

Joanna Hawlena

Turystyka kolejowa – luksusowe pociągi (8). Elitarna turystyka w Kanadzie



Fot. 1. Royal Canadian Pacific [3]

*Motto:
O drodze można dowiedzieć się więcej jadąc lub idąc nią,
niż studiując mapy.*

Kolejna edycja publikowanego cyklu dotyczy systemu kolejowej komunikacji Kanady. Zakresem merytorycznym obejmuje nie tylko problematykę techniczno-trakcyjną i eksploatacyjną lecz także uwarunkowania klimatyczne, środowiskowe, społeczne, polityczne i marketingowe tworzące podstawowe determinanty rozwoju sieci kolejowej. W artykule wykazano, że splot tych uwarunkowań spowodował, iż tempo rozwoju kanadyjskiej kolei nie można zaliczyć do imponujących. Przedstawiono przyczyny i skutki, w wyniku których kolejowa sieć jest skromniejsza (m.in. w porównaniu z USA) z dominacją przewozów towarowych, niewielką liczbą pociągów pasażerskich, z odległościami pomiędzy stacjami sięgającymi niejednokrotnie ponad 100 km. Będący tematem wiodącym cyklu, poziom luksusu pasażerskich przewozów, w tym artykule uległ określonej modyfikacji, ponieważ na terytorium Kanady zrezygnowano ze zbędnego przepychu i nieprzydatnych gadżetów na rzecz charakterystycznego dla krajów anglosaskich wymiaru praktycznego. Zaprezentowany zakres tych rozważań wykazuje, że taki model kształtowania podaży kolejowych usług zyskuje coraz więcej zwolenników, szczególnie w grupie turystów. W artykule wykazano, że w ocenie pasażerów największy poziom akceptacji zyskuje profesjonalizm i komfort obsługi, poziom techniczny, niezawodność taboru, zakres przekazywanej informacji dotyczącej także kultury, tradycji i najciekawszych ośrodków miejskich miast oraz najcenniejszych środowisk znajdujących się na trasie przejazdu. W kraju, w którym zasadniczym produktem turystycznym jest dziewicza przyroda i unikatowe plenery, do elementów luksusu podróży koleją należy zaliczyć panoramiczne platformy widokowe, ponieważ w żadnym innym miejscu na świecie, mała prędkość przejazdu nie jest w takim stopniu wynagradzana doznaniem piękną z otaczającej przyrody.

Kanada podobnie jak USA jest państwem związkowym, usytuowanym w północnej części kontynentu Północnej Ameryki. Położenie geograficzne kraju i związane z nim strefy klimatyczne tworzą istotne determinanty rozwoju kolejowej sieci komunikacyjnej. Na rozległym terytorium Kanady z charakterystyczną rzeźbą, wpływem mórz i oceanów oraz morskich prądów spotyka się zróżnicowane strefy klimatyczne, od arktycznej i subarktycznej w rejonach podbiegunowych poprzez kontynentalną w części centralnej oraz morską, cieplejszą w rejonach południowo-wschodnich i zachodnich, związaną z oddziaływaniem oceanów. Poprzecinany licznymi morzami i zatokami Archipeląg Arktyczny, a także znaczna liczba wielkich jezior na obszarze

terytoriów północno-zachodnich, potęguje techniczne trudności w budowaniu kolei. Z tego powodu na tych terenach dominuje komunikacja morską, śródlądową oraz lotniczą, natomiast sieć kolejowa rozwinęła się głównie w południowej części kraju.

Uwarunkowania rozwoju kolejowej komunikacji Kanady

Budowa kolejowej sieci Kanady była i nadal należy do bardzo trudnych, technicznych przedsięwzięć transportowych. Wynika to głównie z istniejących na znacznym obszarze surowych warunków klimatycznych, rozczłonkowania terenu morskimi zatokami, ogromnymi jeziorami, rwącymi rzekami oraz głębokimi wąwozami w górskiej części tego obszaru. Budowa najatrakcyjniejszych

linii kolejowych Kanady często wymagała wykucia torowiska na skalnych zboczach, drażnienia techniczne trudnych do wykonania tuneli w skrajnie niskiej temperaturze, położenia torów wśród skalistych ostępów i urwisk, a także skomplikowanych przepraw nad rwącymi rzekami. O skali trudności tych przedsięwzięć może świadczyć fakt, że podczas budowy sieci *Canadian Pacific Railway* zginęły setki ludzi, a wielu z nich zostało kalekami. Mimo iż dziś CPR ma ok. 22,5 tys. km linii kolejowych to do wielu miast Kanady można dotrzeć jedynie samolotem, transportem śródlądowym lub autokarem [8].

Najważniejsze połączenia kolejowe Kanady biegną wzdłuż granicy z USA, łącząc główne aglomeracje przemysłowe, rolnicze m.in. Montreal, Ottawę, Toronto, Quebec, Halifax, Winnipeg, Edmonton oraz Calgary i Vancouver (rys. 1). W tej części kraju zarówno towarowy, jak i pasażerski transport kolejowy spełnia kluczową rolę łącząc siecią komunikacyjną prowincje: Nowa Fundlandia, Quebec, Ontario, Saskatchewan, Brytyjską Kolumbię oraz graniczące z Alaską Terytorium Yukon [2, s. 354].

Tempo rozwoju kanadyjskiej kolei nie należało do imponujących. Poza utrudnieniami klimatyczno-środowiskowymi, znaczący wpływ na ten proces miała burzliwa historia, której niemal stałym elementem były konflikty zarówno polityczne, jak i zbrojne pomiędzy Francją i Wielką Brytanią, wojna ze Stanami Zjednoczonymi, a także rdzennymi plemionami Indian. Te konflikty wzajemnie niweczyły wysiłki zarówno Francuzów, jak i Brytyjczyków podejmowane w kolonizowaniu kraju i osadnictwie, nie sprzyjały również ugruntowaniu jednolitego politycznego systemu państwa. Przedłużające się zawirowania spowodowały, że o Kanadzie jako autonomicznym państwie federalnym o statusie dominium można mówić od 1867 r., kiedy to nastąpiło zjednoczenie brytyjskich kolonii [4, s. 162].

