

Adriana Merta-Staszczak

Politechnika Wrocławska

e-mail: adriana.merta-staszczak@pwr.edu.pl

ORCID: 0000-0002-2692-1057

Arūnas Streikus

Vilniaus Universitetas

e-mail: arunas.streikus@if.vu.lt

ORCID: 0000-0001-8291-5623

DOI: 10.15290/oes.2026.02.124.18

PROBLEMY I WYZWANIA URUCHAMIANIA RUCHU TURYSTYCZNEGO W POLSCE MIĘDZYWOJENNEJ NA PRZYKŁADZIE WOJEWÓDZTW WILEŃSKIEGO I NOWOGRÓDZKIEGO¹

Streszczenie

Cel | Artykuł dotyczy identyfikacji kluczowych barier rozwoju turystyki w Polsce międzywojennej na przykładzie województwa wileńskiego i nowogródzkiego oraz ocenia skuteczność działań administracji państwowej i struktur lokalnych. Zawiera porównanie potencjału krajoznawczo-kulturowego z możliwościami jego udostępnienia w warunkach niedoinwestowania infrastruktury, wskazuje również stosowane narzędzia promocji (wydawnictwa, wydarzenia, ulgi kolejowe) i ich znaczenie dla tworzenia trwałych podstaw ruchu turystycznego.

Metoda badań | Badanie oparto na materiałach archiwalnych Litewskiego Centralnego Archiwum Państwowego (Lietuvos Centrinis Valstybės Archyvas, LCVA) oraz prasie międzywojennej, analizowanych jako źródła opisu barier codzienności, dyskursu modernizacyjnego i praktyk promocyjnych. Wykorzystano także dane statystyczne dotyczące infrastruktury transportowej i bazy schroniskowej, pozwalające uchwycić dysproporcje regionalne. Całość stanowi jakościowo-ilościową diagnozę ograniczeń rozwoju turystyki w regionach wschodnich II Rzeczypospolitej.

¹ Artykuł zaakceptowano do druku 20.04.2026.

Wnioski | Rozwój turystyki w województwie wileńskim i nowogródzkim w latach międzywojennych hamowały przede wszystkim bariery infrastrukturalne, zwłaszcza słabo rozwinięta sieć dróg. Problemem pozostawał także deficyt bazy noclegowej i gastronomicznej oraz brak wykwalifikowanych przewodników, co wzmacniało niszowość i sezonowość turystyki. Działania administracyjne i promocyjne miały szeroki zakres, lecz ich efekty osłabiały rozbieżność między potencjałem atrakcji a możliwościami przyjęcia turystów oraz ograniczone zasoby administracji wojewódzkiej. W konsekwencji turystyka w tym regionie rozwijała się wolniej niż w zachodnich i południowych częściach kraju mimo istotnych walorów kulturowych i krajobrazowych.

Oryginalność / wartość / implikacje / rekomendacje | Wartością opracowania jest połączenie wiedzy o polityce turystycznej II Rzeczypospolitej z analizą praktyk organizacyjnych w ujęciu mikroregionu. Zestawienie archiwaliów, prasy i statystyk pozwala uchwycić mechanizm asymetrii rozwojowej: promocja i instrumenty taryfowe miały ograniczoną skuteczność bez inwestycji w transport i usługi, a kluczowe okazało się wzmacnianie współpracy administracji, samorządu i podmiotów lokalnych.

Słowa kluczowe: turystyka międzywojenna, II Rzeczpospolita, województwo wileńskie i nowogródzkie, infrastruktura transportowa, polityka modernizacyjna, promocja regionu, Polskie Koleje Państwowe, organizacje turystyczne

PROBLEMS AND CHALLENGES IN RESTORING TOURISM IN INTERWAR POLAND: THE CASES OF THE VILNIUS AND NOVOGRAD PROVINCES

Summary

Purpose | Using the example of the Vilnius and Nowogródek voivodeships, the article identifies key barriers to the development of tourism in interwar Poland and assesses the effectiveness of the activities of the state administration and local structures. The article compares the sightseeing and cultural potential of the Vilnius and Nowogródek voivodeships with the possibilities of making it accessible in conditions of underinvestment in infrastructure. It also indicates the promotional tools used, such as publications, events and railway discounts, and their importance for creating a sustainable basis for tourism.

Research method | The study was based on archival materials from the Lithuanian Central State Archives (Lietuvos Centrinis Valstybės Archyvas, LCVA) and the interwar press. These sources were analysed to provide descriptions of everyday barriers, modernisation discourse and promotional practices. Statistical data on transport infrastructure

and accommodation facilities were also employed to highlight regional disparities. The study as a whole constitutes a qualitative and quantitative diagnosis of the limitations of tourism development in the eastern regions of the Second Polish Republic.

Results | The development of tourism in the Vilnius and Nowogródek voivodeships during the interwar period was primarily hindered by infrastructure issues, particularly the underdeveloped road network. Other issues included a shortage of accommodation and catering facilities, as well as a lack of qualified guides, both of which reinforced the niche and seasonal nature of tourism. Although administrative and promotional activities were extensive, their impact was undermined by the discrepancy between the attractions' potential and their capacity to accommodate tourists, as well as the provincial administration's limited resources. Consequently, tourism in the Vilnius and Nowogródek voivodeships developed more slowly than in the western and southern parts of the country, despite their significant cultural and landscape attractions.

