

Dorota Świtła-Trybek,

Uniwersytet Opolski, Katedra Kulturoznawstwa i Folklorystyki

Lokomotywy i wagoniki górnicze jako pamiątki historii oraz atrakcje turystyczne

Słowa klucze: pomnik, historia górnictwa, atrakcja turystyczna, Śląsk

Streszczenie

Celem publikacji są lokomotywy i wagoniki górnicze, które współcześnie można spotkać w wielu przestrzeniach miejskich związanych z funkcjonowaniem zakładów wydobywczych. Autorka na podstawie penetracji terenowej na Dolnym i Górnym Śląsku omawia ich lokalizację (wyróżnia kilka charakterystycznych miejsc występowania) oraz genezę powstania, także formy i wygląd tychże obiektów, jednocześnie akcentując funkcje, jakie współcześnie one pełnią. Wagoniki i lokomotywy górnicze – traktowane jako autentyczne elementy dziedzictwa kulturowego – można zakwalifikować jako atrakcje turystyczne w różnych formach turystyki kulturowej.

Wstęp

W ostatnich kilku dekadach widoczny jest gwałtownie rozwijający się ruch na rzecz upamiętniania różnorodnych wydarzeń, postaci, miejsc itd. Żyjemy w „epoce upamiętniania”, w której wszystko może zyskać miano świadectwa przeszłości i tym samym być poddane memorialnym praktykom. Erupcja pamięci skłania współczesnego człowieka do poszukiwania odpowiedzi na pytania o przeszłość, w której ukryta jest jego tożsamość [Nora 2002, s. 62]. Wymownym świadectwem tego, co było, co przez wieki kształtowało rytm życia określonych społeczności, są materialne ślady w postaci różnych obiektów (często już tylko ich pozostałości), np. mieszkalnych, przemysłowych, narzędzi codziennego użytku, pracy (fragmenty maszyn) itd. „Przeszłość odzwierciedla się bowiem praktycznie w każdym przedmiocie i zjawisku, które trwa do dziś. W konsekwencji nośnikiem pamięci o przeszłości, przynajmniej potencjalnym, jest dosłownie wszystko (...). Na naszych oczach rodzą się nowe nośniki pamięci – te o naszych czasach – poczynając od domów, w których żyjemy, a na ewentualnie zachowanych listach, pisanych dziennikach, fotografiach, gazetach i książkach kończąc (...). Sami celowo tworzymy nośniki pamięci – np. przez budowanie pomników wydarzeń, których byliśmy świadkami” [Kula 2002, s. 32].

W grupie przedmiotowych nośników pamięci znajdują się lokomotywy i wagoniki górnicze będące dokumentem działalności produkcyjnej człowieka, przeobrażeń gospodarczych i technologicznych. Ich lokalizacja ma bezpośredni związek z historią i charakterem przestrzeni, w których one znajdują się współcześnie. W większości bowiem przypadków nawiązują do miejsca stanowiącego podstawę ich funkcjonowania – zakładu wydobywczego. Obiekty te, poddane gruntownej renowacji, zaczynają pełnić nową rolę, stają się cennymi pamiątkami przeszłości oraz atrakcjami turystycznymi.

Celem publikacji są lokomotywy i wagoniki górnicze, które współcześnie można spotkać w wielu przestrzeniach miejskich związanych z funkcjonowaniem zakładów wydobywczych. Autorka na podstawie penetracji terenowej na Dolnym i Górnym Śląsku omawia ich lokalizację (wyróżnia kilka charakterystycznych miejsc występowania) oraz genezę powstania, także formy i wygląd tychże obiektów, jednocześnie akcentując funkcje, jakie współcześnie one pełnią.

Przedstawiony materiał opracowano na podstawie penetracji terenowej prowadzonej w województwach śląskim i dolnośląskim, gdzie eksploatacja węgla kamiennego przez

stulecia miała wpływ na życie tutejszych mieszkańców i gdzie materialnych śladów po tej działalności jest najwięcej. Autorka, rejestrując wspomniane obiekty, zastosowała metodę obserwacji, która zakłada „jakiś rodzaj osobistego doświadczenia i badacz nic nie wiedziałby od strony teoretycznej na temat rzeczywistości, gdyby nie miał praktycznego kontaktu z rzeczywistością tego samego lub podobnego rodzaju” [Znaniecki 2008, s. 202]. Bezpośrednim efektem obserwacji są fotografie wykonane przez autorkę w różnych przestrzeniach, które pozwalają uchwycić najistotniejsze elementy odzwierciedlające charakter, miejsce, jak i współczesne przeznaczenie wagoników i lokomotyw górniczych.

Z dziejów górnictwa węglowego

Dzieje górnictwa węgla sięgają starożytności. Najstarsze informacje o wykorzystywaniu czarnego kamienia pochodzą z Chin, gdzie używany był do ogrzewania łaźni i jako opał domowy, do wypalania porcelany, warzenia soli, wytapiania cynku i odlewania żelaza, do bielenia tkanin (popiół) [Jaros 1975, ss. 18-19]. W Europie kopalnię tę najwcześniej używano w Anglii i nieco później (X/XI w.) na kontynencie europejskim, o czym świadczą dokumenty historyczne z zagłębi węglowych w Akwizgranie i Zwickau. Eksploatawanie tego surowca na ziemiach polskich w porównaniu do innych pozyskiwanych złóż (krzemienia, złota, srebra, ołowiu, miedzi, żelaza, cynku) nie ma odległej historii i według znawców przedmiotu liczy około 500 lat. Przez długi czas zapotrzebowanie na węgiel kamienny było ograniczone, stosowany był on przede wszystkim w kuźniach (do podgrzewania żelaza), warzelniach soli, wapiennikach i w niektórych innych zakładach przemysłowych. Wydobywaniem zajmowali się niewykwalifikowani pracownicy, zazwyczaj chłopci, kowale, którzy wykopywali odpowiednie ilości węgla na własne potrzeby [Jaros 1988, s. 9]. Najwcześniej węgiel pozyskiwano w kopalniach Zagłębia Dolnośląskiego – od XV wieku [Piątek 1989, s. 10]. Znaczący przedmiot uważają jednak, że znany i stosowany był na tym obszarze już wcześniej. Natomiast w Zagłębiu Górnym kopalnia ta eksploatowana jest od połowy XVI wieku [Piernikarczyk 1933, s. 146].

W powojennej Polsce węgiel kamienny stał się podstawą rozwoju gospodarki, energetyki i najważniejszą branżą eksportową. W wydobywaniu czarnego kamienia Polska prześcignęła dwa dotychczasowe mocarstwa węglowe – w 1967 roku Niemiec i Republikę Federalną i w 1972 roku Wielką Brytanię (zajmując czwarte miejsce na świecie za Stanami Zjednoczonymi, Związkiem Radzieckim i Chinami), natomiast pod względem wielkości eksportu węgla kamiennego uplasowała się na drugiej pozycji w świecie po Stanach Zjednoczonych [Lijewski 1978, ss. 96-97]. W 1975 roku rozpoczęto zagospodarowywać nowy rejon górniczy na Wyżynie Lubelskiej (Lubelskie Zagłębie Węglowe).

W 1989 roku, w związku z przeobrażeniami ustrojowymi i planowaną reformą krajowej gospodarki, rozpoczął się proces restrukturyzacji górnictwa węgla kamiennego. Funkcjonowało wówczas 70 kopalń, w których zatrudnionych było 415 740 pracowników; wydobywano 192,7 mln ton energetycznego surowca [Probierz 2001, s. 81]. W wyniku restrukturyzacji wiele zakładów wydobywczych uległo likwidacji, zaprzestano wydobywania w kopalniach zagłębia dolnośląskiego („Wałbrzych”, „Victoria”, „Thorez”, „Nowa Ruda”), wiele kopalń połączono z innymi zakładami wydobywczymi. Obecnie w wyniku przekształceń w przemyśle wydobywczym funkcjonuje 31 kopalń węgla kamiennego, w których pracuje ponad 100 tys. ludzi. Wszystkie kopalnie, poza „Bogdanką” z województwa lubelskiego, skupione są w trzech organizacjach gospodarczych: Kompanii Węglowej, Katowickim Holdingu Węglowym oraz Jastrzębskiej Spółce Węglowej; jedna kopalnia działa w ramach Południowego Koncernu Energetycznego (ZGE Sobieski-Jaworzno III), natomiast „Bogdanka” funkcjonuje samodzielnie.

