowanych dziedzictwem techniki w ogólności lub konkretnie historią i rozwojem motoryzacji. Niewielkie liczby zwiedzających w niektórych z analizowanych muzeów wydają się to potwierdzać. Z drugiej strony w wielu placówkach frekwencja rośnie i ogólnie turystyka motoryzacyjna wydaje się zyskiwać na popularności. Najbardziej popularne muzea motoryzacji mogą pochwalić się liczbą zwiedzających porównywalną a nawet wyższą niż powszechnie znane atrakcje

turystyczne. W 2018 r. Muzeum Techniki i Komunikacji – Zajeżdźnia Sztuki w Szczecinie znajdowało się na dziewiątym miejscu wśród atrakcji o najwyższej frekwencji w województwie zachodniopomorskim [Kruczek 2019]. Liczba zwiedzających w tej placówce jest zbliżona do wyniku np. Centralnego Muzeum Włókiennictwa w Łodzi, Muzeum Historycznego w Sanoku czy Kanału Elbląskiego, zaś Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie w tym kontekście można porównać z Muzeum Sztuki w Łodzi, Centralnym Muzeum Jeńców Wojennych w Łambinowicach czy statkiem-muzeum „Dar Pomorza”. Odnosząc się do Republiki Czeskiej, frekwencja w Škoda Muzeum jest porównywalna z miejscem pamięci Lidice, Czeskim Muzeum Srebra w Kutnej Horze czy Muzeum Miasta Brna. Obiekt ten – razem największymi placówkami praskimi – należy na najliczniej odwiedzanych muzeów w kraju. W 2019 r. znajdował się na 14. miejscu wśród najbardziej popularnych muzeów [NIPOS 2020], zaś w 2016 r. na 15. miejscu. Z kolei Muzeum Regionalne w Kopřivnicach w 2018 r. uplasowało się na 21. miejscu, a w 2016 r. na 23. miejscu [Šílová, Lindnerová 2017, 2019]. Frekwencja w placówce jest zbliżona do tej w Muzeum Komunizmu w Pradze oraz pałacach w Buchlovicach i Telču, zaś Muzeum Miejskiej Komunikacji Zbiorowej w Pradze w tym kontekście można porównać z Muzeum Czeskiego Krasu w Berounie, pałacem Kratochvíle koło Netolic czy grobowcem Schwarzenbergów w Domanínie koło Třebonia (jedna z dość licznych tanatoturystycznych atrakcji w Republice Czeskiej). Biorąc pod uwagę te wartości, popularność turystyki motoryzacyjnej można uznać za porównywalną z innymi formami turystyki kulturowej. Muzea motoryzacji mogą być też interesującym celem dla turystyki rodzinnej [Stasiak 2011]. Znajduje to wyraz w dostosowywaniu opcji zwiedzania i atrakcji przez organizatorów turystyki motoryzacyjnej do potrzeb rodzin.

Frekwencja w obiektach muzealnych związanych z turystyką motoryzacyjną pokazuje, jak istotne znaczenie dla odbioru danej placówki może mieć jakość jej funkcjonowania. Po przeanalizowaniu danych widać, że duże, dobrze zorganizowane i nowoczesne obiekty na ogół odnotowują wzrost liczby odwiedzających (Muzeum Techniki i Komunikacji w Szczecinie, Škoda Muzeum w Mladej Boleslavi, Muzeum Regionalne w Kopřivnicach), natomiast brak rozwoju może wpływać na spadek zainteresowania (Muzeum Motorowerów Horní Radouň, Sports Car Museum w Lánach). By przeciwdziałać negatywnym trendom konieczne są odpowiednie inwestycje, czego przykładem jest Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie, przy czym to wiąże się z koniecznością zapewnienia odpowiednich funduszy, na co mogą sobie