Originality/value/implications/recommendations | The results are the product of combining the tourism policy of the Second Polish Republic with an analysis of organisational practices at the micro-regional level. By compiling archives, press reports and statistics, we can identify the mechanism of developmental asymmetry: promotional and tariff instruments were ineffective without investment in transport and services, and strengthening cooperation between the administration, local government and local entities was crucial.

Keywords: interwar tourism, Second Polish Republic, Vilnius and Nowogródek voivodeships, transport infrastructure, modernization policy, regional promotion, Polish State Railways

JEL classification: N90, N94

1. Wstęp

W okresie dwudziestolecia międzywojennego polskie województwo wileńskie (w strukturze II RP formalnie od 1922 r.) mierzyło się z licznymi wyzwaniami m.in.: rozwojem miast, rozbudową sieci drogowej i kolejowej, samodzielnością surowcową, otwieraniem nowych szlaków handlowych oraz rozbudową wytwórczości [*Musimy dozbroić się gospodarczo...*, s. 2]. Istotnym elementem planów rozwoju gospodarczego było uruchomienie ruchu turystycznego, za które odpowiadało Ministerstwo Robót Publicznych, w tym utworzony 28 czerwca

1919 r. Referat Turystyki. Ponadto w 1924 r. powstały referaty turystyki przy Urzędach Wojewódzkich, których organem doradczym były wojewódzkie Komisje turystyczne powołane w 1925 roku. Prace nad rozwojem ruchu turystycznego prowadzono w całym kraju, ale szczególnie interesujący był przykład województwa wileńskiego i nowogródzkiego. Regiony te dysponowały znacznym potencjałem krajoznawczym, przyrodniczym i zabytkowym. Jednocześnie był to obszar peryferyjny w sensie infrastrukturalnym i usługowym, co sprawiało, że potencjał atrakcji pozostawał w rozbieżności z realną zdolnością do przyjmowania gości. Krajobraz stanowił istotny atut, jednak zaplecze instytucjonalne i techniczne dopiero nadrabiało zaległości, koncentrując się przede wszystkim na poprawie podstawowych warunków życia mieszkańców, a dopiero w dalszej perspektywie na tworzeniu oferty dla przyjezdnych. Poza ziemiami dawnego zaboru pruskiego kraj nie dysponował infrastrukturą i zapleczem oczekiwanym przez turystów: słabe połączenia kolejowe, niedostatek hoteli i restauracji oraz brak schronisk i przygotowanych szlaków sprawiały, iż podróżowanie wymagało znacznej odporności na niewygody [*Organizacja turystyki i sportu...*, 1919, s. 50]. Turystyka kształtowała się w warunkach strukturalnej asymetrii: na zachodzie i południu kraju instytucje oraz organizacje turystyczne osiągnęły relatywnie wysoki poziom rozwoju, podczas gdy na wschodzie ruch turystyczny dopiero zaczynał się organizować. Promocja turystyki prowadzona w ramach lokalnych struktur administracyjnych miała za zadanie nie tylko zachęcanie do wypoczynku w regionie, lecz także kształtowanie pozytywnego wizerunku obszarów wschodnich. Organizowano odczyty w miastach powiatowych, wydawano publikacje o walorach regionu oraz urządzano wystawy promujące krajobraz i dziedzictwo kulturowe. Upowszechniano turystykę sportową i krajoznawczą (przyrodniczą i zabytkową), a także uzdrowiskową, wiejską i młodzieżową [Gański, 2023, s. 13].

W artykule ukazano turystykę jako istotny element szerszej polityki modernizacyjnej II Rzeczypospolitej realizowanej w warunkach ograniczonych zasobów finansowych, zacofania infrastrukturalnego oraz regionalnych dysproporcji rozwojowych. Artykuł na podstawie archiwaliów, prasy, danych statystycznych i literatury rekonstruuje działania administracji i inicjatywy lokalne na rzecz rozwoju turystyki na wschodnich obszarach II Rzeczypospolitej (województw wileńskiego i nowogródzkiego) oraz identyfikuje bariery osłabiające ich skuteczność.

