

Gdy człowiek raz uchwyci rytm Afryki, stwierdza potem, że powtarza się on w całej muzyce kontynentu.
Karen Blixen, Pożegnanie z Afryką

Joanna Hawlena

Turystyka kolejowa – luksusowe pociągi (3) Elitarna turystyka kolejowa w Afryce

Rozwój kolejowego transportu na afrykańskim kontynencie odbywał się w specyficznych warunkach, wynikających nie tylko z trudności klimatyczno-środowiskowych, lecz w głównej mierze z realizacji celów polityki kolonialnej. Separatystyczne plany kolonistów spowodowały, że w Afryce nie zrodziła się koncepcja zbudowania zintegrowanej kontynentalnej sieci scalającej kolejowymi liniami najważniejsze miasta, regiony gospodarcze i turystyczne, jak to miało miejsce w wielu regionach świata. W tym przypadku można było obserwować powstanie charakterystycznych enklaw infrastruktury transportu szynowego, powodujących, że w odniesieniu do tego kontynentu trudno jednoznacznie zdefiniować pojęcie „kolej afrykańska”. Częściej spotkać się możemy raczej z nazwami związanymi z poszczególnymi regionami, w których kolej osiągnęła określony poziom rozwoju. Nie dziwi zatem, że w nomenklaturze afrykańskiego transportu kolejowego najczęściej spotyka się określenia „kolej egipska”, zwana także „północnoafrykańską”, „kolej wiodąca przez krainę faraonów”, „kenijska” czy też „południowo-zachodnia”. Te określenia odpowiadają rzeczywistości, odnoszą się do regionów, w których kolej uzyskała odpowiedni poziom techniczny i jest najważniejszym środkiem transportu osób i ładunków masowych.

Geneza kolejowej komunikacji na afrykańskim kontynencie

Na znacznych obszarach „czarnego lądu” budowa kolei okazała się procesem wyjątkowo trudnym i skomplikowanym zarówno ze względów technicznych i środowiskowych, jak również ekonomicznych. Pustynne piaski, brak wody, niski poziom rodzimej bazy technicznej powodowały, że na wielu obszarach kontynentu budowa linii kolejowej stała się zadaniem wręcz niewykonalnym. Ponadto wiele afrykańskich państw było zwaśnionych, miało szczątkową sieć dróg, niedostateczną bazę innych rodzajów transportu i cierpiało na chroniczny brak odpowiednio przygotowanej kadry, co stanowiło największą przeszkodę na drodze rozwoju tego rodzaju przewozów. Wykorzystywanie transportu rzeczno- przy budowie kolei miało również ograniczony zasięg i – ze względu na nieregulowane rzeki – wiązało się ze znacznym niebezpieczeństwem utraty ładunków. Kolonizacja, niewątpliwie

osłabiająca rodzimą prorozwojową motywację, miała także dobrą stronę, którą była budowa dla własnych celów linii kolejowych poprawiających stan miejscowej, komunikacyjnej infrastruktury.

W wyniku wyjątkowo silnej kolonizacji kontynent afrykański stał się obszarem politycznej i gospodarczej ekspansji oraz dominacji rozwiniętych państw i korporacji, dla których utrzymanie na niskim poziomie rodzimej cywilizacji sprzyjało realizacji imperialnych celów. Ta polityka wymagała doprowadzenia linii transportowych do ogromnych bogactw naturalnych z równoczesnym zaangażowaniem znacznych nakładów inwestycyjnych. To czyniło przedsięwzięcia niewykonalnymi ze względu na ekonomiczną słabość miejscowych władz zarządzających szczątkową gospodarką państw afrykańskich. W przypadku konieczności porozumienia się z przedstawicielami tych władz najczęściej stosowano lichwiarskie umowy związane z lokowaniem niezbędnego kapitału w uruchomienie miejscowych projektów gospodarczych, które tylko nieznacznie wzmacniały potencjał ekonomiczny skolonizowanych państw, natomiast inwestorom zapewniały wysokie zyski. W takich okolicznościach priorytetem cieszyły się jedynie te przedsięwzięcia w infrastrukturę kolejową, które zapewniały realizację celów korzystnych dla kolonizatorów.