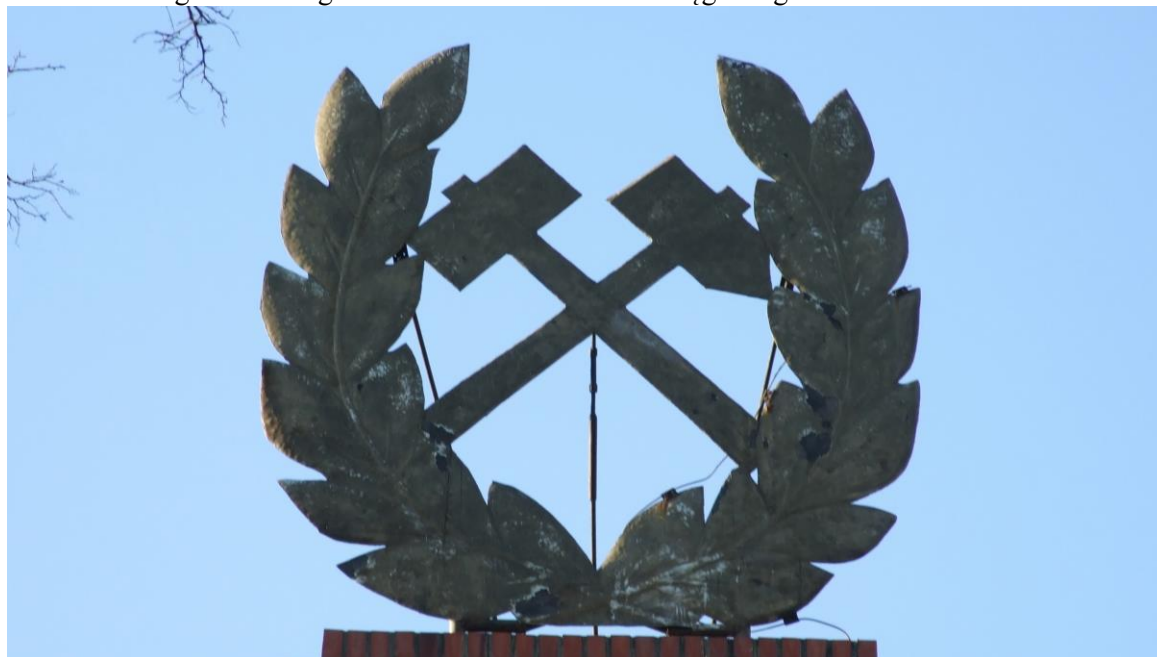
Symbole górnicze

Wieże szybowe, skrzyżowane narzędzia (żelazko/żelosko i perlik/pyrlik) i wagoniki z węglem to bodaj najbardziej rozpoznawalne symbole górnicze. Pierwsze o odpowiedniej wielkości, charakterystycznym wyglądzie: wieże basztowe, stalowe, żelbetowe jedno lub dwuzastrzałowe o konstrukcji kratownicowej, ramowej [Frużyński, Wybraniec 2008] górują nad krajobrazem, a widoczne ze wszystkich stron, są dominantami przestrzennymi i znakami topograficznymi. Ich obecność niejako natychmiast wskazuje na istnienie zakładu wydobywczego. Warto jednak wspomnieć, iż w latach 1990., kiedy nastąpiły kolejne etapy restrukturyzacji przemysłu węglowego, wiele funkcjonujących przez ostatnie stulecie wież szybowych zostało bezpowrotnie zniszczonych. Wyburzano je, rozmontowano, albo też stały się łatwym łupem złomiarzy, którzy sukcesywnie rozkradali to, co miało jakąkolwiek wartość materialną. Słowem, podzieliły los innych niechcianych i kłopotliwych obiektów industrialnych. Współcześnie tych unikatowych zabytków techniki inżynierskiej zostało jedynie około 150.

Natomiast wspomniane narzędzia (żelazko – krótki kilof, jego górna część trzonka wychodzi poza obrys metalowej części i perlik – młot posiadający obydwie płaskie końce, uderzano nim w żelazko) stanowią godło górnicze (nazywane kupłą). Znajduje się ono w herbach wielu miast o tradycjach górniczych (Czerwionka-Leszczyny, Świętochłowice, Złoty Stok, Srebrna Góra, Wojcieszów), jest obowiązkowym elementem ozdobnym galowego munduru górniczego (najbardziej dostrzegalnym na czako), można go zobaczyć również na elewacjach budynków będących własnością kopalń, pomnikach nagrobnych górników, widnieje również w symbolice klubów sportowych związanych z górniczymi regionami (np. Górnik Zabrze, GKS Bełchatów, KS Górnik Sosnowiec) itd. (fot. 1 i 2).

Widok wagoników (z urobkiem lub bez niego) nie jest już tak oczywisty, bowiem ich pierwotna lokalizacja – zakład pracy – ogranicza dostęp do nich, jest on zarezerwowany przede wszystkim dla osób w nim zatrudnionych. Są to z pewnością obiekty będące częścią zmechanizowanego wyposażenia zakładu wydobywczego, pełniące określone funkcje. Ich podstawowym przeznaczeniem jest transportowanie wagonami urobku i odpadów, a także ludzi. Wtórne ich umiejscowienie jest nadaniem im zupełnie nowej funkcji, o czym będzie mowa później.

Fot. 1. Godło górnicze na gmachu Muzeum Górnictwa Węglowego w Zabrzu



Źródło: fot. D. Świtala-Trybek

Fot. 2. Młoty górnicze na pomniku ofiar katastrofy w kopalni (1923 r.), cmentarz w Nowej Rudzie

Źródło: fot. D. Świtła-Trybek

Atrakcja turystyczna

W polskiej literaturze fachowej termin „atrakcja turystyczna” nie został jednoznacznie zdefiniowany [Kruczek 2011, s. 7], często też „walory turystyczne są utożsamiane z atrakcjami turystycznymi” [Gołębski 2002, s. 66]. Spośród wielorakich propozycji konkretyzacji tego pojęcia na uwagę zasługuje spojrzenie D. MacCannella. Jego zdaniem atrakcja to „empiryczny związek pomiędzy turystą, widokiem i oznacznikiem, który jest informacją o widoku” [MacCannell 2002, s. 64]. Zatem, aby mówić o atrakcji, najpierw turyście trzeba wskazać, co nią jest. Służą temu oznaczniki w postaci tabliczek informacyjnych, przewodników, map, slajdów, widokówek itp. Współcześnie wszystko może być atrakcją turystyczną: zabytki, krajobrazy, kulinaria, festiwale, obiekty przemysłowe, różnorodne wydarzenia (np. muzyczne, taneczne, sportowe) itp. Trzeba jednak pamiętać, na co zwracają uwagę specjaliści, iż wokół atrakcji powstają tzw. pułapki turystyczne – „tourist trap”. Ich podstawowymi cechami są: przyciąganie turystów za wszelką cenę, bazowanie na niewybrednych gustach (kicz), wyciągnięcie od turystów pieniędzy, produkty oparte na pułapkach są zaprzeczeniem idei turystyki kulturowej [Kruczek 2009, s. 5].

Wiadomo, że poszczególne miejsca cieszą się większą lub mniejszą popularnością wśród turystów. Jedne obiekty i wydarzenia – poprzez wysoki poziom swojej atrakcyjności i długą historię trwania – przyciągają w ciągu roku miliony turystów (np. piramidy w Gizie, Bazylika św. Piotra w Rzymie, Wieża Eiffla w Paryżu, mur chiński, Oktoberfest – dożynki chmielne w Monachium), inne stają się przedmiotem zainteresowania mniejszej grupy ludzi, zazwyczaj znawców przedmiotu, erudyty, dla których podróż do konkretnego miejsca jest czymś więcej niż tylko doznaniem poznawczym i estetycznym. „Nie ma jednego, wzorcowego doświadczenia turystycznego. Sposób patrzenia na świat zależy od społeczeństwa, grupy społecznej i epoki historycznej” [Urry 2007, s. 14].