W wyniku wewnętrznego kryzysu oraz militarne zagrożenia ze strony USA zdecydowano o połączeniu w konfederację Kanady Wschodniej (Quebec), Kanady Zachodniej (Ontario), Nowej Szkocji i Nowego Brunswiku. Jej status prawny uchwalił parlament ustawą o Brytyjskiej Ameryce Północnej (*British North America Act*) dającej początek Konfederacji Kanady. Pod rządami premiera Johna Macdonalda nastąpiło ożywienie gospodarcze, które sprzyjało budowie sieci połączeń kolejowych, w wyniku czego zbudowano słynną transkontynentalną linię *Canadian Pacific Railway* [7].

Transkanadyjska kolej łączyła dwa wielkie miasta leżące na przeciwnych krańcach Kanady Montreal i Vancouver. Jej budowa była jednym z warunków, na jakich samodzielna kolonia Brytyjska Kolumbia, zgodziła się przystąpić do konfederacji Kanady. Projekt o takiej skali był znaczącym przedsięwzięciem dla młodego, nielicznego wówczas nawet 4 mln mieszkańców kraju, jednak budowa tego szlaku była niezbędna, by połączyć odległe krańce kraju i umożliwić zagospodarowanie rozległych i niezamieszkałych, lecz mających olbrzymi potencjał gospodarczy terenów środkowej Kanady [20, s. 67-70].

Budowę finansowaną ze środków publicznych zlecono dwóm firmom, *CPR Company* i *Inter-Ocean Railway Company*. Zanim projekt wszedł w główną fazę realizacji największy udziałowiec obu firm Hough Alan nieprawnie przekazał część funduszy na

kampanię wyborczą ówczesnej partii konserwatywnej i na niektóre konta prywatne. Defraudacja i związany z nią skandal polityczny przyczyniły się do odsunięcia konserwatystów od władzy, którą przejął nowy rząd liberalny pod wodzą premiera Alexandra Mackenziego. Rząd ogłosił nowy przetarg na budowę tej kolei, który zamknął się kwotą prawie 50 tys. dolarów. Tym razem wygrała firma *Canadian Pacific Railway Company*. W niespełna cztery lata po pierwotnie wyznaczonym terminie – 7 listopada 1885 linia zachodnia i wschodnia spotkały się w Craigellachie. Ostatecznie kolej Transkanadyjska połączyła wybrzeże Atlantyku i Pacyfiku 3 czerwca 1889 roku, rozpoczynając nową erę w gospodarce Kanady [7].

Charakterystyka pociągów i kolejowych szlaków Kanady

W porównaniu z USA, kolejowa sieć Kanady jest skromniejsza, posiada mniej strategicznych, długodystansowych traktów pasażerskich, natomiast poziom komfortu zarówno wyposażenia, jak i obsługi jest relatywnie wyższy. Na to, że siatka pasażerskich połączeń kolejowych nie jest imponująca wpływa stosunkowo mała ilość większych miast oraz optymalnie zorganizowany transport lotniczy. Także liczba pociągów pasażerskich w Kanadzie jest niewielka, a tylko kilka z nich stanowi atrakcyjne połączenia takie jak np. z Toronto do stacji Niagara Falls. Nie da się jednak zaprzeczyć, że prawie wszystkie biegną przez terytoria charakteryzujące się dziewiczą przyrodą i wyjątkowymi walorami turystycznymi. Może także z tego powodu kanadyjskie pociągi pasażerskie nie są zbyt szybkie, a korzystający z nich turyści wolą z większym zainteresowaniem podziwiać ukazujące się za oknami krajobrazy, niż pośpiesznie zdążać do celu. Wynika to również z działań promocyjnych, ponieważ mało jest takich miejsc na świecie, gdzie mniejsza prędkość kolei jest wynagradzana unikatowym pięknem krajobrazu.

Sieć kolejowych połączeń Kanady obsługują głównie dwa przedsiębiorstwa *Canadian National Railway Company* (CNCR) oraz *Canadian Pacific Railway* (CPR). CNCR powstało w 1923 r. jako przedsiębiorstwo państwowe z połączenia kilku zbankrutowanych firm kolejowych, a następnie w 1955 r. zostało sprywatyzowane. Aktualnie firma obsługuje ok. 33 tys. km tras i zatrudnia ok. 23 tys. pracowników. Jest także właścicielem kilku



Rys. 1. Sieć *Canadian National Railway* [16]



Fot. 2. The Canadian na trasie [15]

linii w USA, m.in. *Illinois Central Railroad*, *Wisconsin Central Transportation* i *Great Lakes Transportation*. Wizytówką drugiego przedsiębiorstwa jest najstarsza transkontynentalna linia łącząca Saint John, portowe miasto nad Oceanem Atlantyckim, z Vancouver nad Oceanem Spokojnym. Cały system tworzący tę sieć liczy ok. 24 tys. km i początkowo odegrał istotną rolę w procesie osadnictwa i rozwoju gospodarczego środkowej oraz zachodniej Kanady, natomiast aktualnie jest wykorzystywany głównie do przewozu towarów (rys. 1).

Charakterystyczny dla kanadyjskiej kolei, wyższy poziom komfortu powoduje, że te usługi nie są tanie, co oznacza, że w większym zakresie spełniają oczekiwania bardziej zamożnej części społeczeństwa. Jednak kolej kanadyjska, podobnie jak to ma miejsce w USA w głównym zakresie służy przewozom surowców i towarów, stąd w pasażerskiej komunikacji spotyka się tylko nieliczne pociągi, które charakteryzują się wysokim poziomem luksusu. W oparciu o ukształtowane kryteria i wyznaczniki komfortu obowiązujące na kontynencie północnoamerykańskim można do

tego grona zaliczyć: **The Canadian**, **Rocky Mountaineer** oraz **Royal Canadian Pacific**. W kraju bobrów, niedźwiedzi i klonowego liścia relatywnie wyższe ceny usług kolejowych rekompensuje znaczne bezpieczeństwo i wygoda. Trzeba również podkreślić, że za średnio przystępną cenę można przejechać długi dystans w wygodnej klasie ekonomicznej.

Komfortowa podróż pociągiem *The Canadian*

The Canadian to najbardziej znany kanadyjski pociąg kursujący 3 razy w tygodniu pomiędzy Toronto i Vancouver. Nie jest to pociąg wycieczkowy, zatem wyklucza spontaniczne wsiadanie na zasadzie *hop on-hop off*, jednak całą trasę można pokonać etapami, dokonując oddzielnej rezerwacji na wybranych odcinkach. Pociąg kursuje przez cały rok, co pozwala podziwiać zmieniający się wraz z porami roku krajobraz oraz umożliwia korzystanie ze znaczących promocji cenowych w zimie, kiedy popyt jest znacznie mniejszy.