pozwoić placówki należące do dużych koncernów samochodowych lub samorządów. Natomiast obiekty prywatne często mają trudną sytuację finansową, czego wyrazem są problemy z odpowiednim utrzymaniem eksponatów lub budynków, w których muzea się mieszczą (np. Muzeum Motoryzacji i Techniki w Otrębusach). Największa frekwencja występuje w Škoda Muzeum, co pokazuje, że turyści motoryzacyjni chętniej wybierają obiekty związane ze znanymi markami. Pozytywnie mogą tutaj wpłynąć takie aspekty jak nowoczesność ekspozycji, oferta podstawowa i dodatkowa (np. możliwość zwiedzenia działającej fabryki) oraz promocja w Internecie. Przypadek Muzeum Techniki i Komunikacji w Szczecinie zwraca uwagę na problem sezonowości, nawet pomimo dostępności obiektu do zwiedzania przez cały rok w takim samym zakresie. Widać jednak, jak organizowane wydarzenia wpływają na frekwencję, co może pozytywnie oddziaływać na dalsze funkcjonowanie jednostki, szczególnie jeżeli są to imprezy cykliczne. Dzięki takim rozwiązaniom obiekty mają szansę na zwiększenie liczby odwiedzających nawet w sezonie zimowym. Jest to również aspekt, który zwiększa ogólną popularność jednostki. Jak napisano wyżej, badana frekwencja pokazuje, że turystyka motoryzacyjna posiada duży potencjał i z roku na rok zainteresowanie tym tematem wzrasta. Należy jednak zaznaczyć, że istotą jest dobra organizacja i zakres oferty, co bezpośrednio przekłada się na liczbę zwiedzających.

Muzea motoryzacji, podobnie jak inne współczesne muzea, muszą oferować odwiedzającym różnorodne wrażenia, kształtować sposób odbioru prezentowanych treści za pomocą rozmaitych narzędzi, mających wpływ również na emocje czy poczucie estetyki zwiedzającego. Sposoby prezentacji eksponatów i edukacji muzealnej ewoluują wraz z postępującym rozwojem technologicznym, który zmienia w ludziach postrzeganie i odbiór otaczającego świata. Z tego powodu prezentowane treści muszą być oznaczone i opisane w odpowiedni sposób, tak by spełniać wymagania ich odbiorców. Obiekt, chcąc przyciągnąć odwiedzających i skutecznie konkurować z innymi placówkami na rynku muzealnym, musi w ramach oferty zapewnić zwiedzającym dodatkowe doświadczenia. Ponadto staje się również miejscem konsumpcji, udostępniając do dyspozycji infrastrukturę dodatkową pod postacią sklepu z pamiątkami, kawiarni czy restauracji. Kolejnym istotnym elementem jest dobrze zaprojektowana strona internetowa, przedstawiająca nie tylko komplet informacji podstawowych, ale także dająca np. możliwość wirtualnego zwiedzania jednostki. Cyfryzacja i wirtualizacja muzeów stawiają nowe wyzwania, ale także nowe możliwości. Właściwie zorganizowana wystawa, pełna dostępność do wszystkich

najbardziej szczegółowych informacji, przyjazne wnętrza i pomocny personel przyczyniają się do sukcesu nowoczesnego muzeum [Cudny 2018].