R. Dawidson wyróżnił sześć kategorii atrakcji: walory naturalne, atrakcje historyczne i kulturalne będące dziełem człowieka, urządzenia sportowe, obiekty zapewniające rozrywkę, ekscentryczne środki przejazdu, zakupy [Gołembski 2002, s. 66]. Z kolei J. Swarbrooke proponuje podział atrakcji na cztery grupy: 1. naturalne atrakcje turystyczne ukształtowane przez przyrodę, np. plaże, klify, fiordy, osobliwości skalne, jeziora, rzeki, lasy; 2. dzieła stworzone przez człowieka dla celów innych niż turystyczne, które z czasem stały się atrakcjami samymi w sobie, np. obiekty prehistoryczne, zabytkowe budowle świeckie, budowle sakralne, ośrodki przemysłowe; 3. miejsca zaprojektowane i zbudowane od podstaw jako atrakcje, np. parki rozrywki, kasyna, uzdrowiska itp. i 4. imprezy rozrywkowe, kulturalne, religijne, sportowe [za: Kruczek 2011, s. 11]. Atrakcja turystyczna – jak chociażby widać z powyższych kategoryzacji – jest pojęciem niezwykle pojemnym. Obejmuje wiele zjawisk związanych z różnymi „środowiskami”: przyrodą, kulturą, techniką, które przyciągają i zwracają uwagę turystów. Bez względu jednak na fakt, co jest przedmiotem turystyki, ważne wydaje się stwierdzenie McCanella, iż: „wszystkie atrakcje turystyczne są doświadczeniami kulturowymi” [MacCannell 2002, s. 37].

Lokomotywy i wagoniki górnicze – atrakcje turystyczne w różnych formach turystyki kulturowej

Turystyka kulturowa – fenomen współczesnej turystyki – zawiera wiele zróżnicowanych form [Kowalczyk 2008; Buczkowska 2008, Mikos v. Rohrscheidt 2009, 2010a], które wyznaczają poszczególne segmenty usług turystycznych i są atrakcyjną propozycją dla konkretnego, stale rosnącego kręgu odbiorców [Mikos v. Rohrscheidt 2010a, s. 9]. Każda forma turystyki kulturowej związana jest z jakąś charakterystyczną przestrzenią, w obrębie której dokonuje się przekaz kulturowy. Wagoniki i lokomotywy górnicze, które wyróżniono w niniejszym artykule, są częścią **krajobrazu miejsko-przemysłowego dwóch regionów: Górnego i Dolnego Śląska**, ukształtowanego przez człowieka i podporządkowanego człowiekowi w wyniku industrializacji i urbanizacji obszarów bogatych w węgiel kamienny. Powstające tam od połowy XIX wieku zakłady przemysłowe przeobraziły dotychczasowy krajobraz uzupełniając go z jednej strony w charakterystyczne obiekty i urządzenia przemysłowe (kopalnie, huty, koksownie i in.), hałdy (usypane z odpadów), zaś z drugiej – w budynki mieszkalne przeznaczone dla zatrudnianych w nich pracowników i ich rodzin (kolonie i osiedla robotnicze), które stały się załącznikiem późniejszych miast. Taki rodowód mają np.: Chorzów, Zabrze, Katowice, Mysłowice, Ruda Śląska.

Dla turystów podróżujących po regionach czy miejscowościach kojarzonych z tradycjami górniczymi atrakcją turystyczną nie zawsze musi być kopalnia z charakterystyczną wieżą wyciągową, zabudowaniami zakładowymi i specyficznym (ukształtowanym przez człowieka) krajobrazem wokół. Może nią być jakiś „element składowy” związany ze „światem górniczym”, który traktowany jest w kategoriach dziedzictwa kulturowego. Takimi „elementami składowymi” niewątpliwie są lokomotywy i wagoniki. „Traktując dziedzictwo kulturowe jako atrakcję, produkt turystyczny, zdawać musimy sobie sprawę, że tak naprawdę myślimy jedynie o fragmentach tego dziedzictwa, które podlegają wartościowaniu według określonych kryteriów. Są one arbitralne. Gdyż mniejsze znaczenie ma rzeczywista (dawna) wartość jakiegoś elementu, większe jego czytelność i dostępność” [Kruczek 2011, s. 13].

Wagoniki i lokomotywy górnicze – traktowane jako autentyczne elementy dziedzictwa kulturowego – można zakwalifikować jako atrakcje turystyczne w następujących formach turystyki kulturowej: **turystyce przemysłowej, turystyce miejskiej, turystyce regionalnej i turystyce tematycznej**. Ze względu jednak na charakter prezentowanych obiektów,

ich lokalizację, funkcje, szerokie spectrum związanych z nimi wątków, wymienione formy turystyki kulturowej krzyżują się ze sobą.

Turystyka przemysłowa, zwana też turystyką industrialną (*industrial tourism*), jest stosunkowo młodą dziedziną turystyki i rekreacji, która w ostatnich kilku latach zyskuje coraz większą liczbę zwolenników tak w Polsce, jak i na świecie [Schwark 2004]. Turystyka przemysłowa zaczęła gwałtownie rozwijać się pod koniec XX wieku, co wiąże się „ze stopniowym przechodzeniem społeczeństw krajów wysoko rozwiniętych z fazy cywilizacji industrialnej do epoki cywilizacji postindustrialnej. Tym samym rosnącą popularność turystyki przemysłowej można traktować nie tylko jako przejaw autentycznych zainteresowań historią techniki, ale również jako coś w rodzaju nostalgii za minionymi czasami” [Kowalczyk 2008, s. 47]. Głównym celem tego typu turystyki jest zwiedzanie zakładów pracy różnych branż (kopalnie, huty, cukrownie, młyny, browary itp.), poznawanie cykli produkcyjnych, nowych technologii oraz tradycji i historii produkcji danych wyrobów [Różycki 2009, s. 33; Mikos v. Rohrscheidt 2010, s. 142].

Najczęściej spotykanym miejscem usytuowania wagoników i lokomotyw górniczych jest przestrzeń wokół kopalni, która z pewnością nadaje interpretację, tworzy znaczeniowy kontekst. Obiekty te – przypisane ich pierwotnemu umiejscowieniu – sprawiają, że stanowią one widoczny i namacalny fragment „górniczego świata”. W większości znajdują się na specjalnie wydzielonych skwerach przed zabudowaniami biurowców, łaźni, bramy wejściowej, wzbogacając tym samym przestrzeń zakładu wydobywczego. Stanowią substytut pracy górnika, a załadowane często węglem (bądź innym kamieniem go przypominającym) kojarzą się z jej etapem finalnym – pozyskaniem już surowcem (fot. 3).

Wagoniki i lokomotywy ustawione na fragmentach torowisk to zazwyczaj obiekty, które już przeżyły lata swojej świetności. Ich żywot w kopalni zakończył się wraz z ich wymianą na egzemplarze nowe bądź z całkowitym zaprzestaniem eksploatacji węgla w zakładzie wydobywczym. Odpowiednio zadbane, pomalowane, odrestaurowane w najdrobniejszych szczegółach zaczynają pełnić nową rolę – stają się zabytkami, przy których można zatrzymać się, oglądać i dotykać je. Turysta nie spotyka żadnych ograniczeń w bezpośrednim kontakcie z nimi w przeciwieństwie do wagoników znajdujących się już na terenie zakładu pracy, na teren którego można wejść jedynie za pozwoleniem dyrekcji.