Należy on do pociągów o uznanym poziomie luksusu na kontynencie północnoamerykańskim. Jego trasa licząca 4 467 km i jest znana jako najbardziej ekscytujący światowy trakt kolei żelaznych. Prosta i jednoznaczna nazwa tego pociągu – „Kanadyjczyk” wyraża przekonanie jego właścicieli, że posiada wystarczająco dużo zalet, aby bez dodatkowej promocji mógł znaleźć się w gronie luksusowych pociągów kontynentu. Kursujący od 1955 r. w ramach firmy *Canadian Pacific Railway*, w 1978 r. zmienił właściciela i do tej pory zarządza nim *VIA Rail Canada* [14, s. 191].

Zestaw tego pociągu składającego się ze stalowych lśniących wagonów jest ciągnięty przez potężne lokomotywy spalinowe (fot. 2). Już początek podróży na słynnym dworcu Union Station w Toronto umożliwia pasażerom poznanie słynnej wieży telewizyjnej CN Tower, znajdującej się obok dworca, która jest jedną z najwyższych budowli na świecie (553 m), z której przy dobrej pogodzie można dojrzeć wodospad Niagara. Jest to zaledwie początek doznań turystycznych, których na tej trasie istnieje wyjątkowo dużo. Ich znaczenie w pełni doceniła firma obsługująca trasę, przystosowując rozkład podróży do potrzeb turystów decydujących się na przejazd przez cały kraj pociągiem [14, s. 197].



Fot. 3. Wagon panoramiczny klasy prestiż w pociągu *The Canadian* [6]



Fot. 4. Wagon restauracyjny w pociągu *The Canadian* [7]

W opinii menażerów dostosowanie przejazdu do wymogów klienta, w tym organizowania indywidualnych wycieczek, nawet w miejscach gdzie pierwotnie nie zaplanowano postoju, należy uznać za wyznacznik wyjątkowego luksusu. Takie postrzeżenie wskazuje, że kryteria dotyczące luksusu w pociągach Kanady odbiegają standardem od preferowanych np. w Azji. *The Canadian* jest prawdopodobnie jednym z niewielu pociągów na świecie, którego czas przejazdu zależy od oczekiwań turystów. Dla spieszących się trasą Toronto–Vancouver można pokonać w ciągu 3 dni, natomiast ci, którzy chcą podziwiać piękno wyjątkowych krajobrazów mogą skorzystać z pięciodniowego pakietu zapewniającego poznanie położonych wzdłuż trasy pomników narodowego dziedzictwa i atrakcji turystycznych.

Wygodę podróżowania w *The Canadian* zapewnia solidne, ponadstandardowe wyposażenie przedziałów. Podróżnym udostępniono zróżnicowaną pod tym względem ofertę [9, s. 48]. Można dokonać wyboru przejazdu pomiędzy *Economy Class*, *Sleeper Plus* i *Prestige Sleeper Class*. Klasa ekonomiczna jest wyposażona w rozkładane siedzenia, a kilka niewielkich usprawnień powoduje, że cechuje ją wysoki stopień wygody. Są to przedłużane siedzenia, rozkładane podnóżki oraz rozdawane podróżnym polarowe koce, poduszki, opaska do spania czy też zatyczki do uszu. *Sleeper Plus* wyróżnia się wyższym poziomem komfortu. Jest to sypialnia dla maksymalnie czterech osób z dostępem do prysznicza oraz wliczonym w cenę posiłkiem. Najbardziej ekskluzywny charakter ma uruchomiona w 2014 r. *Prestige Sleeper Class*. Korzystającym z niej zapewniono przestronną prywatną sypialnię z panoramicznym oknem, bufet *all inclusive*, a latem także bezpłatny dostęp do panoramicznego wagonu, w którym wyłącznie dla nich zaprojektowano zamkniętą nowoczesną strefę wypoczynkową ze skózanymi kanapami i minibarem [16].

Za podróż tym pociągiem trwającą 3 dni i 14 godzin, w klasie *Economy Supersaver* trzeba zapłacić ok. 230 dolarów kanadyjskich (cała podróż odbywa się na siedząco, więc najczęściej pasażerowie korzystają tylko z pewnych odcinków trasy), natomiast podróż w jednoosobowym przedziale sypialnym, kosztuje już ok. 1,8 tys. dolarów kanadyjskich. Nie jest to zatem tania podróż, lecz także nie przesadnie droga jeśli wziąć pod uwagę, że trasa liczy prawie 4,5 tys. km.

Wysoko cenionymi atutami tego traktu są przepiękne krajobrazy oraz możliwość poznania kilku miast, na co w Winnipeg

przeznaczono 4 godziny postoju, w Edmonton godzinę, a w Jasper półtorej.

Konfiguracja pociągu zawiera zróżnicowane przedziały wśród których znajduje się kilka rodzajów wagonów sypialnych, wagon restauracyjny oraz wagon panoramiczny klasy prestiż z przeszklonymi ścianami i dachem, pozwalający podziwiać pełnię krajobrazu mijanych okolic (fot. 3). Wagony tego pociągu podlegają ciągłej modernizacji, dzięki czemu wzrasta poziom komfortu i rozszerza się zakres serwowanych usług.

Istotnym wyznacznikiem komfortu jest wystrój wagonów, który utrzymano w nostalgicznym stylu art deco, jednak główny wysiłek zarządzających tym pociągiem został skierowany na maksymalne zaspokojenie wygody i turystycznych wrażeń. Wyjątkową wartość dla podróżujących pierwszą klasą ma solanka, umieszczona zazwyczaj na końcu pociągu. Jej komfortowe wyposażenie pozwala nie tylko na spędzanie w miłej atmosferze towarzyskich spotkań, lecz przede wszystkim obserwowanie unikatowych plenerów kanadyjskiego krajobrazu przesuających się za panoramicznymi oknami. Komfort podróżowania uzupełnia wysoki poziom obsługi pasażera, któremu zapewnia się wszechstronną pomoc oraz wysokiej klasy usługi kulinarne. Posiłki można realizować w różny sposób, poczynawszy od drobnych zakupów z wózka hostessy, przez fast foody, ciepłe przekąski, aż po szeroki wybór dań serwowanych w wagonie restauracyjnym z możliwością dostarczenia posiłku do przedziału (fot. 4). W pociągu odbywają się także degustacje win, geograficzno-turystyczne prezentacje, wieczory historyczne i kulturalne związane z regionami przejazdu. Nierzadko spotkaniom towarzyszą grający na żywo muzycy.