Klasycznym przykładem obrazującym logikę tak organizowanego transportu kolejowego była koncepcja budowy linii określonej jako „Oś północ-południe”. Budowa trasy biegnącej przez środkowe terytory Afryki – ze względu na trudności techniczne i wysokość nakładów – była w zasadzie pomysłem nieracjonalnym, biorąc chociażby pod uwagę fakt, że linie kolejowe w różnych częściach kontynentu służyły do transportu surowców naturalnych i produktów rolniczych z głębi lądu do morskich portów, natomiast ta linia miała połączyć Przylądek Dobrej Nadziei z Kairem, spełniając zupełnie inny cel strategiczny. Koncepcja sformułowana przez premiera Kraju Przylądkowego w Południowej Afryce Cecila Rhodesa całkowicie sprzyjała interesom brytyjskim. Dzięki niej miało zostać umocnione brytyjskie



Fot. 1. Pociąg Pride of Africa [5]

kolonialne panowanie nad Afryką. Do jej głównych celów zaliczyć trzeba: umożliwienie szybkiego przemieszczania się wzdłuż całego kontynentu wojska, ekspansję „białej kolonizacji”, transport wszelkich dóbr niemal z całej Afryki. Mimo iż ten projekt nie doczekał się pełnej realizacji, to w sposób jednoznaczny wykazywał on prawdziwe intencje kolonialnych zaborców [20, s. 254–255].

Prowadzona przez obce państwa polityka gospodarcza miała na celu maksymalną eksploatację najcenniejszych surowców znajdujących się w ziemi i na jej powierzchni, przetransportowanie tych dóbr do portów morskich lub lotnisk, z których trafiały do innych krajów i korporacji. Separatystyczne cele kolonistów spowodowały, że w czasie tworzenia szynowych dróg transportowych kontynent afrykański nie został scalony globalną siecią kolejową, łączącą poszczególne państwa. Jego charakterystyczną cechą są linie udostępniające bogate rejon surowcowe, tereny o unikatowych walorach turystycznych oraz miejsca posiadające kluczowe znaczenie dla działań wojskowych, umocnienia panowania oraz bezpieczeństwa obcych zarządców w okupowanych koloniach.

Pierwsze próby połączeń kolejowych w Afryce powstały w latach 1850–1860. Pojawiły się niemal jednocześnie na północy (Egipt) oraz na południu w brytyjskich koloniach Kraju Przylądkowego i Natalu. Jednak pierwszy pociąg napędzany parową lokomotywą uruchomiono dopiero 26 czerwca 1860 r. w okręgu Natal na liczącej 2 mile (3,2 km) trasie łączącej miasto Durban z Harbour [22, s. 606]. Najpóźniej powstała kolej marokańska, która od tej pory stanowi rzadki przykład dobrze funkcjonującej sieci na tym kontynencie. O ile koleje północne w przeważającym stopniu budowano z zastosowaniem toru normalnego, o tyle na południu przeważał rozstaw wąski (1 067 mm) [3, s. 8], nazywany „rozstawem przylądkowym”. Mimo iż turystycznym klasykiem Egiptu był rejs parowcem po Nilu, to jednak był to pierwszy kraj Afryki, który zaczął rozwijać krajową sieć kolejową [20, s. 242]. Najwcześniej zbudowano linie w północnej części Egiptu, z których priorytetowe znaczenie miało połączenie dwu metropolii Kairu i Aleksandrii, a następnie połączenie do Suezu. W późniejszym czasie rozpoczęto budowę kolei na południu, łącząc także południe z północą tego regionu. Kolej egipska szybko zyskała powszechne uznanie podróżnych, ponieważ – w porównaniu z rejsem po Nilu – 879-kilometrowa trasa z Kairu do Asuanu stała się znacznie tańsza, miała więcej przystanków i – mimo iż większa część przejazdu odbywała się nocą – zapewniała podróżnym pełną gamę wyjątkowych przeżyć w ciekawej scenerii krainy faraonów [20, s. 253].

W środkowej Afryce znaczący rozwój kolei nastąpił w Kenii. Najbardziej eksploatowaną linią w tej części kontynentu jest 530-kilometrowa trasa, po której pociąg o nazwie Jamba Kenya Deluxe kursuje trzy razy w tygodniu pomiędzy stolicą Nairobi a Mombasą nad Oceanem Indyjskim. Linie kolejowe w środkowej Afryce budowano w dzikich niezagospodarowanych terenach, niejednokrotnie rozpinając mosty nad głębokimi dolinami. Jednak cel tych działań rysował się wyjątkowo wyraźnie – wiązał się z eksploatacją surowców, turystyką nakierowaną na podziwianie dzikiej przyrody, polowaniami oraz handlem kością słoniową, niewolnikami oraz południowymi owocami i przyprawami uchodzącymi w Europie za towar luksusowy. Kolej prowadząca w głąb lądu ułatwiała grabież ziemi miejscowych rolników, na której zakładano zyskowe plantacje. Szczątkowa kolej powstała także na terenie Ugandy, której stolica Kampala uzyskała połączenie dopiero w 1931 r.; trasa ta, służąca do transportu towarów, z której także mogli korzystać pasażerowie, już nie istnieje.