Fot. 3. Wagonik przy kopalni „Rydułtowy Anna”



Źródło: fot. D. Świtła-Trybek

Wyróżniającą się grupą wagoników są te posiadające, oprócz charakterystycznego załadunku, inne detale, do których należą: młotki górnicze oraz napisy informujące o zakończeniu wydobywania w kopalni. Dodatkowym – obowiązkowym wręcz elementem faktograficznym – jest dokładna data (dzień, miesiąc, rok), kiedy to nastąpiło. Tak precyzyjnie wyeksponowane dane są świadectwem działalności konkretnej kopalni i jej definitywnego zamknięcia (np. napisy: *Kopalnia Anna 1832 – 11.04.2012 Ostatnia tona węgla*, fot. 4]. Wzbogacona w ten sposób zostaje symbolika tychże obiektów. „Przestrzeń symboliki obejmuje różnorodne miejsca i obszary związane z wysoko cenionymi przez dane społeczeństwo wartościami, połączonymi z przeszłością zbiorowości” [Jałowiecki, Szczepański 2006, s. 366].

Fot. 4. Wagonik przed siedzibą kopalni „Nowy Wirek” w Rudzie Śląskiej-Kochłowicach



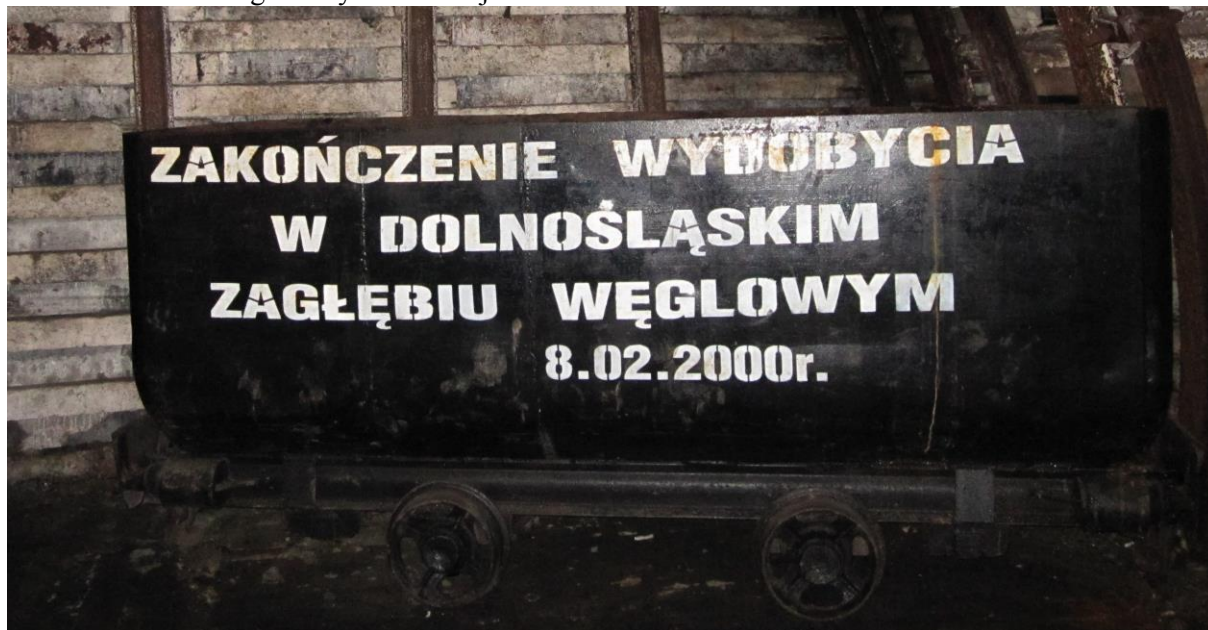
Źródło: fot. D. Świtła-Trybek

Najwięcej wagoników z napisami *Ostatnia tona węgla* pojawiło się w przestrzeniach Górnego i Dolnego Śląska w drugiej połowie lat 1990. oraz w pierwszej dekadzie XXI wieku, co bezpośrednio związane jest z przemianami gospodarczymi zapoczątkowanymi w Polsce po 1989 roku. Warto wspomnieć, iż w wyniku restrukturyzacji przemysłu węglowego zamknięto 40 kopalń węgla kamiennego. Jest to więcej niż połowa dotychczas działających zakładów wydobywczych po II wojnie światowej. Obecność wagoników z pewnością wpływa na udratyzowanie procesu przekształceń gospodarczych w naszym kraju, obiekty te są jednak wyraźnym i namacalnym dowodem tychże przeobrażeń. Wagoniki z „faktograficzną nadbudową” budują nową przestrzeń symboliczną. Kopalnia – wraz z przynależną do niej całą infrastrukturą – podlega już innemu odbiorowi. Kreuje inną rzeczywistość. Nie jest już funkcjonującym zakładem pracy z charakterystycznym ruchem kół wież wyciągowych, aktywnością pracowników podążających do i z pracy, atmosferą panującą wokół zakładu wydobywczego. Zmienia się jej przeznaczenie, podobnie jak wagoników. Stają się one zabytkami dziedzictwa przemysłowego.

Bez wątpienia reprezentatywnym i wręcz obligatoryjnym miejscem występowania lokomotyw i wagoników są skanseny górnicze. Trudno dzisiaj wyobrazić sobie zwiedzanie podziemnych wyrobisk bez możliwości zobaczenia tychże eksponatów, które należą do podstawowego wyposażenia technicznego zakładu wydobywczego. W Polsce jest kilka

górnictw skansenów (np. Kopalnia „Guido”, Skansen Górniczy „Królowa Luiza” – obie instytucje są Oddziałami Muzeum Górnictwa Węglowego w Zabrzu, Turystyczna Podziemna Trasa „Kopalnia Węgla” Nowa Ruda, Kopalnia Żłota w Żłotym Stoku, Park Tradycji w Siemianowicach Śląskich itd.), wszystkie posiadają w swoich zbiorach wagoniki i lokomotywy. Zazwyczaj można je dostrzec już przed skansenami, są jakby znakami rozpoznawczymi tychże instytucji, drogowskazami informującymi: tu jest/była kopalnia (fot. 5 i 6).

Fot. 5. W skansenie górniczym w Nowej Rudzie



Źródło: fot. D. Świtała-Trybek

Fot. 6. Wagoniki w skansenie „Królowa Luiza” w Zabrzu



Źródło: fot. D. Świtała-Trybek

Niektóre skanseny górnicze oferują turystom przejazd charakterystycznymi wagonikami. Warto wspomnieć, iż pierwsza podziemna kolejka w Polsce (czwarta w Europie) dla turystów zaczęła działać w Nowej Rudzie. Składa się z lokomotywy i trzech wagoników, jednorazowo pomieści 36 osób. Przejazd nietuzinkowym środkiem transportu jest z pewnością dużą atrakcją, niezapomnianym przeżyciem dla turystów zwiedzających kopalnię, zwłaszcza dzieci. Pozwala poczuć atmosferę towarzyszącą niegdyś górnikom zmierzającym na szychtę. Kołyszące się mocno wagoniki, przemierzające czarne korytarze, stają się w wymowie autentyczne (fot. 7). Kreują podstawowe miejsce swojego funkcjonowania, a korzystającym z nich dają możliwość nie tylko dotknięcia eksponatu, ale – na krótki czas, trwający zazwyczaj kilka, kilkanaście minut – „stania się” jego częścią, wpisując odczucia turystów w kategorie autentyczności. Turyści – konstatuje A. Wieczorkiewicz – oglądający „odtworzone w historycznych parkach tematycznych zabudowania lub pokazy prac i obrzędów w skansenach skłonni są uznać za autentyczne to, co w sposób wiarygodny odzwierciedla cechy pierwowzoru. Oceniając tego typu prezentacje jako godne zaufania, skłonni są również określić własne doświadczenie jako autentyczne” [Wieczorkiewicz 2008, s. 52].