Niemal od początku trasy *The Canadian* wkracza w świat unikatowych krajobrazów. Poczynawszy od Wielkich Jezior w prowincji Ontario ten szlak prowadzi przez bezkresne lasy, wysokie góry i interesujące miasta. Prawie każdy turysta stara się zwiedzić co najmniej Armstrong, Winnipeg, Saskatoon, Edmonton i Jasper. Mimo, iż cała trasa urzeka wyjątkowym pięknem krajobrazu to dla większości turystów najciekawszą część podróży zaczyna się od Edmonton, nazwanego bramą wjazdową do kanadyjskich Gór Skalistych. Zataczając łuk na południowy zachód, pociąg wjeżdża w masyw górski, którego szczyty tworzą unikatową panoramę. Najpiękniejszy widok roztacza się na Park Narodowy Jasper zaliczony przez UNESCO do światowego dziedzictwa przyrodni-



Fot. 5. Pociąg Rocky Mountaineer na trasie [10]

czego. Ten odcinek wysokogórskiej trasy przebiega także obok Mount Robson, najwyższego szczytu kanadyjskich Gór Skalistych (4000 m n.p.m.). Istotnym punktem traktu jest miasto Kamloops, stanowiące ważny węzeł kolejowy z licznymi rozgałęzieniami w wielu kierunkach. Ostatni odcinek pociąg przejeżdża malowniczą doliną Thomson River, aby zakończyć swój bieg na końcowej stacji Pacific Central Station w Vancouver, kończąc równocześnie jedną z najpiękniejszych turystycznych przygód w wyjątkowej scenarii czystego naturalnego środowiska [9, s. 48].

The Canadian należący do kolejowego giganta VIA Rail Canada ma przed sobą obiecującą perspektywę, ponieważ ta firma przewożąca w ciągu roku prawie 4 mln pasażerów przynosi znaczące zyski. Wynika to również z bliskiej współpracy z rządem, który od 1978 r. sprawuje nad nią bezpośrednią kontrolę. Zyski i subwencje umożliwiają regularną modernizację taboru czego największym beneficjentem są podróżni. Należy również wspomnieć, że w zależności od terminu oraz standardu wybranego przedziału, ceny wahają się od 4,1 tys. do 7,2 tys. dolarów kanadyjskich [9, s. 49].

Rocky Mountaineer

Z grona pasażerskich pociągów kursujących po terytorium zachodniej Kanady na wyróżnienie zasługuje *Rocky Mountaineer*. Zarówno spośród kanadyjskich, jak i kursujących po USA pociągów, charakteryzuje się wyższym standardem i pewnym zakresem luksusu. Jest zarządzany przez kanadyjską agencję *Rocky Mountaineer* od 1990 r. i cechuje go zróżnicowana konfiguracja wagonów, dostosowana do potrzeb różnych grup odbiorców wybierających podróż przez najatrakcyjniejsze obszary Brytyjskiej Kolumbii i Alberta [9, s. 50].

W ciągu 25 lat swojego istnienia, skład zyskał miano jednego z najatrakcyjniejszych, wśród jeżdżących w ramach kontynentów amerykańskich. Klientom umożliwiono wybór z kilku opcji, zarówno krótszych jak i dłuższych tras oraz zapewniono zróżnicowaną jakość usług określonych mianem czerwonego, srebrnego i złotego liścia (fot. 5).

Na trasach obsługiwanych przez tę firmę pociągi aktualnie przewożą ponad sto tysięcy pasażerów rocznie. Wśród nich *Rocky Mountaineer* cieszy się wysokim uznaniem pasażerów



Rys. 2. Trasy pociągu Rocky Mountaineer [12, s. 3]



Pociąg Rocky Mountaineer na trasie

doceniających zarówno techniczny poziom taboru, jakość wyposażenia, organizację i komfort podróżowania oraz ofertę kulinarną, jak i udogodnienia pozwalające w sposób nieograniczony podziwiać i fotografować wyjątkowe krajobrazy spotykane wzdłuż trasy przejazdu [5, s. 22].

Jakość świadczonych przez Rocky Mountaineer kolejowych usług znajduje uznanie zarówno wśród krajowych, jak i zagranicznych klientów. Jest także wysoko ceniona w rankingach, o czym świadczy wielokrotne zdobycie prestiżowej nagrody za całokształt walorów wyróżniających model realizowanej obsługi pasażera. Jest nią przyznawane przez opiniotwórczą firmę *World Travel Award* nobilitującego wyróżnienia „World’s Leading Travel Experience by Train” [19, s. 1]. Sukces tej działalności opiera się na kilku filarach, z których jeden ma fundamentalne znaczenie związane z doбором kadry. Każda osoba ubiegająca się o pracę w pociągu Rocky Mountaineer przechodzi wszechstronne, stojące na wysokim poziomie teoretyczne i praktyczne szkolenie. Zakres koniecznej wiedzy pretendenta obejmuje nie tylko całokształt elementów związanych z jakością obsługi pasażera, lecz również historią kraju i kolejnictwa, a ponadto znajomość walorów turystycznych regionu, zasad bezpieczeństwa, udzielania pierwszej pomocy i biegłego operowania co najmniej jednym z wybranych języków obcych [19, s. 1].

Początkowo siatka linii kolejowych agencji Rocky Mountaineer została odkupiona od *Via Canada*, jednak z czasem rozwinęła ona swoją ofertę udostępniając kilka tras, z których najbardziej interesująca pod względem turystycznym biegnie przez Góry Skaliste, a niemal wszystkie przemierzają obszary surowej i pięknej kanadyjskiej przyrody (rys. 2). Rocky Mountaineer kursujący po Zachodniej Kanadzie to symbol regionalnego komfortu. W jego składzie znajdują się wagony z panoramicznymi oknami, które umożliwiają swobodne podziwianie krajobrazu na trasie od Vancouver, poprzez Banff i Jasper aż do Calgary.