2. Założenia i sposoby realizacji polityki turystycznej państwa

Kierunki polityki turystycznej II Rzeczypospolitej były wyznaczane przez władze centralne, które – mimo rozproszenia kompetencji – inicjowały konkretne rozwiązania organizacyjne i infrastrukturalne. Jednocześnie istotną rolę odgrywały inicjatywy podejmowane na poziomie regionalnym i lokalnym, które – choć formalnie podporządkowane administracji państwowej – stanowiły praktyczny wymiar wdrażania polityki turystycznej. Relacja między poziomem centralnym a lokalnym miała charakter komplementarny: państwo wyznaczało ramy i cele, natomiast ich realizacja następowała poprzez działania zdecentralizowane, często oparte na współpracy z organizacjami społecznymi i podmiotami gospodarczymi. Opiekę nad rozwojem turystyki objął Referat Turystyki, kierowany od 1 lipca 1919 r. przez Mieczysława Orłowicza. Okres ten miał charakter pionierski – formułowano ambitne założenia organizacyjne i popularyzatorskie, które jednak w realiach powojennej sytuacji gospodarczej okazały się trudne do realizacji [Piekarski, 2019, s. 130]. Zakładano aktywizację instytucji społecznych oraz znaczące wsparcie państwa, czego wyrazem był zjazd turystyczny w Krakowie w 1919 r., skupiający środowiska turystyczne i krajoznawcze z całego kraju [Orłowicz, 1922, s. 97–98]. Oczekiwania te szybko zweryfikowała praktyka – ograniczone możliwości finansowe i inne, priorytetowe problemy państwowe sprawiły, że turystyka zeszła na dalszy plan, a jej rozwój w dużej mierze opierał się na inicjatywach społecznych.

Pomimo barier na szczeblu państwowym rozwój turystyki planowano w dwóch kierunkach. Pierwszym z nich była identyfikacja miejscowości przeznaczonych do funkcji turystycznych. Wyróżniono trzy kategorie: uzdrowiska (obejmujące zdrojowiska, kąpieliska morskie oraz stacje klimatyczne wyposażone w infrastrukturę leczniczą), miejscowości wypoczynkowe (nieposiadające statusu uzdrowisk, lecz przyjmujące co najmniej 200 osób rocznie na pobyty sezonowe trwające ponad dwa tygodnie, z możliwością kwalifikacji wyjątkowej przy niższej frekwencji) oraz miejscowości turystyczne, charakteryzujące się walorami przyrodniczymi, krajobrazowymi lub kulturowymi i odpowiednim przystosowaniem infrastrukturalnym do obsługi ruchu turystycznego. Równolegle formułowano założenia o charakterze gospodarczym. Zakładano rozwój krajowego sektora usług turystycznych, zwiększenie napływu turystów zagranicznych w celu pozyskiwania dewiz oraz ograniczenie wyjazdów obywateli polskich za granicę. Turystyka była postrzegana jako narzędzie aktywizacji gospodarczej, zwłaszcza

w regionach słabiej rozwiniętych, gdzie dochody generowane przez sezon turystyczny mogły stanowić istotne wsparcie lokalnych gospodarek.

Realizacja założeń polityki turystycznej wymagała przezwyciężenia rozproszenia kompetencji między resortami. W tym celu 21 lutego 1924 r. przy Ministerstwie Robót Publicznych powołano Międzyministerialną Komisję Turystyczną pod przewodnictwem inż. Mieczysława Rappego, której zadaniem była koordynacja działań oraz inicjowanie wspólnych przedsięwzięć na wszystkich szczeblach administracyjnych. Działalność Komisji koncentrowała się na dostosowaniu transportu do potrzeb turystów, rozbudowie bazy noclegowej (w tym sezonowym wykorzystaniu budynków szkolnych) oraz postulatach inwestycyjnych dotyczących infrastruktury drogowej, kolejowej i żeglugi [Archiwum Państwowe w Katowicach, s. 38]. Równocześnie współpracowała z instytucjami ochrony przyrody i zabytków oraz integrowała działania administracji z podmiotami gospodarczymi i społecznymi.

Z kolei na poziomie regionalnym dominującymi podmiotami były Wojewódzkie Komisje Turystyczne, których zadaniem było koordynowanie rozwoju turystyki w regionie. Do ich kompetencji należało m.in. wspieranie infrastruktury turystycznej (hotelarstwa, uzdrowisk, lotnisk), poprawa dostępności komunikacyjnej, organizacja zaplecza dla turystyki zbiorowej oraz inicjowanie działalności organizacji turystycznych i promocyjnych. Komisje współdziałały także z instytucjami ochrony przyrody i zabytków oraz integrowały działania administracji z podmiotami gospodarczymi i społecznymi.

3. Infrastruktura turystyczna na ziemiach wschodnich II Rzeczypospolitej

W jednym z dokumentów archiwalnych, akcentującym gospodarcze korzyści turystyki, wskazywano jej znaczenie, przywołując przykład Włoch: „Italia roczny dochód z turystyki oblicza na cztery i pół miliarda, co stanowi jedną trzecią pokrycia bilansu handlowego. Pół miliona złotych dla zubożałej wsi wileńskiej byłoby błogosławieństwem” [LCVA, 1933a, s. 1–2]. Zanim jednak turystyka mogła przynosić korzyści, konieczne było usunięcie licznych barier, szczególnie na zubożałych, zniszczonych i niedoinwestowanych obszarach pozamiejskich.