Potencjał turystyki motoryzacyjnej został zauważony szczególnie przez duże koncerny w Europie Zachodniej, które wykorzystują swoją historię do marketingu, rozpowszechniając tym samym koncept obiektów muzealnych związanych z pojazdami [Bonti 2014; Piątkowska 2014; Pokojńska 2014]. Muzeum jest częścią strategii, która ma przekonać odwiedzających o znaczeniu marki w kształtowaniu historii motoryzacji, historii techniki czy nawet historii w ogólności. Status muzeum fabrycznego dużego, międzynarodowego koncernu na ogół zapewnia odpowiednie finansowanie, co pozwala na przygotowanie ekspozycji na bardzo wysokim poziomie. Tego typu muzea są dość liczne we Francji, Włoszech czy Niemczech, natomiast w Polsce nie występują, zaś w Republice Czeskiej jest to wspominane już kilkakrotnie Škoda Muzeum. Trzeba jednak zaznaczyć, że mniejsze, prywatne muzea – pomimo problemów finansowych – mają jedną, dużą zaletę – jest to pasja i determinacja ich założycieli. Wiedza i miłość tych osób do pojazdów oraz techniki przekłada się w dużym stopniu na odbiór jednostki, ponieważ nawet w przypadku, kiedy odwiedzamy niewielki obiekt, oferujący jedynie opisy eksponatów i właściciela za przewodnika, jako turyści potrafimy wynieść z takiej podróży emocjonalnie i edukacyjnie więcej niż z niejednego potężnego muzeum wypełnionego nowoczesnymi technologiami i oferującego do „konsumpcji” wykreowany przekaz. Co prawda niektóre prywatne muzea są nastawione przede wszystkim na zysk (jako przykłady można tu chyba wskazać obiekty w Ołomuńcu i Lesnej koło Znojma), ale jest to zdecydowana mniejszość.

Literatura

- Blasi W., 2014, *Automobile Industry (Austria-Hungary)*, [w:] U. Daniel, P. Gatrell, O. Janz, H. Jones, J. Keene, A. Kramer, B. Nasson (red.), *1914-1918-online. International Encyclopedia of the First World War. Freie Universität Berlin*, https://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/automobile_industry_austria-hungary [16.10.2020]
- Bonti M., 2014, *The corporate museums and their social functions: some evidence from Italy*. „European Scientific Journal”, 10(10), s. 141–150
- Brzostkwinia W., 2010, *Zajezdnia na Wawrzyńca – zabytek techniki*, [w:] E. Wyka (red.), *Biuletyn Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie, zeszyt 3*, Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie, Kraków, s. 7–40
- Buczkowska K., Mikos von Rohrscheidt A. (red.), 2009, *Współczesne formy turystyki kulturowej*, Wyd. AWF w Poznaniu, Poznań
- Cater C.I., 2017, *Tourism on two wheels: Patterns of motorcycle leisure in Wales*, „Tourism Management”, 61, s. 180–189