Fot. 7. Podziemna kolejka w skansenie górniczym w Nowej Rudzie



Źródło: fot. D. Świtała-Trybek

Współcześnie zainteresowanie skansenami z tego typu atrakcjami jest bardzo duże, o czym świadczą wzrastające liczby odwiedzających je w kolejnych latach, np. w Kopalni „Guido” w 2010 roku było to ponad 75 tys. turystów, w 2011 – 89 tys., a w 2012 – już ponad 100 tys. W zabrzańskej kopalni w 2012 roku na poziomie 320 metrów oddano do użytku podwieszaną kolejkę podziemną, co z pewnością uczyniło to miejsce jeszcze bardziej atrakcyjnym dla turystów. Zainstalowana kolejka jest obecnie w Polsce jedyną, która przewozi ludzi na tak znacznych głębokościach. Znaczący przedmiot podkreślają, iż: „w poszukiwaniu cech wrażeń, które w największym stopniu mogą usatysfakcjonować turystów zwiedzających atrakcje turystyczne, często wymienia się autentyzm” [Kruczek, Kurek, Nowacki 2012, s. 157]. M. Nowacki wskazuje trzy kategorie autentyczności. Pierwsza – obiektywistyczna – jest potwierdzana przez ekspertów (związana z weryfikacją mającą wychwycić kopie, fałszyfikaty lub rekonstrukcje), druga – symboliczna, nazywana też konstruktywistyczną – tworzona społecznie, intersubiektywnie, nieustannie modyfikowana przez turystów i rezydentów oraz trzecia kategoria – doświadczeń turystycznych w sensie

egzystencjalnym – „autentyczność doświadczania samego siebie” [Nowacki 2010, s. 19]. Oczywiście, nie sposób tutaj bez wskazania konkretnych wyników badań odpowiedzieć, jaki przykład autentyczności towarzyszy turystom zwiedzającym górnicze skanseny. Można jedynie stwierdzić, iż skanseny te z całym wykazem charakterystycznych rekwizytów, a przede wszystkim z nietuzinkową przestrzenią – kilkaset kilometrów pod powierzchnią ziemi – są z pewnością obiektami o dużym potencjale atrakcyjności. Są także przykładami miejsc eksponowania dziedzictwa przeszłości, w których, w porównaniu do innych placówek muzealnych, niewiele dokonano zmian, m.in. ze względu na charakter przestrzeni.

Turystyka miejska związana jest z wieloma motywami i formami zwiedzania przestrzeni miejskiej [Buczkowska 2008, ss. 51-52]. Przyjmuje się, iż głównymi magnesami przyciągającymi turystów do miast są cztery rodzaje atrakcji: materialne (tzw. stałe, w tym obiekty zabytkowe), muzea, galerie i inne wystawy stałe lub czasowe, eventy kultury „wysokiej” lub powszechnej oraz możliwość spaceru po znanych, wielkich lub szczególnie prestiżowych strefach lub miejscach handlu połączonego z zakupami (tzw. shopping) [Mikos v. Rohrscheidt 2010b, s. 119].

Wagoniki i lokomotywy górnicze coraz częściej stają się atrakcjami turystycznymi w miejskich przestrzeniach w obrębie województwa śląskiego. W ostatnich kilku latach obiekty te umieszczano na **rondach drogowych**, a więc w miejscach o szczególnym znaczeniu w ruchu pieszych i pojazdów. Taka lokalizacja sprawia, że stają się one bardzo szybko obiektami rozpoznawalnymi, które identyfikuje się z konkretnym miastem. Wagoniki i lokomotywy w takiej „scenerii” można zobaczyć przede wszystkim w miejscowościach o tradycjach górniczych. Przykładem jest Ruda Śląska – obecnie największa gmina górnicza w Europie (na jej obszarze funkcjonują cztery kopalnie węgla kamiennego: „Pokój”, „Halemba-Nowy Wirek”, „Bielszowice”, „Wujek Ruch Śląsk”, w których zatrudnionych jest ponad 10 tys. osób, w tym większość rudzian). Rondo znajduje się w dzielnicy Halemba, dwa wagoniki (o pojemności 1100 litrów każdy) wraz z torowiskiem zostały ustawione na nim w 2012 roku. Są darem miejscowej kopalni. Na jednym z nich widnieje napis i logo miasta, na drugim – logo Kompanii Węglowej i nazwa kopalni: „Oddział Halemba-Wirek”. W sezonie letnim wagoniki ozdobione są kompozycjami kwiatowymi, podobnie jak przestrzeń wokół nich (fot. 8). Podobne rondo z wagonikiem górniczym znajduje się w Mysłowicach (na skrzyżowaniu ulic Katowickiej i Bytomskiej), w bezpośrednim sąsiedztwie kopalni „Mysłowice” (w styczniu 2007 roku kopalnia „Mysłowice” została połączona z kopalnią „Wesoła” i otrzymała nazwę „Mysłowice-Wesoła”). Rondo zostało oddane do użytku na początku lipca 2013 roku, w jego otwarciu uczestniczyli przedstawiciele władz miast, Katowickiego Holdingu Węglowego oraz kopalni „Mysłowice-Wesoła”. Wagonik opatrzony jest napisem „KWK Mysłowice”. Wokół niego poukładano dekoracyjne kamienie sprowadzone z kamieniołomu pod Krzeszowicami (fot. 9).

W sierpniu 2013 roku oddano do użytku rondo w innym pogórnym ośrodku – Bytkowie (dzielnica Siemianowic Śląskich). I podobnie, jak w przypadku wcześniejszych rond, zdecydowano, iż jego elementem wyróżniającym będą górnicze rekwizyty – lokomotywa (tu przykład kolejki wąskotorowej) z wagonikiem. Warto dodać, iż przez miejscowość tę niegdyś biegła linia kolejki wąskotorowej, korzystali z niej górnicy dojeżdżający do kopalni „Siemianowice”. Stacja towarowa górnośląskiej kolei wąskotorowej istniała w Bytkowie do 2002 roku. W 2003 roku linia wąskotorowa na odcinku Siemianowice-Bytom została zamknięta.

Najwięcej rond w Polsce znajduje się w Rybniku (ponad 30). W stolicy Rybnickiego Okręgu Węglowego, na skrzyżowaniu ulic Prosta-Żorska-Boguszowicka, w 2011 roku zbudowano rondo Boguszowickie, potocznie nazywane górniczym (w Boguszowicach mieści się kopalnia „Jankowice”). Na nim – w otoczeniu kompozycji roślinnych – można zobaczyć kopalniany pociąg z trzema wagonikami, który wyjeżdża ze sztolni.

Fot. 8. Wagoniki na rondzie w Rudzie Śląskiej-Halemba

Źródło: fot. D. Świtala-Trybek

Fot. 9. Rondo w Mysłowicach

Źródło: fot. D. Świtala-Trybek

Z pewnością nietypowym miejscem lokalizacji kolejki górniczej jest zieleniec przed szkołą podstawową w Czyżowicach (gmina Gorzyce). W bezpośrednim sąsiedztwie placówki oświatowej na skrzyżowaniu ulic Rogowskiej i Wodzisławskiej znajduje się kilka górniczych obiektów na torowisku, tworzących kompozycyjną całość. Wszystkie pochodzą z nieistniejącej już kopalni „1 Maja”. Ekspozyty są doskonale widoczne z głównej drogi prowadzącej do Wodzisławia Śląskiego, wyróżniają się bowiem zarówno wielkością, jak również intensywnymi barwami: żółtą, niebieską i czarną. Inicjatorem ustawienia wagoników był pasjonat lokalnej historii (fot. 10). Warto też wspomnieć, iż Czyżowice są położone kilka kilometrów od Wodzisławia i przejścia granicznego w Chałupkach. W miejscowości nie ma wielu zabytków, nie jest zatem kwestią przypadku, iż w jednym z przewodników turystycznych wagoniki wymieniono jako atrakcję turystyczną, obiekt godny zobaczenia [Poznaj atrakcje pogranicza 2012, s. 27].