Relacje prasowe z województw wileńskiego i nowogródzkiego ukazywały kontrast między walorami krajobrazowymi a niską dostępnością komunikacyjną, sezonową nieprzejezdną dróg oraz deficytem infrastruktury usługowej i społecznej [Miadziolanin, 1927, s. 3]. Zimą, jesienią i wiosną funkcjonowanie w takich miejscach stawało się „wprost nieznosne” [Miadziolanin, 1927, s. 3]. Inicjatywy lokalne poprawiały codzienne funkcjonowanie mieszkańców, ale nie usuwały przeszkód kluczowych dla wzrostu ruchu przyjezdných. Przykładowo, pod koniec 1936 r. pisano w sprawie miejscowości z jedną z najciekawszych atrakcji tego regionu, zamku nad jeziorem, która w okresie jesienno-zimowym zamierała: „Troki nie są już atrakcją przyciągającą turystów. [...] Skończyły się »tłuste plony« sezonowych zarobków i bieda zaczyna zaglądać do chat i domków” [Janina, 1936, s. 8].

Dysproporcje infrastrukturalne ilustrują dane o drogach bitych: województwa wschodnie dysponowały najkrótszą siecią i mimo wzrostu w latach 30. XX w. nie zmniejszyły dystansu wobec regionów centralnych, zachodnich i południowych (tabela 1).

TABELA 1

Drogi bite w II RP w latach 1929–1938, w tys. km

Wyszczególnienie	Ogółem	Województwa			
		Centralne ^a	Wschodnie ^b	Zachodnie ^c	Południowe ^d
1929	44,8	14,3	3,0	12,4	15,1
1930	46,1	14,9	3,3	12,5	15,4
1931	46,6	15,3	3,4	12,5	15,4
1932	47,3	15,6	3,6	12,6	15,5
1933	46,8	15,7	3,7	12	15,4
1935	58,4	19,9	5,7	16,1	16,7
1936	59,3	20,5	6,1	16,1	16,6
1938	63,1	21,4	6,9	17,8	17,0

A – Warszawa, województwa: warszawskie, łódzkie, kieleckie, lubelskie, białostockie; B – województwa: wileńskie, nowogródzkie, poleskie, wołyńskie; C – województwa: poznańskie, pomorskie, śląskie; D – województwa: krakowskie, lwowskie, stanisławowskie, tarnopolskie.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: [Roczniki statystyczne za lata 1929–1939].

Długość linii kolejowych w województwach wschodnich nie odbiegała zasadniczo od części regionów centralnych i południowych, jednak gęstość sieci w przeliczeniu na powierzchnię pozostawała poniżej średniej krajowej (tabela 2). Wskaźniki liczone na mieszkańca byłyby relatywnie wysokie z powodu niskiej gęstości zaludnienia, nie zaś dobrej dostępności lokalnej.

TABELA 2

Linie kolejowe na terenie II RP, stan na 31.12.1937 roku

Województwa	Ogółem w km	Na 100 km ²	Na 10 tys. mieszkańców
Polska	20118	5,2	5,8
Woj. warszawskie	1548	5,2	3,9
Woj. łódzkie	909	4,8	3,2
Woj. kieleckie	1254	4,9	4,0
Woj. lubelskie	1236	4,0	4,6
Woj. białostockie	1377	4,2	7,7
Woj. wileńskie	1097	3,8	7,9
Woj. nowogrodzkie	713	3,1	6,2
Woj. poleskie	1063	2,9	8,6
Woj. wołyńskie	1211	3,4	5,3
Woj. poznańskie	2684	10,1	11,7
Woj. pomorskie	1887	11,4	16,1
Woj. śląskie	781	18,5	5,6
Woj. krakowskie	1138	6,5	4,6
Woj. lwowskie	1534	5,4	4,6
Woj. stanisławowskie	755	4,5	4,8
Woj. tarnopolskie	931	5,6	5,4

Źródło: [Mały Rocznik Statystyczny 1939, 1939, s. 188].

Wojna doprowadziła do zniszczenia lub poważnego uszkodzenia licznych schronisk turystycznych istniejących wcześniej na ziemiach polskich [Orłowicz, 1922,

s. 97–98], a odbudowa infrastruktury postępowała nierównomiernie w zależności od regionu i zaplecza organizacyjnego. Po 1918 r. ruch noclegowy koncentrował się w kilku głównych ośrodkach (tabela 3). Na tym tle Pojezierze Suwalsko-Wileńskie notowało niską frekwencję, co korespondowało z barierami dostępności i zaplecza usługowego.

TABELA 3

Liczba schronisk i frekwencja turystów w niektórych schroniskach górskich i nizinnych w 1935 roku

Położenie schronisk	Liczba schronisk	Liczba osób nocujących
Schroniska górskie	56	87957
Beskid Mały i Śląski	10	7815
Beskid Zachodni	14	14319
Tatry i Zakopane	9	42576
Beskid Środkowy	1	343
Beskid Wschodni, Huculszczyzna	22	22904
Schroniska nizinne	24	79877
Gdynia	1	28639
Pojezierze Suwalsko-Wileńskie	4	3401
Białowieża	1	3705
Polesie	1	134
Kraków	1	33132
Góry Świętokrzyskie	1	4021
Ojców	1	1004
Wołyń	9	3864
Podole	5	1977

Źródło: [Mały Rocznik Statystyczny 1939, 1939, s. 304].

