



Fot. 1. Pociąg Indian Pacyfik na trasie [12]

Motto

*Spośród dużych państw, Australia i Nowa Zelandia zbudowały najwięcej kolei w stosunku do liczby mieszkańców*

Joanna Hawlena

## Turystyka kolejowa – pociągi luksusowe (4) Elitarna turystyka kolejowa w Australii

*Australia i Oceania to najmniejszy z kontynentów, który najpóźniej został odkryty i skolonizowany. Poza podróżnikami budził zainteresowanie niemal wszystkich państw prowadzących politykę kolonialną. W 1873 r. rząd Wielkiej Brytanii wysłał w głąb Australii Williama Gosse'a z zadaniem przebadania możliwie największej przestrzeni geograficznej, skatalogowania najważniejszych i najciekawszych miejsc, sporządzenia map i naniesienia na nie swoich spostrzeżeń. Te informacje umożliwiły wczesne osadnictwo Brytyjczyków, a następnie kolonizację kontynentu, oraz stworzyły podwaliny pod budowę sieci australijskich połączeń kolejowych.*

### **Wpływ osadnictwa na rozwój kolei w Australii**

Do czasu rozpoczęcia procesu kolonizacji dokonanego w XIX w. Australijczycy egzystowali na niskim poziomie cywilizacji, nie znali żelaza i innych metali, słabo uprawiali rolę i hodowlę, przeważało rybołówstwo, łowiectwo i zbieractwo [6, s.11]. Od 1601 r. do brzegów Australii docierały morskie kampanie organizowane przez Hiszpanów (L. Torres), Holendrów (A. Tasman) i Anglików (J. Cook). Jednak proces osadnictwa rozpoczął się od pierwszej osady europejskiej, którą była karna kolonia brytyjska usytuowana w pobliżu Sydney (1788 r.), a jego tempo przyspieszyło po odkryciu na tym kontynencie znacznych zasobów złota (1851 r.) W krótkim czasie nastąpiło budowanie struktur organizacyjno – terytorialnych powodując, że już w 1855 r. Anglia nadała autonomię sześciu prowincjom. Były to: Nowa Południowa Walia, Tasmania, Wiktorja, Queensland, Australia Zachodnia i Australia Południowa. Stworzyły one w 1901 r. federalne państwo jako dominium brytyjskie Commonwealth of Australia ze stolicą Canberra, które należało do Wspólnoty Brytyjskiej [5, s. 53-54].

Wpływy i oddziaływania Korony Brytyjskiej zaczęły szybko zmieniać australijską rzeczywistość. Był to okres, kiedy w Anglii nabierała tempa rewolucja przemysłowa, której jednym z największych osiągnięć był znaczący rozwój kolei. W tym czasie po angielskich szynach poruszały się już pociągi napędzane parowymi lokomotywami George'a Stephensona. Nie dziwi zatem, że ten wynalazek pozwalający z największą skutecznością swobodnie docierać do oddalonych miejsc oraz eksploatować i przemieszczać surowce, dobra natury i ludzi zaczął stopniowo rozwijać się na nowo skolonizowanym kontynencie australijskim. W warunkach braku podstawowej infrastruktury technicznej, budowa kolei wymagająca ogromnych nakładów, wysoko wykwalifikowanej kadry, sprawnego taboru i zespołu posiadającego wszechstronne umiejętności logistyczne mogła być wykonana jedynie siłami kolonistów, którzy dysponując odpowiednimi środkami czynili to mając na celu realizację własnych korzyści [1, s. 16].

Anglicy stosowali w Australii podobny model budowania poszczególnych linii jak na kontynencie afrykańskim, jednak w tym przypadku warunki środowiskowe niektórych obszarów, przez

które biegly trasy okazały się bardziej korzystne. Wprawdzie nie brakuje na tym kontynencie pustyń, bezwodnych przestrzeni, zalewowych równin, stepów i szerokich kotlin z suchymi jeziorami to jednak spotykamy tu mniejsze zróżnicowanie wysokości sięgające ok. 1500 m. n.p.m. (Australia Południowa) oraz korzystniejsze warunki klimatyczne istniejące w strefach nadbrzeży (klimat śródziemnomorski, eukaliptusowe lasy) sprzyjające zarówno osadnictwu jak i budowie linii kolejowych.