- Cudny W., 2018, *Car tourism*, Springer International Publishing AG, Cham
- Cudny W., Horňák M., 2016, *The tourist function in a car factory Audi Forum Ingolstadt example*, „Bulletin of Geography. Socio-economic Series”, 33, s. 23–38
- Cudny W., Jolliffe J., 2019, *Car tourism – conceptualization and research advancement*, „Geografický časopis/Geographical Journal”, 71(4), s. 319–340
- Domański B., Guzik R., Gwosdz K., Dej M., 2013, *The crisis and beyond: the dynamics and restructuring of automotive industry in Poland*, „International Journal of Automotive Technology and Management”, 13(2), s. 151–166
- Durdík T., 2000, *Ilustrovaná encyklopedie českých hradů*, Libri s.r.o. nakladatelství, Praha
- Dudziak T., Dziedzic M., 1999, *Okolice Wrocławia: 12 tras pieszych dla każdego. Przewodnik krajoznawczo-turystyczny*, Oficyna Wydawnicza Oddziału Wrocławskiego PTTK „Sudety”, Wrocław
- Fjelstul J., Fyall A., 2015, *Sustainable Drive Tourism: A Catalyst for Change*, „International Journal of Tourism Research”, 17(5), s. 460–470
- Frash Jr. R. E., Blose J. E., 2019, *Serious leisure as a predictor of travel intentions and flow in motorcycle tourism*, „Tourism Recreation Research”, 44(4), s. 516–531
- Frash Jr. R. E., Blose J. E., Smith W. W., Scherhag K., 2018, *A multidisciplinary marketing profile of motorcycle tourists: explorers escaping routine to find flow on scenic routes*, „Tourism Recreation Research”, 43(4), s. 432–444
- Freiwillig P., 2016, *Odpadní přádelna Karl Bienert junior v Bílém Potoce/The Karl Bienert jr. spinning mill in Bílý Potok (Weissbach)*, [w:] M. Matěj, M. Ryšková, U.I. Gustafsson (red.), *Technical monuments in Norway and the Czech Republic/Technické památky v Norsku a České republice*, NPÚ, ÚOP v Ostravě, Ostrava, s. 164–171
- Freiwillig P., 2017, *Od mlýnů k továrnám. Výrobní stavby na Frýdlantsku*. Roman Karpaš RK, Liberec
- Gerber P., 2020, *Uwagi na temat ochrony historycznych obiektów przemysłowych. Śląskie doświadczenia*, „Architectus”, 1(61)/2020, s. 69–80
- Girsa V., Hanzl M., Michoinová D., Wizovsky T., 2009, *Hrad Bečov – projekt konzervace a prezentace*, Národní památkový ústav, Praha
- Golonka M., Pochwała S., 2010, *Rewaloryzacja i adaptacja zajezdni na cele muzealne w ramach projektu „Kwartal św. Wawrzyńca – budowa centrum kulturowego na krakowskim Kazimierzu”*, [w:] E. Wyka (red.), *Biuletyn Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie, zeszyt 3*, Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie, Kraków, s. 58–70
- Guzik R., Domański B., Gwosdz K., 2020, *Automotive Industry Dynamics in Central Europe*, [w:] A. V. Covarrubias, S. M. Ramírez Perez (red.), *New Frontiers of the Automobile Industry*, Springer International Publishing, s. 377–397
- Hallo J.C., Manning R.E., 2009, *Transportation and recreation: a case study of visitors driving for pleasure at Acadia National Park*, „Journal of Transport Geography”, 17(6), s. 491–499
- Jędrusiak T., 2011, *Turystyka kulturowa w obiektach poprzemysłowych – zagadnienia ogólne*, „Turystyka Kulturowa”, 6/2011, s. 17–34
- Kent R., Elliott C., 1995, *Scenic routes linking and protecting natural and cultural landscape features: a greenway skeleton*, „Landscape and Urban Planning”, 33(1–3), s. 341–355
- Kołodziejczyk K., 2011, *Historia, stan i perspektywy wykorzystania w turystyce dziedzictwa wrocławskiej komunikacji tramwajowej*, [w:] K. Widawski (red.), *Turystyka kulturowa na Dolnym Śląsku – wybrane aspekty: tom 2*, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 119–150