Poza północną i środkową częścią relatywnie znaczący rozwój kolei nastąpił w regionach Afryki Południowej. W tej części kontynentu można zauważyć większe zintegrowanie międzynarodowymi trasami kolejowymi. Są to obszary z rozwiniętą siecią krajowych i zagranicznych połączeń, obejmujących Zambię, Zimbabwe i RPA. Zimbabwe posiada najgęstsza kolejową sieć w Afryce, jednak znaczna część tras wymaga generalnego remontu. W tym regionie przebiega jedna z najatrakcyjniejszych linii turystycznych, łącząca Harare (przez Bulawayo) z Wodospadami Wiktorii [20, s. 254]. Budowę linii kolejowych opłacało się również rozszerzyć na terytorium północnej części regionu Południowej Afryki, m.in. do ówczesnej Rodezji Północnej (dzisiejsza Zambia) [2, s. 50].

RPA należy do grupy bardziej rozwiniętych i bogatszych pod względem ekonomicznym państw posiadających jedną z największych sieci kolejowych na afrykańskim kontynencie. Licząca ok. 24 tys. km trakcja tworzy szeroką sieć połączeń pomiędzy większymi miastami, ośrodkami wydobywania szlachetnych kamieni oraz ciekawymi miejscami turystycznymi. Budowę tych kolei już w połowie XIX w. rozpoczęli Anglicy z myślą o gospodarczym i strategicznym scaleniu kraju; od tego czasu pociągi tego regionu wyróżniają się wyjątkową punktualnością.

Mimo iż obiektywna ocena jakości i sprawności technicznej afrykańskiej kolei nie wypada imponująco, to jednak znajdujemy na tym kontynencie pociągi o uznanym statusie luksusu. Do nich należy zaliczyć pociąg *Pride of Africa* (Duma Afryki), należący do *Rovos Rail*, który po raz pierwszy wyruszył w trasę w 1989 r., oraz *Blue Train*, zwany także diamentem lub klejnotem przylądka, który swą działalność rozpoczął w 1923 r. [16, s. 68].

Pociąg *The Pride of Africa* – Duma Afryki

Historia *Rovos Rail* sięga lat 80. XX w. Jego właściciel – Rohan Vos – początkowo był związany z przemysłem motoryzacyjnym, marzył jednak o prywatnym pociągu, którym mógłby wraz z rodziną i znajomymi podróżować i spędzać wakacje w najpiękniejszych zakątkach kontynentu. Za namową swego przyjaciela, wielkiego miłośnika pociągów, kupił na złomowisku kilka starych wagonów wymagających gruntownego remontu, które w 1938 r. odrestaurował i wprowadził do eksploatacji wraz ze zrekonstruowanym parowozem *Bianca*, nazwanym imieniem jednej z córek. Później pojawiły się kolejne wagony i parowozy, spośród których wszystkie mają swoje nazwy i długą historię [14]. Aktualnie Rohan Vos jest właścicielem 60 zabytkowych wagonów oraz kilku zrekonstruowanych lokomotyw. Prawdziwą dumą *Rovos* jest historyczny, całkowicie odrestaurowany, prywatny dworzec *Capital Park Station*, który jest główną siedzibą tej prywatnej firmy kolejowej (fot. 2).



Fot. 2. Pociąg *Pride of Africa* na stacji *Capital Park* [11]



Fot. 3. Pociąg *Pride of Africa* na trasie [18]

Podróż pociągiem *Pride of Africa* jest w większym stopniu sposobem na spędzanie wolnego czasu niż tylko środkiem dotarcia do celu. Pasażerom nie spieszy się, żeby przejechać kolejne etapy i dotrzeć do celu podróży. Wzdłuż trasy pociąg zatrzymuje się w różnych interesujących miejscach, by spotkanie z Afryką nie ograniczyło się wyłącznie do oglądania jej z okien. Po wykwintnym śniadaniu pasażerowie zwykle mają możliwość uczestniczenia w safari, zwiedzania miast, kopalni lub innych turystycznych walorów okolicy. W tym czasie pracownicy uzupełniają zapasy, głównie dostępnej bez ograniczeń wody. Ambitnym celem właścicieli pociągów *Rovos Rail* jest to, aby ich pasażerowie, korzystający z produktów turystycznych znajdujących się w sąsiedztwie trasy, mogli poczuć autentycznego ducha Afryki (fot. 3).