Podróż tym pociągiem wytyczona ponad sto lat temu, w zależności od zapotrzebowania na realizację określonego programu turystycznego i zwiedzania znajdujących się na trasie walorów turystycznych może trwać od dwóch dni do ponad dwóch tygodni. Trasa biegnąca w zasadzie przez obszary zachodniej Kanady może w wyniku porozumienia z *The Canadian* obejmować podróż najdłuższą linią Kanady, od Toronto do nadbrzeżnego Vancouver. Jest to jedna z najsłynniejszych tras obsługiwanych przez agencję Rocky Mountaineer, która obsługuje łącznie cztery główne linie i parę mniejszych. Pierwsza określana jako *First passage to the West* biegnie z Calgary przez Banff, Lake

Louise, Kamloops do Vancouver, pokonując dystans 957 km. o przewyższeniu sięgającym 3618 m n.p.m. [18, s. 20]. Druga – *Journey through the Clouds* [18, s. 58] łącząca miasta Vancouver, Kamloops i Jasper liczy 901 km, a najwyższy położony punkt sięga 3 954 m n.p.m. Trzecia linia – *Rainforest to Gold Rush* [18, s. 102] prowadząca z Vancouver przez Whistler, *Quesnel do Jasper* to jedna z głównych, najbardziej wysunięta na zachód i najdłuższa kolejowa trasa obsługiwana przez omawianą firmę, która liczy 1 153 km. Pociąg jadący tym traktem musi podobnie jak poprzedni pokonać wysokość 3 954 m n.p.m. Czwarta to najkrótsza z głównych, lecz międzynarodowa trasa – *Coastal Passage* [18, s. 150], o długości zaledwie 252 km, łącząca amerykańskie Seattle z kanadyjskim Vancouver. Biegnie ona przez nadbrzeżne tereny Oceanu Spokojnego, po rozległych równinach bez istotnych wzniesień ponad poziom morza. Z krótszych tras na uwagę zasługuje nadmorska linia łącząca Vancouver z Whistler [18, s. 151].

Menedżerowie kanadyjskich kolei dokonali interesującej analizy atutów sprzyjających poprawie efektywności i atrakcyjności podróży kolejowych. Zdając sobie sprawę z unikatowej wartości i niepowtarzalnego piękna kanadyjskiego krajobrazu oraz nieskażonej cywilizacją przyrody doprowadzili do urzeczywistnienia idei, której sedno można określić następująco – „jeśli nie możemy eksportować krajobrazów, importujemy turystów”. Tej zasadzie podporządkowano kreowanie systemu usług, dzięki czemu zyskuje się systematyczny wzrost poziomu komfortu [18, s. 60].



Fot. 6. Pociąg Rocky Mountaineer: wnętrze wagonu z oknami panoramicznymi



Fot. 7. Pociąg Rocky Mountaineer: schody prowadzące do szklanej kopuły

Nawet pobieżna ocena konfiguracji pasażerskiego składu Rocky Mountaineera potwierdza realizację tych założeń.

Powszechnie stosowanym napędem są ekologiczne lokomotywy i będące standardem w pełni klimatyzowane i wyciszone wagony. Dla zapewnienia możliwości podziwiania i pełnozakresowego fotografowania horyzontu w składy włączono kilka piętrowych wagonów, w których górny pokład stanowią panoramiczne okna i przeszklony sufit (fot. 6). Podróżowanie takim wagonem daje złudzenie bezpośredniego uczestnictwa w otaczającym plenerze.

Do technicznych atutów sprzyjających poprawie komfortu podróżowania należy także długość wagonów (26 m) umożliwiającą przestronne usytuowanie wygodnych przedziałów sypialnych i pozostałych, oraz pomieszczeń restauracyjnych i barów. Znaczna ich waga (68 t) łącznie z wysokim standardem torów wzmacnia bezpieczeństwo i wyciszenie przejazdu. Nawet prędkość kanadyjskich pociągów podporządkowano plenerowym potrzebom turystów. Zasada, że „jadąc wolniej można zobaczyć więcej” w tym przypadku całkowicie się sprawdza. W Kanadzie jak nigdzie na świecie mała szybkość przejazdu jest wielokrotnie wynagradzana pięknym krajobrazem i naturalnego środowiska. Nie dziwi zatem, że maksymalna prędkość pasażerskich pociągów w tym kraju wynosi ok. 105 km/h [18, s. 80–81].

Rocky Mountaineer jest pociągiem, który kursuje nie tylko jako pociąg rozkładowy, lecz świadczy także usługi o szerszym pakiecie, a nawet może być wynajęty na indywidualne imprezy i fakultatywne wycieczki. Tak szeroka oferta jest jednym z jego ważniejszych atutów, podkreślających otwartość na różnicowane potrzeby odbiorców. Popyt na ten rodzaj usług wciąż rośnie,

ponieważ poza możliwością przeżycia niezapomnianej przygody nobilituje także doznaniem wynikającymi z oferowania relatywnie wysokiego poziomu luksusu. Opisane już wcześniej walory komfortu (m.in. platformy widokowe) nie są jedynymi jego wyznacznikami. W systemie jakościowej klasyfikacji poziomu komfortu usług, wyposażenia i oceny całokształtu pasażerskiej obsługi w pociągu Rocky Mountaineer zastosowano kryteria określone odpowiednim kolorem klonowego liścia. Poziom podstawowy to „Red Leaf” (czerwony liść), na który składa się przestronny przedział z wygodnymi kanapami lub fotelami. Wszystkie są ustawione przodem do kierunku jazdy, jednak istnieje możliwość ich odwrócenia, tworząc towarzyską lub rodzinną przestrzeń. Oparcia są ruchome, pozwalają wybrać wygodną pozycję, ponieważ znacznie zwiększono przestrzeń na nogi. Czerwony liść obejmuje przedziały w wagonach jednopoziomowych z panoramicznymi oknami. Jednak pasażerowie tego segmentu usług mogą odpowiednimi przejściami przemieścić się na platformy widokowe.