- Kołodziejczyk K., 2014, *Rozwój oferty turystycznych linii kolejowych północnej Walii*, [w:] S. Tanaś, J. Mokras-Grabowska (red.), *Warsztaty z Geografii Turyzmu. Tom 4: Od autentyczności do komercji – o doświadczaniu w turystyce*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 139–158
- Kołodziejczyk K., 2015, *Zagospodarowanie zorganizowanych punktów wejściowych na szlaki turystyczne*, „Folia Turistica”, 35, s. 83–114
- Kołodziejczyk K., 2016, *Przekształcenia zabytkowych zajezdni komunikacji miejskiej we Wrocławiu w obiekty kulturalno-turystyczne*, „Turystyka Kulturowa”, 6/2016, s. 51–78
- Kołodziejczyk K., 2017, *Muzeum Techniczne Gór Izerskich*, „Sudety. Przyroda, Kultura, Historia”, 3(167)/2017, s. 10–17
- Kołodziejczyk K., 2018, *Potencjał polskich miast pod względem zabytkowych tramwajów i ich wykorzystanie w turystyce*, „Ekonomiczne Problemy Turystyki”, 42, s. 209–224
- Kołodziejczyk K., 2019a, *Zabytkowa Linia Tramwajowa we Wrocławiu – analiza oferty turystycznej z punktu widzenia turystyki miejskiej*, „Turyzm/Tourism”, 29(1), s. 25–36
- Kołodziejczyk K., 2019b, *Państwowe zabytki architektury udostępnione do zwiedzania w Republice Czeskiej – analiza funkcjonowania*, „Turystyka Kulturowa”, 4/2019, s. 20–64
- Kołodziejczyk K., 2020, *Między elitarnością i egalitaryzmem – w poszukiwaniu właściwego charakteru produktu turystycznego Zabytkowej Linii Tramwajowej we Wrocławiu*, „Turyzm/Tourism”, 30(1), s. 107–124
- Křenová Z., Kiener H., 2012, *Europe's Wild Heart – still beating? Experiences from a new transboundary wilderness area in the middle of the old continent*, „European Journal of Environmental Sciences”, 2, s. 115–124
- Kruczek Z., 2014, *Frekwencja w atrakcjach turystycznych*, Polska Organizacja Turystyczna, Kraków–Warszawa
- Kruczek Z., 2017, *Frekwencja w atrakcjach turystycznych w latach 2011–2015. Dynamika, trendy, studia przypadku*. Proksenia, Kraków
- Kruczek Z., 2019, *Frekwencja w atrakcjach turystycznych w latach 2016–2018*, Polska Organizacja Turystyczna, Kraków–Warszawa
- Kucharski J., Kikin A., 2010, *Działania na rzecz ochrony historycznego taboru tramwajowego w Krakowie*, [w:] E. Wyka (red.), *Biuletyn Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie, zeszyt 3*, Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie, Kraków, s. 41–47
- Láska O., 2018, *Výroční zpráva o Muzeu MHD za rok 2018*, Muzeum MHD Střešovice, Praha, <https://www.dpp.cz/cs/data/2019/Muzeum%20MHD/muzeum-mhd-vz-2018.pdf> [20.10.2020]
- Lisowska A., 2016, *Stara Kopalnia Centrum Nauki i Sztuki w Wałbrzychu – przykład rewitalizacji obiektów przemysłowych na cele kulturowe*, „Turystyka Kulturowa”, 4/2016, s. 6–20
- Liszewski S., 1995, *Przestrzeń turystyczna*, „Turyzm”, 5(2), s. 87–103
- Liszewski S., Baczwiarow M., 1998, *Istota i właściwości przestrzeni rekreacyjno-turystycznej*, „Turyzm”, 8(1), s. 39–67
- Marak J., Wyrzykowski J., 2010, *Klasyfikacja ruchu turystycznego*, [w:] J. Wyrzykowski, J. Marak (red.), *Turystyka w ujęciu interdyscyplinarnym*, Wyższa Szkoła Handlowa, Wrocław, s. 20–29
- Margolius I., Henry J.G., 2015, *Tatra – The Legacy of Hans Ledwinka*, Veloce Publishing Ltd., Poundbury