Od czasu uruchomienia kolej *Rovos* zyskała światową sławę w segmencie podróży o najwyższym standardzie luksusu i maksymalnego komfortu. Jej sztanदारowy produkt – *Pride of Africa* – proponuje swoje usługi na terenie Republiki Południowej Afryki, Namibii, Zimbabwe, Zambii i Tanzanii, zabierając ekskluzywne grono 72 gości 75 zabytkowymi, idealnie odrestaurowanymi, południowoafrykańskimi wagonami w stylu lat trzydziestych XX w. Turystyczną przygodę, dostarczającą niezapomnianego wachlarza doznań, oferuje najdłuższa trasa tego pociągu; wiedzie ona z Kapsztadu (Cape Town) do Dar Es Salaam i liczy 6 100 km (fot. 4).



Fot. 4. Trasa pociągu *Pride of Africa* z Cape Town do Dar Es Salaam [7]



Pasażerom na czas tej ekskluzywnej podróży oddano do użytku 36 apartamentowych przedziałów, które zostały wyłożone ciemnym drewnem i miękkimi wykładzinami. W skład pociągu włączono dwa salony, dwie restauracje oraz sypialne przedziały wyposażone w prywatne łazienki (fot. 5–6). Klimatyzacja w pociągu należy do standardu, przez co pojazd w niczym nie przypomina powszechnie znanych wnętrz tego typu środków transportu. Opisane wyposażenie powoduje, że pociąg ten spełnia wymóg pięciogwiazdkowego hotelu poruszającego się po kolejowych torach [8].

Najbardziej reprezentacyjnym pomieszczeniem – o najwyższym poziomie luksusu – są „królewskie apartamenty”, z których każdy zajmuje pół wagonu i posiada nazwę związaną z barwnymi postaciami ery wiktoriańskiej w Południowej Afryce, takimi jak: Cecil John Rhodes, Barney Barnato i Alfred Beit. Przestronne i eleganckie królewskie apartamenty posiadają swój własny salon, w pełni wyposażoną łazienkę z wiktoriańską wanną i oddzielnym prysznicem oraz świeżymi kwiatami stojącymi na umywalce (fot. 7–8).

Apartamenty Deluxe, zajmujące 11 m² powierzchni, odnowione z taką samą starannością jak apartamenty królewskie, również mieszczą dwoje pasażerów. W skład ich wyposażenia wchodzi salonik z fotelami, stolikiem i minibarem, podwójne łóżko, łazienka z prysznicem. Pomysłano także o potrzebach biznesmenów i myśliwych, wyposażając wszystkie apartamenty w biurka i sejfy.

W celu utrzymania podróży w atmosferze wiktoriańskiej epoki w pociągu nie ma dostępu do radia i telewizji, a posiłki w stylowej restauracji oraz przekąski i drinki w barze są serwowane w atmosferze tamtych czasów. Podróżnicy mają szeroki wybór wiktoriańskich szef kuchni przedstawia bogatą listę potraw i przyrządza je na zamówienie, podając przy tym pasujące do nich południowoafrykańskie wina i owoce. Wysoko wyspecjalizowana obsługa dostępna jest przez całą dobę. Poziom komfortu podnosi bar koktajlowy stylizowany na epokę wiktoriańską oraz kończący skład wagon widokowy, który stwarza doskonałe warunki do obserwacji przyrody (fot. 9).