Fot. 10. Skwer przed Szkołą Podstawową w Czyżowicach

Źródło: fot. D. Świtła-Trybek

W przestrzeniach miast wagoniki zlokalizowane są także w innych – o niebagatelnej wymowie – przestrzeniach. Mam na myśli przede wszystkim te społecznie wytworzone, o znacznej dostępności, „użytecznym i symbolicznym znaczeniu” [Szczepański 1989, s. 157]. Przykładem są chociażby **skwery** przed urzędami miast, np. w Radlinie i Dąbrowie Górniczej. W drugim przypadku na kawałku torów ustawiono dwa wagoniki – drzewiarę i węglarkę. Z kolei na skwerze przy ulicy 3 Maja w Zabrzu (gdzie stoi okazały pomnik Wincentego Pstrowskiego – górnika kopalni „Jadwiga”, uznanego w Polsce Ludowej za wzór przodownika pracy), w 2009 roku ustawiono zabytkowe urządzenia, eksponaty Muzeum Górnictwa Węglowego: lokomotywę dołową (Ld1 – elektrowóz) wraz z 12-osobowymi wagonikami do przewozu podziemnego górników z lat 1950. oraz kombajn górniczy (ścianowy typu KWB-3RDS) na rynnach przenośnika zgrzeblowego z lat 1970. Skwer w centrum miasta – ze względu na charakter i przeznaczenie – jest dla mieszkańców i turystów przestrzenią zachowań ludycznych. Tutaj spędza się czas wolny. Starsi odpoczywają na ławeczkach, dzieci bawią się na placu zabaw i przy fontannie, młodzież korzysta z możliwości jazdy np. na łyżworolkach itd. Nadto odbywają się tu różnorodne imprezy kulturalne, kiermasze, festyny (fot. 11).

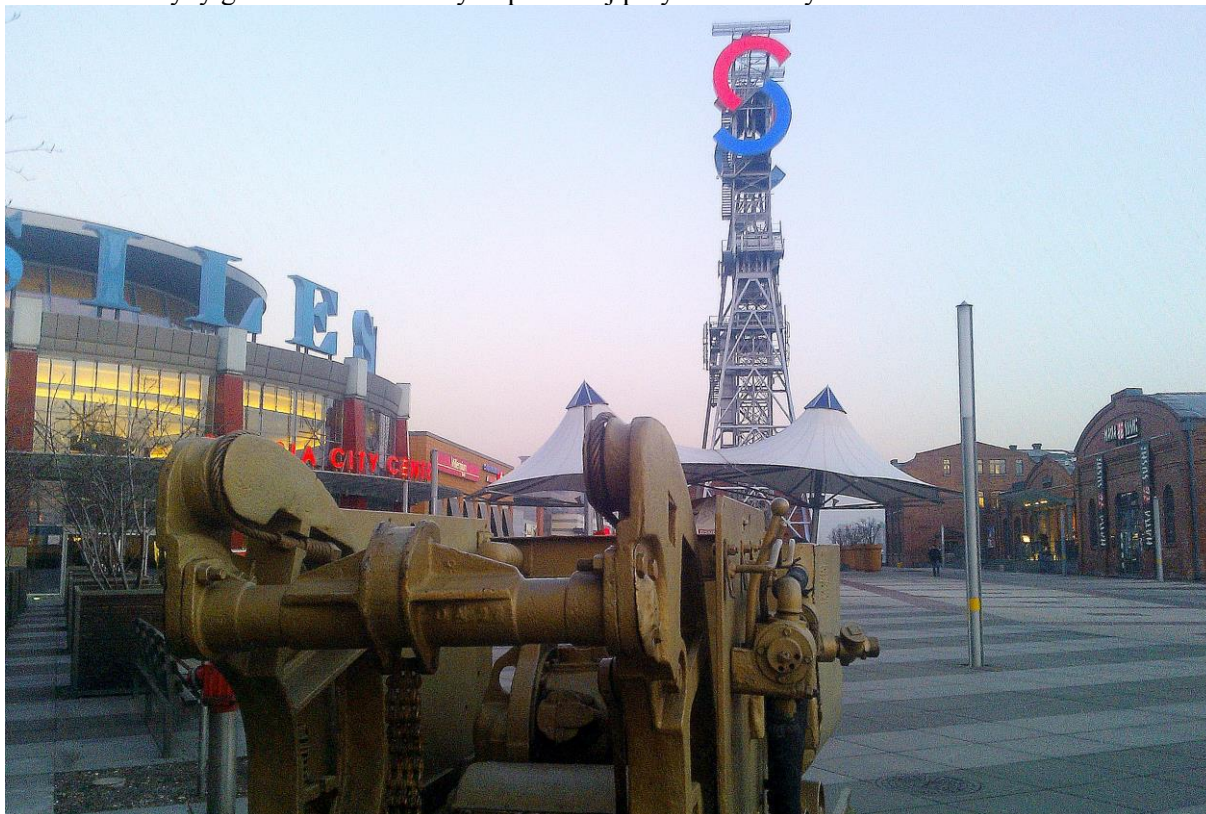
Nieopodal pomnika Pstrowskiego, po drugiej stronie ulicy, mieści się siedziba wspomnianego muzeum z bogatymi zbiorami dotyczącymi historii, techniki oraz kultury górniczej. Przywołane zatem eksponaty, także pomnik przodownika pracy i sam budynek instytucji muzealnej stanowią zwarty kompleks obiektów o „górnym przesłaniu”, wskazując jednocześnie na różne kategorie porządkujące – osoby wykonujące pracę w kopalni, stosowane narzędzia i maszyny oraz działania dotyczące zachowania dziedzictwa górniczego. Wszystkie z osobna, jak i wspólnie są atrakcjami turystycznymi.

Fot. 11. Lokomotywa przy ulicy 3 Maja w Zabrze

Źródło: fot. D. Świąta-Trybek

Wagoniki i lokomotywy górnicze stanowią atrakcję turystyczną w innym jeszcze charakterystycznym miejscu, a mianowicie w przestrzeni publicznej powstałej w wyniku rewitalizacji terenów przemysłowych, a dokładnie obszarów byłej kopalni „Gottwald” w Katowicach. Znajdujący się tam obiekt – Silesia City Center – to obecnie jedno z największych centrów handlowych w Polsce, zostało oddane do użytku w listopadzie 2005 roku (dwa lata później rozbudowano je o dodatkowe 20 000 m², cała powierzchnia wynosi 86 000 m²). W galerii handlowej mieści się ponad 300 sklepów, punkty handlowo-usługowe, kawiarnie, restauracje oraz trzynaście sal kinowych. Centrum podzielono na 13 alei, nazwanych od miast Górnego Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego (np. Aleje: Zagłębiowska, Sosnowiecka, Katowicka, Chorzowska, Mysłowicka, Mikołowska, Zabrzeńska, Tyska, Pszczyńska) i 8 tzw. placów tematycznych, pełniących funkcję miejsc odpoczynku i spotkań.

Kompleks Silesia City Center został architektonicznie tak pomyślany, aby widoczne było nawiązanie do pierwotnego charakteru tego obszaru. Stąd niektóre historyczne budynki dawnej kopalni, usytuowane w centralnym punkcie, zostały odrestaurowane, zmieniła się ich funkcja. Najbardziej rozpoznawalnym i jednocześnie najbardziej zauważalnym obiektem jest zabytkowa wieża szybu kopalnianego „Jerzy”. Wieczorem podświetlana, z umieszczonym charakterystycznym logo Silesia City Center, pełni rolę drogowskiego, jest dominantą wysokościową tego obszaru (fot. 12). Wagoniki, lokomotywę oraz inne maszyny górnicze umiejscowiono po obu stronach przy wejściu do nowej części galerii.