Mimo barier województwa wileńskie i nowogródzkie dysponowały rozpoznawalnymi walorami przyrodniczymi i historycznymi. Programy wycieczek łączyły Wilno jako ośrodek kulturowy z trasami krajoznawczymi i literackimi (m.in.

tw. Szlak Mickiewiczowski) [*Nad najpiękniejsze nasze jeziora*, 1935, s. 9], a także z celami wypoczynkowymi na pojezierzach. Dużym zainteresowaniem turystów cieszyły się okolice jeziora Narocz, w których chciano utworzyć rezerwat przyrody [LCVA, 1933b, s. 19]. Istotnym ośrodkiem ruchu wycieczkowego były także Troki stanowiące ciekawe miejsce dla turystyki krajoznawczej i wędkarskiej. Natomiast kompleksy leśne (Puszcza Rudnicka, Międzyrzecka, Ławaryska i Nalibocka) postrzegane były jako bogate tereny łowieckie.

4. Przykłady działań wspierających rozwój turystyki

W regionach o ograniczonych „klasycznych” walorach masowej turystyki (np. Nowogródzczyzna) program rozwoju dostosowywano do lokalnych możliwości, akcentując turystykę krajoznawczą, sportową i sezonową. Za warunek wstępny uznawano poprawę dostępności transportowej, zwłaszcza poprzez programy drogowe. W praktyce od 1934 r. intensyfikowano działania organizacyjne: porządkowano regulacje pracy komisji [LCVA, 1934b, s. 1–3], uzgadniano warunki obsługi wycieczek (ceny usług, transport autobusowy), gromadzono materiały informacyjne i rozwijano punkty informacji turystycznej oraz sprzedaż wydawnictw. Biuro Komitetu Mickiewiczowskiego w Nowogródku ulokowano w zabytkowym dworze, gdzie udostępniano pamiątki po poecie, informacje turystyczne oraz prowadzono sprzedaż pamiątek i wydawnictw [*Udogodnienia turystyczne na Szlaku Mickiewiczowskim*, 1936, s. 7].

Sposób organizacji struktur dobrze ilustruje przykład Związku Propagandy Turystycznej Ziemi Nowogródzkiej. Model ten opierał się na współpracy samorządu, instytucji gospodarczych i kulturalnych, prasy oraz sektora usług turystycznych, co wzmacniało zdolność promocyjną i logistyczną regionu. W 1935 r. do związku w pierwszej kolejności przystąpiły jednostki samorządu terytorialnego, a następnie m.in. Izba Przemysłowo-Handlowa w Wilnie, biuro podróży Orbis, Kurier Wileński, Komisja Turystyczna Okręgu Szkolnego Wileńskiego, Izba Rzemieślnicza w Nowogródku, Zrzeszenie Właścicieli Hoteli w Nowogródku oraz Związek Właścicieli Nieruchomości. Szczególne znaczenie przypisywano prasie: niemal od początku lat 30. XX w. publikowano w niej specjalne dodatki poświęcone problematyce turystycznej i uzdrowiskowej [LCVA, 1934a s. 1].

Biuro i delegatury Związku Propagandy Turystycznej Ziemi Nowogródzkiej działały jako regionalny punkt obsługi turystów, zapewniając informację, rekomendacje usług, wsparcie w organizacji transportu i pobytu oraz dystrybucję materiałów promocyjnych [LCVA, 1935a, s. 8]. Organizowano również wystawy regionalne [LCVA, 1935b, s. 2] oraz uruchamiano punkty informacyjne na dworcach kolejowych i autobusowych. Planowano również rozbudowę infrastruktury i porządkowanie szlaków (oznakowanie, tablice), rozbudowę bazy noclegowej i gastronomicznej oraz udostępnianie wybranych obiektów dziedzictwa (w tym reliktyw Wielkiej Wojny: schronów, cmentarzy wojskowych, wież obserwacyjnych) [LCVA, 1935, s. 8], co miało wzmocnić ofertę regionu. Zabytkowe domy i dwory miały być odrestaurowane, a gospody wyposażone i udekorowane z wykorzystaniem autentycznych, miejscowych tkanin oraz zaopatrzone w produkty lokalne, tak aby stanowiły narzędzie budowania wizerunku regionu poprzez eksponowanie jego tradycji materialnej [LCVA, 1935b, s. 2].

W działaniach promocyjnych regionu najczęściej wykorzystywano publikacje, rzemiosło ludowe, wydarzenia sportowe, a także atrakcyjne zniżki na przejazdy kolejowe. Przede wszystkim wydawano liczne przewodniki. W 1934 r. opublikowano przewodnik J. Szukiewicza [Szukiewicz, 1934], opisujący m.in. główne szlaki turystyczne. Po opublikowanym przewodniku po Wilnie prof. J. Kłosa [1937] przygotowano przewodnik narciarski, opracowany przez znanych wileńskich sportowców. Publikacja, poza częścią opisową zawierającą szczegółowe charakterystyki tras narciarskich, obejmowała zestaw ilustracji oraz mapy. Planowano wydanie zwięzłego przewodnika po województwie wileńskim, skoncentrowanego wokół Wilna jako punktu wyjścia i obejmującego kilkadziesiąt tras o różnym czasie trwania – od wycieczek podmiejskich po wyprawy kilkudniowe – wraz z informacjami o kosztach, komunikacji i noclegach. Równolegle przygotowywano plakat do rozwieszenia w wagonach kolejowych promujący Wilno w związku z obchodami 550-lecia miasta, planowanymi na rok 1937. Projekt powierzono grupie wileńskich artystów.