W ciągu dwóch tygodni pociąg przemierza terytoria RPA, Zimbabwe, Zambii i Tanzanii. Uczestnictwo w tej podróży pozwala zwiedzić słynną kopalnię diamentów w Kimberley, giełdę kapitałową w Pretorii z 2-dniowym pobytom w 5-gwiazdkowym hotelu, natomiast na granicy Zimbabwe z Zambią podróżnicy wjeżdżający na most na rzece Zambezi mają okazję podziwiania jednego z siedmiu stworzonych przez naturę cudów świata: zapierające dech w piersiach Wodospady Wiktorii. Pociąg zatrzymuje się na wiadukcie, by pasażerowie mogli pieszo udać



Fot. 5. Salon w pociągu Rovos Rail [15]



Fot. 6. Restauracja w pociągu Rovos Rail [15]



Fot. 7. Łazienka w królewskim apartamencie [21]



Fot. 8. Sypialnia w królewskim apartamencie [21]

się na skraj przepaści. Wody Zambezi przelewają się na szerokości 1 700 m przez krawędź głębokiej szczeliny w ziemi, tworząc chmurę wodnego pyłu, który widać już z odległości wielu kilometrów (fot. 10).

Trakcja *Rovos Rail* pozwala na wykorzystanie zarówno napędu parowego, jak również diesla lub napędu elektrycznego. Podróż rozpoczyna się tradycyjnie napędem parowym na znajdującej się na przedmieściach Pretorii w RPA stacji kolejowej Capital Park. W pociągu ciągnącym

odrestaurowane wagony z lat 20. XX w. po 100 km następuje wymiana na parowozu na nowoczesną lokomotywę elektryczną lub spalinową. Tak się dzieje na kilku trasach, po których aktualnie kursują pociągi *Rovos Rail*. Firma nie zwalnia jednak tempa rozwoju [14]. Aktualnie powstaje najciekawsza oferta, według której w 2014 roku zostanie uruchomione połączenie z Kapsztadu do Kairu, jednak w tej podróży – trwającej ok. 28 dni – niektóre odcinki pasażerowie będą zmuszeni



Fot. 9. Wagon obserwacyjny w pociągu Rovos Rail [9]





Fot. 10. Punkt widokowy przy Wodospadach Wiktorii [8]



pokonać samolotem z powodu braku torów i istnienia rejonów uznanych za niedostępne i niebezpieczne na kontynencie afrykańskim [7]. Z powodu innowacji technicznych i organizacyjnych oraz w wyniku działań marketingowych rośnie atrakcyjność wszystkich aktualnie eksploatowanych połączeń (tab. 1).

Dla pasażerów atrakcyjnym punktem podróży jest również zwiedzanie stacji Capital Park. Obiekt zbudowany w stylu kolonialnym stanowi punkt początkowy i końcowy dla wszystkich przejazdów oferowanych przez firmę. Rovos Rail udostępnia także podróżnym małe muzeum kolejnictwa, pozwalające odtworzyć atmosferę budowy regionalnego systemu kolejowego w tej części kontynentu. Miłośnicy kolei mogą także oglądać w zadaszonych pomieszczeniach (o powierzchni 10 000 m²) utrzymywane przez wyspecjalizowane zespoły pracowników tabor znajdujący się w pełnej zdolności ruchowej (łącznie z zakładem napraw i konserwacji, zapewniającym wykonanie każdej operacji kolejowej). W kompleksie znajdują się także pięciogwiazdkowy hotel oraz pomieszczenia gospodarcze, takie jak pralnia i magazyny.

Blue Train – uznany synonim luksusu

Do luksusowych pociągów Afryki niewątpliwie zalicza się również *Blue Train*, zwany także diamentem przylądka. Ta druga nazwa wiąże się ze znajdującymi się na trasie przejazdu największymi ośrodkami wydobywania diamentów i złota [19]. Niebiesko-żółty pociąg biegnący przez

Republikę Południowej Afryki pokonuje trasę z Pretorii do Kapsztadu poprzez przyrodniczo interesujące okolice i ciekawe miejsca wydarzeń historycznych (fot. 11). Jednym z głównych założeń marketingowych *Blue Train* jest umożliwienie spokojnej obserwacji krajobrazu i dzikiej przyrody, czemu sprzyja mała prędkość, wynosząca najczęściej 90 km/h. Dużą wagę przywiązuje się również do rozwoju tras pozwalających dotrzeć do unikatowych miejsc turystycznych (fot. 12).

Pierwotnie eksploatowano wyłącznie 1 600-kilometrową trasę pomiędzy Pretorią a Kapsztadem. Aktualnie w kolonialnych wnętrzach pociągu można także podróżować do Port Elizabeth, Kruger Park i słynnych Wodospadów Wiktorii w Zimbabwie (w zależności od popytu na realizację takiej oferty) [14]. Pasażerowie *Blue Train* już na dworcu w Pretorii doświadczają szczególnej atmosfery podróży, są zapraszani na powitalne przyjęcie do łoża VIP-ów na spotkanie koktajlowe. Nastrój wyjątkowego spotkania zostaje przeniesiony do pociągu i jest przez profesjonalnie przygotowany personel utrzymywany do końca podróży.