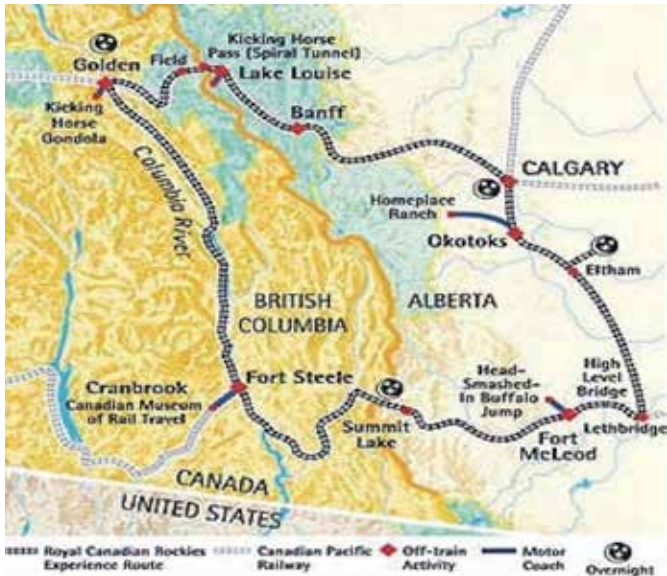
Wyższy poziom luksusu jest związany z kolejowymi usługami oferowanymi w formule „Silver Leaf” (srebrny liść). Możliwość skorzystania z tej oferty istnieje głównie w pociągach kursujących na dłuższych trasach: Vancouver–Kamloops–Banff–Calgary, Vancouver–Quesnel–Jasper oraz Vancouver–Kamloops–Jasper. Pasażerowie korzystający z tej usługi spędzają podróż w indywidualnych przedziałach, najczęściej sypialnych, znajdujących się w piętrowych wagonach z przeszkloną kopułą dachu na górnym pokładzie i szerokimi panoramicznymi oknami w dolnej części. Jest to oferta znacznie droższa, ponieważ zapewnia nie tylko kameralną możliwość spędzenia podróży, lepsze warunki obserwacji otaczającego pleneru, lecz także wliczone w cenę, posiłki oraz niskoalkoholowe napoje (piwo, wino).

Najwyższy poziom luksusu zawiera oferta nazwana „Gold Leaf” (złoty liść). Przedziały odpowiadające tej ofercie znajdują się podobnie jak w „Silver Leaf” w piętrowych przeszklonych wagonach z otwartą platformą widokową. Na piętrze wagonu znajdują się wysokiej klasy anatomiczne regulowane fotele, z przestronnym miejscem na nogi. Na górny pokład można wejść spiralnymi schodami lub wjechać windą (fot. 7).

W przedziałach tej klasy poza tradycyjnym wyposażeniem znajduje się ekologiczny węzeł sanitarny, a na podłogach położono dywany. W bezpośrednim sąsiedztwie usytuowany jest wagon restauracyjny i przedział barowy. Śniadanie i lunch są serwowane na prawdziwej porcelanie, a na życzenie podróżnego mogą być dostarczone do przedziału (fot. 8). Kuchnia serwuje szeroki wybór dań sporządzonych ze świeżych produktów oraz białe i czerwone wina „Rocky” z własnej wytwórni znajdującej



Fot. 8. Jadalnia w pociągu Rocky Mountaineer [11]



Rys. 3. Trasy turystyczne pociągu Royal Canadian Pacific [17]



Fot. 9. Pociąg Royal Canadian Pacific na trasie [17]

się w Brytyjskiej Kolumbii. Jeśli pociąg zatrzymuje się na nocny postój pasażerowie klasy „Gold Leaf” korzystają z wliczonego w cenę autokarowego transferu do pięciogwiazdkowego hotelu i związanej z tym obsługi [9, s. 50].

W pociągu Rocky Mountaineer istnieje także dodatkowy zakres świadczeń podwyższający w pewnym stopniu poziom komfortu. Wszyscy pasażerowie otrzymują firmową gazetę, w której m.in. znajduje się opis trasy z zaznaczonymi najciekawszymi walorami turystycznymi oraz ogólnymi wiadomościami dotyczącymi odwiedzanych terenów [19]. Każdy wagon jest obsługiwany przez dwóch *concierge*, których zadaniem jest udzielanie pomocy w rozwiązywaniu problemów podróżnych, przekazywanie informacji, dostarczanie do przedziałów kawy, herbaty i niskoprocentowych napojów alkoholowych. Wysokoprocentowe alkohole są serwowane odpłatnie.

Z powyższych rozważań wynika, że poziom obsługi pasażera, techniczne udogodnienia, zakres, rodzaj i jakość serwowanych usług, jak również wyjątkowa możliwość podziwiania unikatowej przyrody i piękna krajobrazu, a także kontaktu z interesującą kulturą i tradycją powoduje, że *Rocky Mountaineer* zapewnia swoim klientom znaczący poziom luksusu oraz niezapomnianą turystyczną przygodę. Należy jednak pamiętać, że w zależności od terminu i wybranego standardu ceny wahają się od 2,2 tys. do 4,7 tys. dolarów kanadyjskich [9, s. 50].

Royal Canadian Pacific

Nazwa tego składu w pełni oddaje jego charakter i poziom komfortu. Ten „królewski” pociąg jest zaliczany do najbardziej luksusowych na świecie. Łączy w swoim wystroju i jakości oferowanych usług nostalgię minionych epok z poszukiwaniem relaksu, elegancji i nobilitacji.

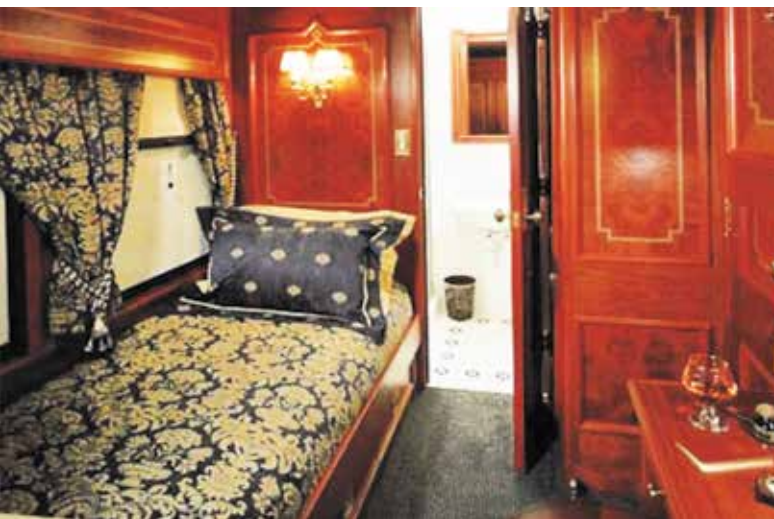
Szeroka gama turystycznych doznań oraz otoczenie dziewiczej przyrody pozwala pasażerom tego pociągu wyłączyć się ze zgiełku dzisiejszego świata. W wycieczkowym charakterze świadczonych usług zebrano wszystkie najlepsze doświadczenia podobnych ofert istniejących w kolejowej turystyce świata. W ten sposób powstała formuła funkcjonowania tego pociągu, którą można określić jako – pozostawienie dotychczasowego życia za sobą i poddanie się relaksującej rewitalizacji w ekskluzywnych warunkach podróży kolejowej (fot. 9).