- Michnicka K., 2020, *Turystyka motoryzacyjna – stan i perspektywy rozwoju na wybranych przykładach europejskich*, praca magisterska pod kierunkiem dra Krzysztofa Kołodziejczyka, Zakład Geografii Regionalnej i Turystyki, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Wydział Nauk o Ziemi i Kształtowania Środowiska, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław (maszynopis)
- Mika M., 2007, Klasyfikacja ruchu turystycznego, [w:] W. Kurek (red.), *Turystyka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, s. 197–198
- Mikos von Rohrscheidt A., 2008, *Turystyka kulturowa: fenomen, potencjał, perspektywy*, GWSHM Milenium, Gniezno
- Návštěvnost muzeí a galerií w krajích ČR w roce 2011*, b.r.w., Národní informační a poradenské středisko pro kulturu, Centrum informací a statistik kultury, Praha
- Návštěvnost muzeí a galerií w krajích ČR w roce 2012*, b.r.w., Národní informační a poradenské středisko pro kulturu, Centrum informací a statistik kultury, Praha
- Návštěvnost muzeí a galerií w krajích ČR w roce 2013*, b.r.w., Národní informační a poradenské středisko pro kulturu, Centrum informací a statistik kultury, Praha
- Návštěvnost muzeí a galerií w krajích ČR w roce 2014*, b.r.w., Národní informační a poradenské středisko pro kulturu, Centrum informací a statistik kultury, Praha
- Návštěvnost muzeí a galerií w krajích ČR w roce 2015*, b.r.w., Národní informační a poradenské středisko pro kulturu, Centrum informací a statistik kultury, Praha
- Návštěvnost muzeí a galerií w krajích ČR w roce 2016*, b.r.w., Národní informační a poradenské středisko pro kulturu, Centrum informací a statistik kultury, Praha
- Návštěvnost muzeí a galerií w krajích ČR w roce 2017*, b.r.w., Národní informační a poradenské středisko pro kulturu, Centrum informací a statistik kultury, Praha
- Návštěvnost muzeí a galerií w krajích ČR w roce 2018*, b.r.w., Národní informační a poradenské středisko pro kulturu, Centrum informací a statistik kultury, Praha
- Návštěvnost muzeí a galerií w krajích ČR w roce 2019*, b.r.w., Národní informační a poradenské středisko pro kulturu, Centrum informací a statistik kultury, Praha
- NIPOS, 2020, *Kultura České Republiky 2019 v číslech*, Národní informační a poradenské středisko pro kulturu, Centrum informací a statistik kultury, Praha
- Novelli M. (red.), 2005, *Niche tourism: contemporary issues, trends and cases*, Elsevier Butterworth-Heinemann, Oxford
- Perzyński M., 2012, *Dolnośląskie zamki, dwory i pałace: przewodnik dla dociekliwych*, Wrocławski Dom wydawniczy, Wrocław
- Piątkowska K., 2014, *The Corporate Museum: A New Type of Museum Created as a Component of Company Marketing*, „The International Journal of the Inclusive Museum”, 6(2), s. 29–37
- Pinch P., Reimer S., 2011, *Moto-mobilities: geographies of the motorcycle and motorcyclists*, „Mobilities”, 7(3), s. 439–457
- Pokojska W., 2014, *Mercedes-Benz Museum Stuttgart – muzeum idealne?*, „Zarządzanie w Kulturze”, 15(2), s. 117–130
- Prideaux B., Carson D. (red.), 2011, *Drive Tourism: trends and emerging markets*. Routledge, Abingdon
- Reformat B., 2018, *Dark tourism jako niszowa forma turystyki kulturowej*, [w:] B. Pabian, B. Reformat (red.), *Kierunki rozwoju innowacji w turystyce*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, Katowice, s. 16–24
- Rostocki A. M., 2009, *Poczet twórców motoryzacji*, ZP Grupa Sp. z o.o., Warszawa