Fot. 12. Maszyny górnicze na tle wieży kopalnianej przy Silesia City Center w Katowicach

Źródło: fot. D. Świtła-Trybek

Znana katowicka galeria handlowa, podobnie jak inne turystyczne miejsca, oferuje pamiątki bezpośrednio nawiązujące do kultury górniczej. Suveniry, należące do tzw. Kolekcji Silesia, można nabyć w Punkcie Informacyjnym na specjalnie przygotowanym i odpowiednio oznaczonym stoisku. Wśród prezentowanych przedmiotów znajdują się m.in.: **miniaturowe wagoniki** (wykonane z mosiądzu), **górnicze lampy**, **czaka**, **szklano-cynowe kufle do piwa**, **karty do skata** – **popularna gra karciana**, która na Śląsk przywędrowała stosunkowo wcześniej, bo w XIX stuleciu wraz z inteligencją niemiecką zatrudnianą w gwałtownie rozwijającym się przemyśle (fot. 13). **Na stronie internetowej galerii oryginalna kolekcja jest reklamowana jako typowe „śląskie pamiątki. (...) Najwyższa jakość wykonania, niebanalny design i nawiązanie do górniczej przeszłości Silesia City Center sprawiają, że gadżety cieszą się dużym zainteresowaniem nie tylko wśród turystów”** [<http://silesiacitycenter.com.pl/pl/kolekcja.html>]. Jak zatem widać, Kolekcji Silesia nadaje się niewątpliwie status tożsamościowy, łatwy do odczytania, do powiązania z konkretnym regionem. „Przedmiot musi wyrażać swoisty genius loci, być niepowtarzalny i wyjątkowy na tyle, by bez trudności po upływie czasu wiązał się znaczeniowo z określonym czasem (podróży) i przestrzenią (miejscem odwiedzanym)” [Banaszkiewicz 2011, ss. 6-8].

Rzadko spotykanym miejscem lokalizacji eksponatów górniczych jest przestrzeń wokół kościoła. W Drogosławiu – dzielnicy Nowej Rudy (woj. dolnośląskie) na obszarze miejscowej parafii, bezpośrednio przy świątyni pod wezwaniem św. Barbary znajduje się kilka obiektów nawiązujących do górniczej profesji tutejszych mieszkańców. Wyróżniającym się rekwizytem jest z pewnością dużych rozmiarów makietą szybu górniczego z figurującym u szczytu napisem *Kopalnia Nowa Ruda „Piast”*. Pierwotnie znajdowała się ona przy szkole górniczej, stanowiąc zewnętrzny znak rozpoznawczy tej placówki oświatowej, wskazując bezpośrednio na jej górniczą specjalizację. Po zamknięciu szkoły makietą została przekazana parafii, której patronuje orędowniczka stanu górniczego. Poświęcenie odnowionej makiety miało miejsce 4 grudnia 1999 roku w uroczystość św. Barbary, ceremonii przewodniczył biskup Józef Pazdur przy udziale wielu górników i pocztów sztandarów. Oprócz

wspomnianego obiektu poświęcono wówczas figurę św. Barbary oraz tablice (w języku polskim i niemieckim) upamiętniające dziewięćdziesięciu jeden górników niemieckich, którzy zginęli w tragicznych wypadkach w latach 1913-1945 oraz siedemnastu górników poległych na posterunku pracy już po drugiej wojnie światowej. Ekspozycję uzupełniają dwa załadowane kamieniami wagoniki górnicze na torowisku (fot. 14).

Fot. 13. Stoisko z górniczymi pamiątkami w Silesia City Center



Źródło: fot. D. Świtała-Trybek

Fot. 14. Górnicze pamiątki przy kościele p.w. św. Barbary w Drogosławiu



Źródło: fot. D. Świtała-Trybek

Przywołane eksponaty, znajdujące się w szczególnej przestrzeni, sakralizowanej, poddane innemu wartościowaniu, stanowią niewątpliwie atrakcję turystyczną. O ile jednak wagoniki zlokalizowane na rondach, przed kopalniami, centrami handlowymi są widoczne dla przechodzących, przejeżdżających obok nich ludzi, to już te przy drogosławskiej świątyni już niekoniecznie. Tutaj grono ich odbiorców jest zazwyczaj ograniczone do wspólnoty identyfikującej się z miejscową parafią i kościołem. Wspomniany „kompleks górniczych pamiątek” jest z pewnością – ze względu na swój charakter – wyjątkowy. Szkoda tylko, że w Drogosławiu, jak również nieopodal w Nowej Rudzie nie ma oznaczników informujących o nim. Autorka też przypadkowo trafiła do tego miejsca.

Należy jednocześnie zauważyć, iż niezwykle rzadko zdarza się, aby na nieznaczonej przestrzeni znajdowało się tak wiele symboli związanych z kulturą górniczą, tak materialną, jak i duchową: makieta szybu i wagoniki (praca w podziemnych wyrobiskach), tablice pamiątkowe ku czci poległych górników (praktyki memoratywne), postument z figurką św. Barbary i kościół jej poświęcony (postawy religijne). Wszystkie one z osobna niosą wiele treści, zaś wspólna wizualizacja potęguje ich odbiór. Ta *sui generis* „dekoracyjna inscenizacja” przedstawia dziedzictwo obszaru, którego rozwój społeczno-gospodarczy przez ostatnie stulecie kształtował się dzięki wydobywanemu czarnemu kruszcowi.

Regionalna turystyka kulturowa ukierunkowana jest na zwiedzanie przez turystów własnego regionu. „Obejmuje podróże o charakterze turystycznym, które podejmowane są z motywów kulturowych lub edukacyjnych, a których celem jest konkretny region historyczny lub kulturowy” [Mikos v. Rohrscheidt 2010a, s. 189]. Z wyprawami tego typu wiąże się przede wszystkim aspekt edukacyjny. W ramach zajęć szkolnych i pozaszkolnych (stowarzyszenia, kluby) uczniowie i dorośli mają możliwość zapoznać się z szeroko rozumianymi elementami dziedzictwa kulturowego „małych ojczyzn”, w przypadku wagoników i lokomotyw górniczych – z obiektami, które stanowią wyposażenie kopalń i są (były) miejscem pracy licznych mieszkańców dwóch regionów na południu Polski. Intensywny rozwój przemysłu węglowego na Dolnym i Górnym Śląsku – o czym trzeba pamiętać – znacząco przyczynił się do zmian demograficznych, społecznych, ekonomicznych w tych regionach. Okazał się szansą ich rozkwitu, rzutował na życie kolejnych pokoleń mieszkańców, którzy związali swoją egzystencję z kopalnią. Ale górnictwo nadal ma duży wpływ na kulturę materialną i duchową mieszkańców wspomnianych regionów. Warto chociażby przywołać zwyczaj uroczystego obchodzenia święta górniczego „Barbórki”, także w społecznościach, w których kopalnie – w wyniku restrukturyzacji – zostały zlikwidowane. Wagoniki i lokomotywy górnicze mogą zatem być interesującymi „punktami” w regionalnej turystyce kulturowej. Każdą przestrzeń kulturową – podkreśla B. Pabian „tworzy wiele wartości materialnych, symbolicznych i estetycznych. Oferta turystyczna powinna niewątpliwie nawiązywać do tradycji, podkreślać specyfikę i odmienność regionalną [Pabian 2006, s. 8].

Turystyka tematyczna, zgodnie z definicją, „to zaplanowana wyprawa o charakterze turystycznym, której program zbudowany jest zasadniczo lub przynajmniej w większej części wokół jednego wiodącego tematu z dziedziny szeroko rozumianej kultury” [Mikos v. Rohrscheidt 2010a, s. 102]. W tej formie turystyki mieszczą się wędrowniki, których tematem przewodnim mogą być różnorodne wydarzenia, postaci, przedmioty, zjawiska, a więc także urządzenia techniczne związane z kulturą pracy w zakładach wydobywczych. Turyści zainteresowani wagonikami i lokomotywami górniczymi to – podobnie jak w przypadku osób zafascynowanych innymi rekwizytami – znawcy przedmiotu, którzy dysponują rozległą wiedzą o poszczególnych obiektach, ich rodzajach, roku powstania, materiałach użytych do ich produkcji itd. Turystyka tematyczna w większości korzysta z opracowanych szlaków tematycznych [Mikos v. Rohrscheidt 2010b]. W ofercie turystycznej obejmującej obszar Polski nie ma osobnego szlaku, którego motywem przewodnim są wagoniki i lokomotywy górnicze, choć te w ostatnich latach bardzo często zaczęły pojawiać

się w krajobrazie naszego kraju, zwłaszcza w pasie południowym. Trzeba jednak wspomnieć, iż kilka takich obiektów znajduje się na Szlaku Zabytków Techniki Województwa Śląskiego i Szlaku Podziemnych Tras Turystycznych w Polsce.