Royal Canadian Pacific powstał jako wyodrębniona spółka z *Canadian Pacific Limited*, która przed podziałem w 2001 r. była drugą co do wielkości kolejową firmą w Kanadzie. Jej główną siedzibą jest miasto Calgary w prowincji Alberta. Twórcza inicjatywa zarządu tej spółki spowodowała, że wiele przestarzałych wagonów i lokomotyw wycofanych z ruchu poddano w 1990 r. całkowitej renowacji. Odrestaurowany tabor został przywrócony do dawnej świetności z zachowaniem tradycyjnej elegancji. W wystroju zrekonstruowano inkrustacje z mosiądzu, orzechowe boazerie, stylizowane meble i srebrne elementy dekoracyjne. Udało się także połączyć tradycję z nowoczesną techniką informatyczną, dzięki czemu pozostając w nostalgicznej atmosferze minionej epoki można sprawować kontrolę nad sprawami związanymi na przykład z działalnością gospodarczą (rys. 3).

W międzynarodowych rankingach *Royal Canadian Pacific* aktualnie zarządzany przez *Canadian Pacific Railway* jest zaliczany do najbardziej luksusowych pociągów świata. Tę znaczącą pozycję na turystycznym rynku podkreśla otrzymane 7 czerwca 2000 r. królewskie wyróżnienie od Elżbiety II.



Fot. 10. Dwuosobowy przedział z miejscem do pracy [10]



Fot. 11. Jednoosobowy przedział pasażerski [13]



Fot. 13. Sala klubowa [13]

Zarząd *Royal Canadian Pacific* utrzymuje ścisłą współpracę z największymi firmami turystycznymi Kanady. Ich potrzeby i doświadczenia pozwalają przedsiębiorstwu na bieżąco weryfikować formę i zakres świadczonych usług. Dzięki tym kontaktom w turystycznych programach kolejowych podróży zaplanowano przerwy i wycieczki służące m.in. zwiedzaniu unikatowych walorów przyrodniczych i turystycznych odwiedzanych miast i okolic m.in. wpisanych na listę Światowego Dziedzictwa UNESCO *Waterton-Glacier* (Międzynarodowy Park Pokoju) i fascynujący *Head-Smashed in Buffalo Jump*. Niezapomniane wrażenia pozostawiają wycieczki do Banff, Parku Narodowego Yoho, *Icefields Parkway* oraz nad wodospad Niagara i jezioro Louise. W programie podróży zaplanowano również grę w golfa z nauką podstawowych jego zasad, połowy na dziewiczych rzekach i jeziorach, co łącznie rozszerza zakres turystycznej penetracji i pozwala docenić wysoki poziom narodowego dziedzictwa Kanady.

Elitarność tego pociągu określa nie tylko wysokiej klasy wystrój przeznaczonych dla turystów przedziałów, zróżnicowany zakres i cel wycieczek, lecz także będący do dyspozycji podróżnych zespół wyspecjalizowanych doradców i opiekunów zajmujących się pasażerami przez całą dobę oraz wysoka jakość usług gastronomicznych. Pociąg kursuje sezonowo od czerwca do wrze-

śnia na trasach w Albercie i Kolumbii Brytyjskiej. Na trakcie liczącym 1 500 km *Royal Canadian Pacific* spotyka popularną wśród turystów *River Valley* i malowniczą przełęcz *Crowsnest Pass*. Taka podróż trwa 6 dni i 5 nocy, które są czasem postoju, aby w scenerii dnia można było podziwiać piękno ośnieżonych szczytów panoramy Gór Skalistych.

Pociąg składa się maksymalnie z 8 luksusowych wagonów zbudowanych w 1916 i 1931 roku oraz odrestaurowanych lokomotyw pierwszej generacji. Liczba jego pasażerów to zaledwie 30 osób rozlokowanych w większych i mniejszych salonach. Wszystkie przedziały pasażerskie, usługi kulinarne, jak również sporadycznie wykorzystywane wzdłuż trasy hotele mają pięcioletnią kategorię. W pociągu znajduje się 7 dwuosobowych przedziałów mających duże nisze, bliźniacze łóżka oraz biurko wyposażone w najnowszy sprzęt elektroniczny (fot. 10).

Ponadto do dyspozycji podróżnych przeznaczono pięć przedziałów z podwójnymi łóżkami oraz 5 przedziałów dla turystów podróżujących w pojedynkę (fot. 11). Każdy stylowo urządzone przedziały posiada salon, sypialnię i prywatną łazienkę z prysznicem, toaletą i umywalką, wyposażoną w grube białe ręczniki, toaletowe przybory oraz dużo miejsca do przechowywania bagażu [9, s. 46].

Usługi kulinarne obejmujące dania regionalne i kuchnię światową, serwowane są w wagonie restauracyjnym (fot. 12), a ponadto zakąski i drinki w salonie klubowym i drink barze (fot. 13). W programie obsługi pasażera dostępne są również okolicznościowe spotkania i ekskluzywne wieczory z udziałem interesujących osób oraz regionalne imprezy muzyczne.

Całkowity pakiet usług serwowanych w *Royal Canadian Pacific* jest na wyjątkowo wysokim poziomie proponowanym tylko przez kilka pociągów na świecie, dlatego nie dziwi fakt, że podróżowali nim Sir Winston Churchill, Król Jerzy VI, Królowa Elżbieta i Księżę Edynburga oraz wiele innych znakomitości, dodając splendoru obecnym podróżnym tego luksusowego pociągu. Podróż nim należy do bardzo drogich, ponieważ w zależności od terminu i standardu ceny wahają się od 5,8 do 8,2 tys. dolarów kanadyjskich [9].