- Scuttari A., 2019, *Cycling and Motorcycling Tourism. An Analysis of Physical, Sensory, Social, and Emotional Features of Journey Experiences*, Springer Nature Switzerland AG, Cham
- Seznam, b.r.w., *Mapy*, <https://mapy.cz/> [13.10.2020]
- Stasiak A., 2011, *Turystyka rodzinna w świecie ponowoczesnym*, [w:] J. Śledzińska, B. Włodarczyk (red.), *Turystyka rodzinna a zachowania prospołeczne*, Wyd. PTTK „Kraj”, Warszawa, s. 27–38
- Sykes D., Kelly K. G., 2016, Motorcycle drive tourism leading to rural tourism opportunities, „Tourism Economics”, 22(3), s. 543–557
- Szelichowski S., 2017, *Motoryzacja w Polsce*, P.H.W. FENIX, Bełchatów
- Šílová H., Lindnerová V., 2017, *Základní statistické údaje o kultuře v České republice 2016, I. díl: Kulturní dědictví: muzea, galerie a památkové objekty*, Národní informační a poradenské středisko pro kulturu (NIPOS), Centrum informací a statistik kultury, Praha
- Šílová H., Lindnerová V., 2019, *Základní statistické údaje o kultuře v České republice 2018, I. díl: Kulturní dědictví: muzea, galerie a památkové objekty*, Národní informační a poradenské středisko pro kulturu (NIPOS), Centrum informací a statistik kultury, Praha
- Škoda Auto, 2020, *ŠKODA Muzeum: Rostoucí návštěvnost i v roce 2019*, <https://www.skoda-auto.cz/novinky/novinky-detail/2020-01-15-navstevnost-muzea> [11.10.2020]
- Ustawa o muzeach* z dnia 21 listopada 1996 r., Dz. U. 1997, Nr 5, poz. 24, t.j. Dz. U. 2020, poz. 902
- Vlček P., 2001, *Ilustrovaná encyklopedie českých zámků*, Libri s.r.o. nakladatelství, Praha
- Volte R., 1995, *The Petersen Automotive Museum. „Technology and Culture”*, 36(3), s. 646–650
- Vystoupil J., Šauer M., 2012, *Geography of tourism of the Czech Republic*, [w:] J. Wyrzykowski, K. Widawski (red.), *Geography of tourism of Central and Eastern Europe countries*, Institute of Geography and Regional Development, University of Wrocław, Wrocław, s. 103–139
- Vystoupil J., Šauer M., 2017, *Geography of tourism in the Czech Republic*, [w:] J. Wyrzykowski, K. Widawski K (red.), *The Geography of Tourism of Central and Eastern European Countries*, Springer International Publishing, Cham, s. 149–188
- Wegner J., 1974, *Nieborów i Arkadia*, Wydział Kultury Fizycznej i Turystyki dla Miasta Łodzi i Województwa Łódzkiego, Wojewódzki Ośrodek Informacji Turystycznej w Łodzi, Łódź
- Widawski K., Duda-Seifert M. (red.), 2014, *Turystyka przemysłowa w kontekście rozwoju zrównoważonego*, Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego 32, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław
- Włodarczyk B., 2009, *Przestrzeń turystyczna. Istota, koncepcje, determinanty rozwoju*, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź
- Włodarczyk B., 2014, *Przestrzeń w turystyce, turystyka w przestrzeni – o potrzebie definicji, delimitacji i klasyfikacji*, „Turyzm”, 24(1), s. 25–35
- Wu H.-Ch., Ai Ch.-H., Chang Y.-Y., 2019, *What Drives Experiential Sharing Intentions Towards Motorcycle Touring? The Case of Taiwan*, „Journal of China Tourism Research”, <https://doi.org/10.1080/19388160.2019.1705955>
- Xie P. F., 2006, *Developing industrial heritage tourism: A case study of the proposed jeep museum in Toledo, Ohio*, „Tourism Management”, 27(6), s. 1321–1330

The popularity of automotive tourism through the perspective of attendance at automotive museums in Poland and the Czech Republic

Abstract: Automotive tourism, according to the definition proposed by the authors, is a form of cultural tourism in which the goal and motivation of tourist migrations is to visit places related to the automotive industry, important for its development and history (automotive museums, private vintage car collections, car factories, events). The aim of the article is to assess the popularity of this type of tourism in Poland and the Czech Republic, taking into account attendance at automotive museums and collections of vintage vehicles accessible to tourists. A detailed analysis was preceded by an inventory of such facilities in both countries. Based on the statistics, it can be concluded that the popularity of automotive tourism is comparable to other forms of cultural tourism. Changes in attendance in the analysed museums show how important the quality of their offer is for the perception of a given facility. Large, well-organised and modern facilities record an increase in the number of visitors, while the lack of development may reduce interest. The potential of automotive tourism has been noticed especially by large corporations, as evidenced by the Škoda Museum in Mladá Boleslav, which is characterised by the highest number of visitors among the analysed institutions in both countries.

Keywords: automotive tourism, automotive museums, tourist attendance, Poland, Czech Republic