Zakończenie

Nie ulega wątpliwości, iż poszukiwanie wciąż nowych atrakcji turystycznych ma wpływ na rozwój i przyszłość przemysłu turystycznego. Współczesny turysta coraz częściej jest koneserem zorientowanym na określony typ atrakcji, eksploratorem – niczym detektyw – tropiącym wybrane obiekty, wydarzenia itp. Świadomie rezygnuje z podróży do popularnych i znanych miejsc – ikon turystycznych – figurujących we wszystkich prawie przewodnikach. Sam dokonuje oceny walorów turystycznych, zwracając uwagę na interesujące go detale. „Turystyka poza utartym szlakiem” (*tourism off the beaten track*) staje się obecnie coraz bardziej popularna [Maitland, Newman 2009].

Na podstawie przedstawionej analizy dotyczącej wagoników i lokomotyw górniczych można wysunąć kilka wniosków:

1. Obiekty te można traktować w kategorii atrakcji turystycznych i zaliczyć do różnych form turystyki kulturowej: **przemysłowej, regionalnej, miejskiej i tematycznej**. Taka propozycja wynika z trzech elementów z nimi związanych: lokalizacji, charakteru i funkcji, jakie współcześnie one pełnią.
2. Jako zabytki techniki wskazują na proces przekształceń w zakresie obowiązujących technologii przemysłowych, także na działalność poszczególnych zakładów wydobywczych, bowiem przypominają i akcentują ważne fakty dziejowe, w szczególności te dotyczące przemian gospodarczych po 1989 roku w Polsce. Z tych powodów można o nich mówić w **kategoriach pomników historii, świadków przeobrażeń życia kolejnych pokoleń społeczności skupionych wokół kopalni**.
3. Wagoniki i lokomotywy górnicze przypisane są miejscom szczególnym. Stanowią wizytówkę nie tylko zakładu wydobywczego, ale też i miejscowości, w której kopalnia znajduje lub znajdowała się. Stąd można je zobaczyć m.in. przed poszczególnymi zakładami wydobywczymi, na rondach, w centrach miast i przy galeriach handlowych. **Organizują określoną przestrzeń, nadając jej symbolikę**.
4. Obiekty te są **rekwizytami dekoracyjnymi**. Ich zadanie jest jasno zdefiniowane: mają wypełnić i upiększyć konkretny skwer, rondo itd., sprawić, iż będzie ono odbierane jako ładniejsze, bardziej zadbane. W tym celu wokół nich często sadi się kwiaty, rośliny ozdobne, co dodatkowo potęguje takie wrażenie.
5. Ze względu na stosunkowo dużą koncentrację na konkretnym obszarze (województwo śląskie i dolnośląskie) mogą stać się podstawą do opracowania **tematycznego szlaku turystycznego**.

Bibliografia:

- Banaszkiewicz M., 2011, *Pamiętki turystyczne – w poszukiwaniu tożsamości*, „Turystyka Kulturowa”, nr 4
- Bohdanowicz K., 1952, *Surowce mineralne świata*, t. 3, cz. 1: *Węgiel*, wydanie pośmiertne pod red. E. Rühle, M. Tyskiej, wyd. Państwowy Instytut Geologiczny, Warszawa
- Buczkowska K., 2008, *Turystyka kulturowa. Przewodnik metodyczny*, wyd. AWF, Poznań
- Frużyński A., Wybraniec P., 2008, *Wieże wyciągowe. Od żurawia do konstrukcji żelbetowej*, wyd. Górnośląski Park Etnograficzny, Chorzów
- Gołembski G. (red.), 2002, *Kompendium wiedzy o turystyce*, PWN, Warszawa-Poznań
- Jałowiecki B., Szczepański M., 2006, *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*, wyd. Scholar, Warszawa

- Jaros J., 1975, *Zarys dziejów górnictwa węglowego*, PWN, Warszawa-Kraków
- Jaros J., 1988, *Z dziejów górnictwa węglowego*, [w:] D. Simonides (red.), *Górnictwo stan w wierzeniach, humorze, obrzędach i pieśniach*, wyd. Śląski Instytut Naukowy, Katowice
- Kowalczyk A., 2008, *Współczesna turystyka kulturowa – aspekty teoretyczne*, [w:] A. Kowalczyk (red.), *Turystyka kulturowa. Spojrzenie geograficzne*, Uniwersytet Warszawski, Warszawa
- Kruczek Z., 2011, *Polska. Geografia atrakcji turystycznych*, Proksenia, Kraków
- Kruczek Z., 2009, *Między atrakcją a pułapką turystyczną. Dylematy turystyki kulturowej XXI wieku*, [w:] A. Stasiak (red.), *Kultura i turystyka, razem ale jak*, Łódź, ss. 71-80, źródło: http://proksenia.pl/download/Miedzy_atrakcja_a_pulapka_turystyczna.pdf
- Kruczek Z., Kurek A., Nowacki M., 2012, *Krajoznawstwo. Teoria i metodyka*, wyd. II, Proksenia, Kraków
- Kula M., 2002, *Nośniki pamięci historycznej*, wyd. DiG, Warszawa
- Lijewski T., 1978, *Uprzemysłowienie Polski 1945-1975. Przemiany strukturalne i przestrzenne*, PWN, Warszawa
- MacCannell D., 2002, *Turysta. Nowa teoria klasy próżniaczej*, tłum. E. Klekot, A. Wieczorkiewicz, Muza, Warszawa
- Maitland R., Newman P. (red.), *World Tourism Cities. Developing Tourism off the Beaten Track*, Routledge, Abingdon
- Mikos v. Rohrscheidt A., 2010a, *Turystyka kulturowa. Fenomen, potencjał, perspektywy. Podręcznik akademicki*, Poznań
- Mikos v. Rohrscheidt A., 2010b, *Regionalne szlaki tematyczne. Idea, potencjał, organizacja*, Proksenia, Kraków
- Nora P., 2002, *Epoka upamiętniania*, [w:] J. Żakowski, *Rewanż pamięci*, wstęp L. Kieres, wyd. Sic!, Warszawa
- Nowacki M., 2010, *Autentyczność atrakcji a autentyczność doświadczeń turystycznych*, „Folia Turistica”, nr 23
- Pabian B., 2006, *Atrakcje turystyczne Polski. Walory kulturowe*, wyd. WSHiT, Częstochowa
- Piątek E., 1989, *Historia dolnośląskiego górnictwa węgla kamiennego od XV do połowy XVIII w.*, wyd. Politechnika Wrocławska, Wrocław
- Piernikarczyk J., 1933, *Historia górnictwa i hutnictwa na Górnym Śląsku*, t. 1, wyd. Śląski Związek Akademicki, Katowice 1933
- Poznaj atrakcje pogranicza! Przewodnik pogranicza wodzisławsko-karwińskiego. Pruvodce karvinsko-vodislavské pohraničí. Tourist guide for Wodzisław and Karvina borderland*, 2001, Powiat Wodzisławski – Starostwo Powiatowe w Wodzisławiu Śląskim
- Probiez K., 2001, *Górnictwo na cenzurowanym*, wyd. Politechnika Śląska, Gliwice
- Schwark J. (red.), 2004, *Tourismus und Industriekultur. Vermaktung von Technik und Arbeit*, wyd. Erich Schmidt Verlag GmbH & Co KG, Berlin
- Urry J., 2007, *Spojrzenie turysty*, tłum. A. Szulżycka, PWN, Warszawa
- Wieczorkiewicz A., 2008, *Apetyt turysty. O doświadczeniu świata w podróży*, TAIWPN Universitas Kraków
- Znaniński F., 2008, *Metoda socjologii*, PWN, Warszawa

Mining locomotives and carriages as history monuments and tourist attractions

Key words: monument, history of mining, tourist attraction, Śląsk

Abstract

The subject of the article are mining locomotives and carriages which nowadays can be found in many urban spaces connected with the functioning of mining plants. The author – on the basis of the field exploration in Dolny and Górny Śląsk – discusses their localization (she distinguishes a few characteristic places of their existence) and their genesis, as well as forms and appearance of the objects, at the same time focusing on the functions they have now.