Ukazywały się również mniejsze publikacje o charakterze informacyjnym, np. broszura zawierająca wykaz dworów przygotowanych do przyjmowania letników na obszarze województw białostockiego, lwowskiego, nowogródzkiego, poleskiego, tarnopolskiego oraz wileńskiego [Kronika, 1938, s. 1]. Obejmowała

ona informacje dotyczące zasad i wysokości ulg kolejowych, kosztów pobytu, możliwości dojazdu, a także krótkie charakterystyki poszczególnych miejscowości. Innym przykładem była broszura *Z pielgrzymką do Polski*, wydana w 1936 r. [*Z pielgrzymką do Polski*, 1936], opisująca najważniejsze miejsca: Gniezno, Częstochowę, Kraków, Lwów i Wilno. Opublikowano ją w czterech językach (polskim, francuskim, niemieckim i angielskim).

Do promocji regionu chętnie wykorzystywano sztukę ludową. Pokazywano ją m.in. na Targach Północnych. Pierwsze targi (w 1928 r.) odwiedziło 200 tys. osób [Szukiewicz, 1934, s. 34–36]. W drugiej edycji (1930 r.) zorganizowano Wystawę Sztuki Ludowej i Przemysłu Ludowego. Z kolei trzecie Targi Północne (1933 r.) miały wyodrębniony dział Iniański oraz pawilon eksportowy miejscowej wytwórczości rzemieślniczej.

Na początku grudnia 1936 r. ogłoszono konkurs „Pamiętki z Wilna”, zorganizowany przez Związek Propagandy Turystycznej i Polskie Towarzystwo Krajoznawcze [Konkurs na „Pamiętki z Wilna”, 1936, s. 6]. Jego celem była promocja lokalnych wyrobów artystyczno-rzemieślniczych oraz ożywienie produkcji pamiątkarskiej. Preferowano przedmioty o walorach estetycznych i użytkowych, jednoznacznie identyfikowalne jako wileńskie, wykonane z różnorodnych materiałów (drewno, len, wełna, glina, kość słoniowa, skóra, papier, szkło, metal). Po zakończeniu konkursu nagrodzone prace miały zostać wystawione w kilku punktach miasta w formie ekspozycji sklepowych. Wskazywano, że w ten sposób promowane będą tradycje wileńskie, zwłaszcza w kwestiach pielęgnowania tradycji etnograficznych [Hel. Romer, 1936, s. 6].

Ważnym narzędziem promocji były targi oraz inicjatywy związane z rękodziełem i pamiątkarstwem, które łączyły funkcję wizerunkową z korzyściami gospodarczymi dla lokalnych twórców. Szczególne znaczenie miał coroczny jarmark ludowy organizowany z okazji odpustu św. Kazimierza w Wilnie. Najliczniejszą grupę wyrobów stanowiły produkty tkackie, w tym Iniane i wełniane samodzielnie, wykorzystywane w przestrzeni wiejskiej (kapy, serwety, derki), sakralnej (nakrycia ołtarzy), miejskiej (jako elementy wyposażenia wnętrz, obicia meblowe, makaty ścienne), a także w produkcji odzieży [W.I., 1939, s. 4–5]. Wyróżniały się stonowaną kolorystyką oraz ornamentyką geometryczną (krzyże, gwiazdy, kwadraty, koła, szachownice, elipsy) [W.I., 1939, s. 4–5]. Ważnym

elementem miejscowego rzemiosła były także hafty oraz wyroby garncarskie, rzeźba w drewnie oraz plecionkarstwo słomiane.

Z kolei Związek Propagandy Turystycznej na Wileńszczyźnie podejmował aktywne działania na rzecz rozwoju turystyki również w sezonie zimowym [Z działalności zw. *Propagandy turystyki*, 1936, s. 6]. Przykładowo, za kluczową inicjatywę w 1936 r. uznano marsz narciarski Zniów–Wilno, wydarzenie o randze międzynarodowej, przewidujące udział ponad 500 zawodników. W prasie zapowiadano dużą liczbę planowanych wydarzeń towarzyszących (kuligi, pokazy na lodowisku, zawody hokejowe, koncerty) [*Wilno szykuje się do nart*, 1936, s. 6].