Blue Train niemal od początku stanowił konkurencję dla linii *Rovos Rail*. W początkowym okresie woził górników do pracy w kopalni diamentów, jednak w momencie, kiedy właściciele kopalni zostali milionerami, stał się oazą luksusu dla segmentu elitarnych klientów. Starając się uzyskać, a następnie utrzymać, pozycję lidera w RPA, musiał ciągle rywalizować z kolejami *Rovos Rail*, czyniąc z luksusu flagową cechą swej działalności.

Tab. 1

Wybrane oferty Rovos Rail w 2013 r. [17]

Podróż	Rozpoczęcie podróży	Miejsce docelowe	Cena od:	Uwagi o realizacji
3-dniowa	Pretoria	Kapsztad	3 000 PLN	
	Pretoria	Durban	3 400 PLN	
	Pretoria	Georgetown	3 400 PLN	
	Pretoria	Wodospady Wiktorii	3 400 PLN	
13-dniowa	Kapsztad	Dar Es Salaam (przez Zimbabwie, Zambię do Tanzanii)	20 000 PLN	Pociąg kursuje w obie strony raz w roku (w lipcu).
9-dniowa	Pretoria	Kapsztad	8 400 PLN	Pociąg kursuje w obie strony w maju.
7-dniowa	Pretoria	Nairobi	8 400 PLN	Pociąg kursuje w obie strony w maju.
8-dniowa	Pretoria	Golf Safari	10 000 PLN	Przejazd w obie strony podczas imprezy organizowanej na najsłynniejszych polach golfowych Południowej Afryki.



Fot. 11. Trasa pociągu Blue Train. Pretoria – Cape Town – Pretoria [1]



Fot. 12. Mosty na trasie pociągu Blue Train [15]

Począwszy od 1930 r. malowany na kolor niebieski pociąg utożsamiano z wszelkimi możliwymi wygodami dostępnymi w tym okresie, jednak dopiero w 1946 roku (po przerwie w eksploatacji, spowodowanej wybuchem II wojny światowej, i po odnowieniu kolorów) pociąg *Blue Train* stał się znanym synonimem luksusu (fot. 13). W latach 1990–1997 został on gruntownie zmodernizowany, zaspokajając najszerzy wachlarz wymagań podróżnych, co pozwoliło na ustalenie regularnych połączeń między Kapsztadem i Pretorią, stanowiących atrakcyjną ofertę turystyczną. Aktualnie *Blue Train* ma w swoim maksymalnym składzie 18 wagonów, co sprawia, że osiąga długość 380 m i jest uznawany za jeden z najatrakcyjniejszych pociągów luksusowych na świecie [20, s. 268–270].

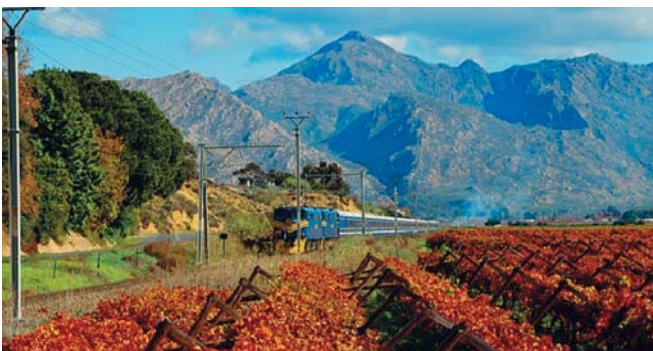
Zestaw pociągu składa się z luksusowych, dźwiękoszczelnych wagonów sypialnych, posiada wagon restauracyjny i barowy typu *lounge bar* oraz wagon klubowy z panoramicznymi oknami umożliwiającymi podziwianie fascynujących krajobrazów (fot. 14). W składzie wprowadzono podział na wagony dla palących i niepalących, zbliżając jego standard do wymogów europejskich. Podróżni mogą wybierać spośród dwóch kategorii przedziałów – *de luxe*, których jest 36 (wszystkie obszerne, wyposażone w prysznic i toaletę oraz telefon, telewizor i sejf), oraz 6 bardziej komfortowych *luxury*, przewyższających te pierwsze pod względem powierzchni i dodatkowym specjalnym wyposażeniem w system muzyczny *hi-fi*, odtwarzacz CD i wideo. Najzamożniejsi podróżni mogą korzystać z zainstalowanej w łazience wanny oraz z usług prywatnego kamerdynera.