Fot. 12. Restauracja w pociągu *Royal Canadian Pacific* [13]



Podsumowanie

Charakterystyczną cechą kolejowej sieci Kanady jest nieregularne pokrycie całego obszaru państwa. Główne linie biegną przez południową część, bardziej przystępną dla rozwoju tego rodzaju transportu niż obszar północy, rozczłonkowany licznymi zatokami, wielkimi jeziorami i rwącymi rzekami z przewagą subarktycznych warunków klimatycznych. Na późniejszy niż w innych państwach dynamiczny rozwój kanadyjskiej kolei miały znaczący wpływ przedłużające się zawirowania polityczne, konflikty zbrojne, także z miejscowymi Indianami, utrudniające zjednoczenie poszczególnych prowincji i wypracowanie kompleksowej strategii rozwoju kolejowego transportu. Mimo iż dominujące znaczenie zyskała kolej towarowa to z czasem powstały również znane na świecie linie z komfortowymi pociągami pasażerskimi. Spotykany w nich poziom luksusu ma charakterystyczny dla krajów anglosaskich większy wymiar praktyczny, w którym wyeliminowano zbędne gadżety i oznaki przepychu, koncentrując się na wysokiej jakości świadczenia najważniejszych usług poprawiających komfort podróżowania. Ten kierunek kształtowania kolejowej podaży skutkuje ciągłą modernizacją i rewitalizacją zarówno taboru, jak i zróżnicowanych form obsługi pasażera. W ten proces profesjonalnie i efektywnie włączono turystyczne walory unikatowego krajobrazu i nowoczesne formy przekazywania pasażerom wiedzy z zakresu kultury, tradycji, dziedzictwa narodowego, najciekawszych miast i najcenniejszych miejsc naturalnego środowiska. Mimo iż podróż luksusowymi pociągami Kanady nie należy do tanich to dzięki zachodzącym jakościowym zmianom rośnie zainteresowanie tym rodzajem transportu, który pozwala nie tylko wygodnie przemierzać dalekich tras, ale także daje niezapomniane doznania w atmosferze wyjątkowej turystycznej przygody.

Bibliografia:

1. *Craig Travel*: <http://www.craigtravel.com/journeys/rocky-mountaineer-rail-adventure-and-alaska-inside-passage-aug-2015> [dostęp z dnia 15.11.2015].
2. Jelonek A. (red.), *Encyklopedia geograficzna świata. Ameryka Północna*, PPWK & OPRES, Kraków 2000.
3. *Explore the Canadian Rockies on the Pacific Railway*: <http://thesuiteworld.com/blog/canadian-rockies-romantic-pacific-railway-canada/> [dostęp z dnia 10.11.2015].
4. Grabowski J., *Historia Kanady*, Wydawnictwo Prószyński i S-ka, Warszawa 2001.
5. *Great Train Journeys of the World. Rail Plus*, Melbourne/Newmarket, 2011.
6. http://www.viarail.ca/sites/all/files/media/lecanadien/VL24828_5132_13_Images_Eco_03.jpg [dostęp z dnia 27.12.2015].
7. *Kanada - 120 lat Kolei Transkanadyjskiej*: <http://podroze.onet.pl/kanada-120-lat-kolei-transkanadyjskiej/k0ftv> [dostęp z dnia 10.02.2016].
8. *Kanada - Złoty Klon*: http://www.ideatour.pl/szczegoly,kanada_-_zloty_klon.html [dostęp z dnia 10.11.2015].
9. *Railroad travels. The Society of International Railway*, Louisville 2013.
10. *Rocky Mountaineer to Banff - Life Time Experience of Canadian Rockies*: <http://www.banffquest.com/rocky-mountaineer.html> [dostęp z dnia 27.12.2015].
11. *Rocky Mountaineer: von Vancouver nach Banff*: <http://www.innasky.com/rocky-mountaineer-von-vancouver-nach-banff/> [dostęp z dnia 12.12.2015].
12. *Rocky Mountaineer`s Rail Routes. Mile Post, Rocky Mountaineer*, United States, British Columbia & Alberta, October 2015.
13. *Royal Canadian Pacific Train*: <http://www.besttourism.com/items/di/7737?title=Royal-Canadian-PacificTrain&b=333> [dostęp z dnia 10.11.2015].
14. Schabert W., *Ilustrowane kompendium. Koleje Świata*, Wydawnictwo Olejniczak, Ożarów Mazowiecki 2010.
15. *The Canadian transportation situation after World War II*: <http://members.kos.net/sdgagnon/cana.html> [dostęp z dnia 10.02.2016].
16. *The Canadian*: <http://www.kolejnictwo-polskie.pl/niezwyk%C5%82e-trasy/the-canadian/> [dostęp z dnia 10.11.2015].
17. *The Royal Canadian Pacific*: <http://www.railsw.com/tours/rcp/royal-canadian-pacific-railroad.htm> [dostęp z dnia 27.12.2015].
18. *The Unforgettable Journey. Stories from Rocky Mountaineer*, ECHO Storytelling Agency, Vancouver, BC, Canada 2015.
19. *World-Class service*, Mile Post, Rocky Mountaineer, United States, British Columbia & Alberta, October 2015.
20. Wróbel A., Wróbel P., *Kanada, Historia państw świata XX i XXI wieku*, Wydawnictwo TRIO, Warszawa 2000.

Zdjęcia nieoznaczone - Joanna Hawlena (08.2014 r.)

Autorka:

dr hab. **Joanna Hawlena** - Uniwersytet Przyrodniczy w Lublinie

Railway touristic - luxury trains. Canada

The next edition of the published cycle relates to the railway communications system in Canada. Substantive scope includes not only technical, traction and operational issues, but also climatic, environmental, social, political and marketing conditions constituting the essential determinants of the development of the railway network. The article shows that the combination of these conditions caused the fact that the pace of development of the Canadian railway can hardly be called impressive. The causes and effects were shown, which resulted in the modest railway network (e.g. compared to the US) with the dominance of freight, a small number of passenger trains, with distances between stations often reaching over 100 km. The main theme of the cycle - the level of luxury of the passenger transport - in this article was subject to a particular modification, because on the territory of Canada the unnecessary splendour and useless gadgets were substituted with the practical dimension - characteristic for the Anglo-Saxon countries. The presented scope of these considerations shows that such a model of shaping the supply of rail services is becoming more and more popular, especially among tourists. The article shows that in the passengers' assessment, the highest level of acceptance is given to professionalism of the staff and comfort, technical level, the reliability of rolling stock, the extent of the information transmitted - also on the culture, tradition and the most interesting urban centres, and most unique environments located along the route. In a country where the basic tourist product is the untouched nature and unique landscapes, the elements of luxury train travel include panoramic viewing platforms, because in no other place in the world, low speed ride is as much rewarded with the sensations of the beauty of the surrounding nature.