Istotnym instrumentem upowszechniania turystyki były ulgi kolejowe [Kawalla-Lulewicz, 2017, s. 45], w tym oferta tzw. pociągów popularnych, oraz zniżki do Wilna i na wybrane przejazdy regionalne, często powiązane z kartami uczestnictwa i ulgami w usługach [Keller, 2017, s. 81]. Stosowano też oferty wyjazdów urlopowych na ziemie wschodnie, warunkowane minimalną długością pobytu i odpowiednią odległością przejazdu. Wprowadzono 50% zniżkę na przejazdy do Wilna na podróż o odległości co najmniej 250 km, ważną we wszystkich pociągach i klasach [Włod., 1936, s. 6]. Ulga była powiązana z kartą uczestnictwa, która obejmowała zniżki w hotelach i restauracjach oraz bezpłatne zbiorowe zwiedzanie miasta, a także 50% rabaty na wybrane przejazdy lokalne i regionalne [Keller, 2017, s. 81]. Zniżka miała charakter sezonowy (do końca października) i służyła stymulowaniu popytu w szczycie sezonu. Osobno PKP oferowały 50% zniżki urlopowe na ziemie wschodnie (m.in. Wileńszczyznę, Polesie i Wołyń) przy minimalnym tygodniowym pobycie i dystansie co najmniej 250 km w jedną stronę. Instrumenty taryfowe uruchamiano zwykle w powiązaniu z akcjami turystycznymi, takimi jak coroczne „Lato na Ziemiach Wschodnich”, które w 1938 r. trwało do 30 września [*Lato na Ziemiach Wschodnich*, 1938, s. 11].

5. Zakończenie

W dwudziestoleciu międzywojennym turystykę postrzegano nie tylko jako sektor usług, lecz także narzędzie oddziaływania polityczno-oświatowego. Miała

ona poszerzać wiedzę o państwie, zwłaszcza o nowo przyłączonych terytoriach, oraz kształtować postawy patriotyczne poprzez promocję tradycji, rzemiosła i dziedzictwa kulturowego, wspierając integrację społeczną i przestrzenną. W województwie wileńskim i nowogródzkim realizowano równolegle działania promocyjne i organizacyjne: upowszechniano walory krajobrazowe i zabytkowe (poprzez wystawy, odczyty, punkty informacji), urządzano wydarzenia masowe z udogodnieniami komunikacyjnymi, a zarazem rozwijano bazę noclegową i gastronomiczną, modernizowano transport, szkolono przewodników oraz prowadzono działalność wydawniczą. Deklarowano przy tym dążenie do upowszechnienia turystyki także wśród uboższych warstw społeczeństwa [LCVA, Protokoły posiedzeń..., s. 3].

Jednocześnie wysiłki te były ograniczane przez bariery infrastrukturalne i komunikacyjne, które pogłębiały sezonowość ruchu turystycznego i sprawiały, że rezultaty były niewspółmierne do deklarowanych celów. Do kluczowych przeszkód należały słabo rozwinięta sieć transportowa oraz skromna infrastruktura turystyczna. Peryferyjna pozycja województw wschodnich w systemie komunikacyjnym II Rzeczypospolitej oraz polityka inwestycyjna państwa nie doprowadziły do zasadniczego zmniejszenia dystansu wobec reszty kraju. Podczas gdy na zachodzie i południu turystyka osiągnęła względnie wysoki poziom instytucjonalizacji, na Wileńszczyźnie proces ten dopiero się kształtował.

Jeszcze w 1936 r. prasa podkreślała „świeży” i słabo ugruntowany charakter ruchu turystycznego [Leczycki, 1936, s. 4]. Czynniki te obniżały dynamikę ruchu i skuteczność promocji, tym bardziej że – w przeciwieństwie do regionów zachodnich – brakowało tu silnych organizacji społecznych o stabilnym zapleczu finansowym. W konsekwencji ciężar inicjowania i podtrzymywania działań spoczywał głównie na administracji wojewódzkiej, zwłaszcza na jednoosobowym referacie turystyki Wileńskiego Urzędu Wojewódzkiego, funkcjonującym przy minimalnych zasobach pieniężnych [„Rocznik Polityczny i Gospodarczy”, 1932, s. 397–399]. Niewykorzystany potencjał regionu wymagał natomiast intensywnej, systematycznej promocji, możliwej do prowadzenia przede wszystkim przez organizacje dysponujące trwałym zapleczem i sprawnymi mechanizmami działania. Włączanie instytucji oraz osób prywatnych sprzyjało łączeniu administracji, promocji i sektora usługowego, tworząc podstawy organizacyjne, które w dłuższej perspektywie mogły wspierać rozwój turystyki w regionie.