W pociągu *Blue Train* niemal zawsze wszystkie miejsca są zajęte, a podróż odbywa się w obydwu kierunkach, ponieważ w eksploatacji są równocześnie dwa składy. Na trasie liczącej 1 600 km pociąg jedzie z maksymalną prędkością zaledwie 110 km/h, ułatwiając

obserwację krajobrazów. Z Pretorii wyrusza w poniedziałki i środy w godzinach rannych, a do Kapsztadu dociera w południe następnego dnia [20, s. 271–275]. Wielkość składów dostosowuje się do sezonowości ruchu, która powoduje, że liczba oferowanych miejsc pasażerskich zmienia się od 74 w 37 apartamentach do 58 w 29 przedziałach. W każdym z tych zestawów istnieje możliwość zorganizowania konferencji lub okolicznościowych przyjęć, gdyż są one wyposażone w sprzęt audiowizualny i obszerne salony restauracyjne.

W ramach rynkowej konkurencji zastosowano zasadę elastyczności cenowej [13, s. 199], która powoduje, że bilety na trasie Pretoria – Cape Town i Cape Town – Pretoria są niższe poza sezonem, mimo iż we wszystkich miesiącach obowiązuje strategia ceny prestiżowej [4]. Wysoki sezon jest stosunkowo krótki, gdyż zaczyna się 1 września i trwa jedynie do 15 listopada. Najtańszy bilet w 2013 roku w klasie *luxury*, w przedziale dwuosobowym zajmowanym przez dwie osoby, poza sezonem wynosił 12 515 randów (3 529 PLN) od osoby, natomiast w sezonie – 15 510 randów (4 373 PLN). W przypadku korzystania z przedziału przez jedną osobę ceny kształtują się odpowiednio w wysokości 19 900 (5 612 PLN) i 24 530 randów (6 917 PLN). W przedziałach *de luxe* cena poza sezonem wynosi 12 280 randów (3 452 PLN), w sezonie – 18 420 randów (5 194 PLN), natomiast w przypadku pojedynczego wykorzystania – odpowiednio – 17 375 randów (4 899 PLN) poza sezonem lub 21 430 randów (6 043 PLN) w sezonie [10].

Wszystkie apartamenty w składzie *Blue Train* są wyposażone w biuro usytuowane przy oknie – tak, aby osoba korzystająca z komputera mogła jednocześnie podziwiać mijany plener, dziką zwierzynę oraz pomniki przyrody. Niemal nie odczuwa się znacznych różnic zewnętrznej temperatury, ponieważ każdy apartament jest wyposażony w indywidualnie sterowany system klimatyzacji. Dzięki pracującemu przez



Fot. 13. Pociąg Blue Train na trasie [6]



Fot. 14. Wnętrze wagonu widokowego pociągu Blue Train [12]



Fot. 15. Wagon barowy w pociągu Blue Train [15]



Fot. 16. Wagon restauracyjny w pociągu Blue Train [15]

całą dobę centrum rozrywki istnieje możliwość wyboru kanałów filmowych i radiowych [15]. W 42-osobowym wagonie restauracyjnym podczas kolacji obowiązują stroje tradycyjne, natomiast większa dowolność panuje w barze, gdzie znajdują się mała biblioteka i projektory pozwalające obejrzeć krótki film o obszarach, przez które prowadzi trasa pociągu (fot. 15–16).

Już od ponad pół wieku *Blue Train* cieszy się międzynarodową sławą i jest najczęściej wyróżnianym pociągiem. Od 1998 roku wielokrotnie otrzymywał nadawany przez około 250 000 biur podróży z 181 krajów tytuł „Światowego Lidera Pociągów Luksusowych”, wielokrotnie uzyskał także nagrodę Merit Diners Club International za serwowanie najlepszych win.