Literatura

- Archiwum Państwowe w Katowicach, Urząd Wojewódzki Śląski w Katowicach, *W sprawie Wojewódzkich Komisji Turystycznych*, 12/27/0/1/64, s. 38.
- Gański W., 2023, *Tourist Routes of the Wilno Voivodeship in the Interwar Period*, „Sport i Turystyka. Środkowoeuropejskie Czasopismo Naukowe”, vol. 6, nr 2, s. 11–27.
- Hel. Romer, „*Pamiętki z Wilna*”, 1936, „Kurjer Wileński”, nr 293, s. 6.
- Janina F., *Troki*, 1936, „Kurjer Wileński”, nr 357, s. 8.
- Kawalla-Lulewicz I., 2017, „*Pociągi popularne*” jako forma turystyki kolejowej w dwudziestolecu międzywojennym, „Zeszyty Naukowo-Techniczne SITK RP. Oddział w Krakowie”, nr 3(114), s. 45–59.
- Keller D., 2017, *Polskie koleje wobec turystyki w okresie międzywojennym*, [w:] *Turystyka historyczna*, t. 1, Hojka Z., Nowak K., (red.), Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice.
- Kłos J., 1937, *Wilno. Przewodnik krajoznawczy*, Wydawnictwo Wileńskiego Oddziału Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego, Wilno.
- Konkurs na „*Pamiętki z Wilna*”, 1936, „Kurjer Wileński”, nr 334, s. 6.
- Kronika, *Lato we dworach na ziemiach wschodnich*, 1938, „Turystyka”, R. VI, nr 7, s. 1.
- Lato na Ziemiach Wschodnich*, 1938, „Turystyka”, R. VI, nr 8, s. 11.
- LCVA, Vilniaus vaivadijos valdyba, Protokoły posiedzeń wojewódzkiej komisji turystycznej. Protokół z posiedzenia Wojewódzkiej Komisji Turystycznej odbytego w dniu 7 maja w Izbie przemysłowo-handlowej w Krakowie, sygn. 51/10/1167, s. 3.
- LCVA, 1933a, Vilniaus vaivadijos valdyba, Pismo do S. Lorentza, Konserwatora na Województwo Wileńskie, 22.05.1933, sygn. 51/10/1202, s. 1–2.
- LCVA, 1933b, Vilniaus vaivadijos valdyba, Sprawa utworzenia rezerwatu jeziora Narocz, 18.10.1933 r., sygn. 51/10/1211, s. 19.
- LCVA, 1934a, Vilniaus vaivadijos valdyba, Protokoły posiedzeń wojewódzkich komisji, Pismo z dn. 26.11.1934 r., sygn. 51/10/1167, s. 1.
- LCVA, 1934b, Vilniaus vaivadijos valdyba, Protokół z posiedzenia Wojewódzkiej Komisji Turystycznej w Nowogrodzku, odbytego 5.05.1934 r., sygn. 51/10/1202, s. 1–3.
- LCVA, 1935a, Vilniaus vaivadijos valdyba, Organizacja Związku Propagandy Turystycznej, „W Nowogrodzkiej Stronie. Biuletyn Turystyczno-Informacyjny”, R. 2, nr 1, sygn. 51/10/1171, s. 8.
- LCVA, 1935b, Vilniaus vaivadijos valdyba, Wiadomości różne, „W Nowogrodzkiej Stronie. Biuletyn Turystyczno-Informacyjny”, R. 2, nr 2, sygn. 51/10/1171, s. 2.
- Leczycki K., 1936, *Ziemia nowogrodzka idzie naprzód*, „Kurjer Wileński”, nr 318, s. 4.
- Mały Rocznik Statystyczny, 1939, Główny Urząd Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa.

- Miadziołanin, 1927, *Z życia kulturalno-oświatowego*, „Kurjer Wileński”, nr 28, s. 3.
- Musimy dozbroić się gospodarczo. Rząd zwraca specjalną uwagę na Ziemie Wschodnie*, 1936, „Kurjer Wileński”, nr 284, s. 2.
- Nad najpiękniejsze nasze jeziora*, 1935, „Turystyka”, nr 11, s. 9.
- Organizacja turystyki i sportu w Polsce*, 1919, „Roboty Publiczne”, R. 1, z. 5/6 (15 września 1919), s. 50.
- Orłowicz M., 1922, *Turystyka w Polsce w 1921 roku*, „Ziemia: miesięcznik krajoznawczy ilustrowany”, R. 7, nr 3, s. 97–98.
- Piekarski S., 2019, *Polityka turystyczna II Rzeczypospolitej Polskiej – próba periodyzacji*, „Turystyka i Rekreacja”, nr 2(24), s. 127–146.
- „Rocznik Polityczny i Gospodarczy”, Warszawa 1932.
- Roczniki statystyczne za lata 1929–1939.
- Szukiewicz J., 1934, *Przewodnik turystyczny po Wileńszczyźnie i Nowogródzczyźnie*, Zakłady Graficzne „Znicz”, Wilno.
- Udogodnienia turystyczne na Szlaku Mickiewiczowskim*, 1936, „Kurjer Wileński”, nr 212, s. 7.
- W.I., 1939, *Sztuka ludowa na jarmarku Św. Kazimierza w Wilnie*, „Turystyka”, R. VI, nr 3, s. 4–5.
- Wilno szykuje się do nart*, 1936, „Kurjer Wileński”, nr 325, s. 6.
- Włod., 1936, *Zniżki kolejowe na przejazd do Wileńszczyzny*, „Kurjer Wileński”, nr 174, s. 6.
- Z działalności zw. Propagandy turystyki*, 1936, „Kurjer Wileński”, nr 348, s. 6.
- Z pielgrzymką do Polski*, 1936, Wydawnictwo Wydziału Turystyki Ministerstwa Komunikacji: Polskie Biuro Podróży „Orbis”, Bydgoszcz.