Zakończenie

Przedstawiona problematyka dotycząca kolei na afrykańskim lądzie wykazuje niespotykaną w porównaniu z innymi częściami świata rozbieżność w poziomie technicznym i komforcie obsługi pasażera [4]. Od linii i składów nadających się niemal do złomowania można tu zaobserwować światowej sławy liderów w dziedzinie luksusowych pociągów. Jest to typowy przykład wykazujący, że zarówno rozwój kolei w danym państwie, jak również sieć międzynarodowych połączeń, są w pierwszej kolejności zależne od kondycji ekonomicznej gospodarek poszczególnych państw, a następnie od stopnia suwerenności i współpracy politycznej w ramach kontynentu. Mimo iż w Afryce szybciej od kolei rozwija się transport lotniczy, to nie zastąpi on rosnących potrzeb związanych z koniecznością masowego przemieszczania szybko zwiększającej się populacji i towarów. Są to przesłanki, które powodują, że w najbliższym czasie tempo rozwoju afrykańskiej kolei ulegnie znacznemu przyspieszeniu.

Bibliografia

- [1] *Blue Train – 5-gwiazdkowy hotel na kółkach*: <http://beztroskielwczasypol/blue-train-5-gwiazdkowy-hotel-na-kolkach/> (dostęp z dnia 20.11.2013 r.).
- [2] Burman J., *Early railways at the Cape*, Human & Rousseau, Cape Town 1984.
- [3] Griffiths I. L. I., *The Atlas of African Affairs*, Routledge, Nowy Jork-London 1994.
- [4] Hawlena J., *Turystyka kolejowa – pociągi luksusowe (1). Początki elitarniej turystyki kolejowej na poszczególnych kontynentach świata*, „Technika Transportu Szynowego” 2013, nr 12.
- [5] http://www.extreme-africa-travel.com/?pl_luksusowa-linia-rovos,54 (dostęp z dnia 02.11.2013 r.).
- [6] <http://www.kapstadt.de/reiseinformationen/suedafrika-verkehr/eisenbahn/blue-train> (dostęp z dnia 02.11.2013 r.).
- [7] <http://www.myescapades.com/travel/destinations/africa/south-africa/rovos-rail-cape-town-to-dar-es-salaam/overview/> (dostęp z dnia 20.11.2013 r.).
- [8] <http://www.qtravel.pl/trade-travel-company/wodospad-wiktorii-amp-malawi-malawi-43388> (dostęp z dnia 12.02.2014 r.).
- [9] <http://www.safpol.pl/pociagi/blue-train/trasa-blue-train.html> (dostęp z dnia 12.01.2014 r.).
- [10] http://www.sa-transport.co.za/trains/blue_train/blue_train.html (dostęp z dnia 20.11.2013 r.).
- [11] <http://www.slideshare.net/FrescatiStory/the-pride-of-africa> (dostęp z dnia 20.11.2013 r.).
- [12] <http://www.trainsafaris.com/uploads/> (dostęp z dnia 20.11.2013 r.).
- [13] Karasiewicz G., *Marketingowe strategie cen*, PWE, Warszawa 1997.
- [14] *Kolej afrykańska – Rovos Rail. Tory na sawannie*: <http://www.national-geographic.pl/drukuj-artykul/kolej-afrykanska-rovos-rail-tory-na-sawannie/> (dostęp z dnia 20.11.2013 r.).
- [15] *Najbardziej ekskluzywne pociągi świata: Rovos*: <http://galerie.platine.pl/najbardziej-ekskluzywne-pociagi-swiate-rovos-g37923.html> (dostęp z dnia 02.11.2013 r.).
- [16] Papazian A., *100 legendarnych pociągów*, Bauer-Weltbild Media, Warszawa 2008.
- [17] *Podróże marzeń: luksusowe pociągi*: http://www.luxlux.pl/artykul/podroze-marzen-luksusowe-pociagi-22898/galeria_15#art-Gallery (dostęp z dnia 03.10.2013 r.).
- [18] *Podróżowanie koleją po RPA Pociągi Rovos Rail. Świat podróży kolejowych*: http://kolej.darlex.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=471 (dostęp z dnia 02.11.2013 r.).
- [19] Robbins D., Corner S., *The Blue Train: a guide to the world's most luxurious train and the routes which it travels*, Viking, London-New York-Johannesburg 1993.
- [20] Schabert W. (red.), *Ilustrowane Kompendium. Koleje świata*, Wydawnictwo Firma Księgarska Jacek Olesiejuk, Ożarów Mazowiecki 2012.
- [21] *Świat podróży kolejowych*: <http://kolej.darlex.pl/republika-poludniowej-afryki> (dostęp z dnia 20.11.2013 r.).
- [22] Talbot F. A., *Railway wonders of the world*, Cassell and Company, Londyn 1914.