## Rozwój kolei na kontynencie australijskim

Podobnie jak w Afryce kolej stała się jednym z głównych narzędzi postępu i siłą napędową kolonizacji Australii. Nie trudno było zauważyć istniejący na tym kontynencie światowy potencjał, zwłaszcza związany z hodowlą oraz produkcją artykułów roślinnych. Jednak najsilniejszym magnesem rozwoju transportu okazały się bogate zasoby złota i metali kolorowych [9, s. 300]. Udobę, a następnie eksploatacja oraz przemieszczanie tych dóbr zgodnie z potrzebami było strategicznym celem kolonistów, niemożliwym do zrealizowania bez zbudowania obsługujących te obszary sprawnych linii kolejowych. Również dla rosnącej rzeszy podróżnych i turystów kolej stała się wyjątkową atrakcją, ponieważ pozwalała na dotarcie i podziwianie wielu pięknych miejsc na trasie przejazdu (fot.2-3).

Początki australijskiej kolei określane pierwszym etapem sięgają drugiej połowy XIX w. W tym czasie nie istniała żadna koncepcja budowy zintegrowanej sieci łączącej najważniejsze punkty kontynentu. Każda z kolonii budowała swoje indywidualne linie w wyniku czego nawet pomiędzy sąsiadami brakowało porozumienia w stosowaniu tego samego rozstawu toru. Jednak niezależnie od konieczności rozwiązania problemów technicznych, kolej musiała zmierzyć się z konkurencją, którą na dłuższych trasach stanowił samolot, natomiast na krótszych rozwinięta sieć usług samochodowych. W konsekwencji tworzył się coraz wydajniejszy, lecz daleki od doskonałości system wzajemnie uzupełniających się usług transportowych, w którym nie tylko przewozy towarowe lecz także pasażerskie zyskiwały coraz bardziej znaczącą pozycję. Trudno jednak nie zauważyć że jazda pociągiem umożliwia oglądanie pięknych, w wielu przypadkach unikatowych miejsc, niedostępnych w podróżach samochodowych, a tym bardziej lotniczych.

Do czasów obecnych priorytetem australijskiej komunikacji kolejowej jest przewóz surowców i towarów. Ich pokłady, zloka-

lizowane w większej części w rejonach bliższych zewnętrznym granicom kontynentu, wraz z powstałymi tam najważniejszymi miastami oraz sprzyjającymi warunkami klimatycznymi – środowiskowymi miały istotny wpływ na kształtowanie szlaków kolejowych. Z tego schematu wyłamuje się jednak linia Adelaide – Darwin biegnąca przez gorący obszar Interioru, której historia powstania świadczy o skali trudności związanej z budową sieci kolejowej biegnącej przez centralną część kontynentu.

Początek XX w. to okres, w którym zaczęła się kształtować kolejowa sieć kontynentalna, określaną jako drugi etap budowy linii pomiędzy poszczególnymi koloniami a następnie stanami. Budowa transkontynentalnej sieci w układzie wschód – zachód odbywała się już w większości z zachowaniem toru normalnego, dzięki czemu wzrosła sprawność i w sposób istotny zmniejszono uciążliwość podróży na liniach dalekobieżnych. W tym okresie powstały najważniejsze połączenie:

- Melbourne – Perth,
- Adelaide – Darwin,
- Brisbane – Cairns.

Zbudowanie pierwszej trasy uznaje się za największe przedsięwzięcie inżynierii kolejowej w historii Australii<sup>1</sup>. W 1985 r. zakończono także ważny odcinek tej trasy stanowiący połączenie z leżącą na południu Adelajdą [13].

Drugą trasę należy zaliczyć do jednej z ważniejszych australijskich linii kolejowych biegnących w kierunku północ – południe. Wiązano z nią nadzieje na przyspieszenie rozwoju ekonomicznego południowego regionu Adelaide, poprzez uruchomienie efektywnego szlaku handlowego na północne wybrzeże, udostępnienie Interioru i znaczne skrócenie podróży do Azji i Europy. Projekt, którego realizacja wydawała się prosta niestety okazał się wyjątkowo skomplikowany. Linie kolejową trzeba było prowadzić przez mało zbadane tereny Interioru, skaliste wzgórza i łańcuchy gór. Wyjątkowymi przeszkodami na szlaku budowy były piaszczyste i kamieniste pustynie, na których po ulewnych deszczach pojawiały się głębokie potoki i grzędzawiska. Wyjątkowa uciążliwość uwarunkowań środowiskowych doprowadziła do bankructwa wykonawcy projektu i przejęcia ukończenia trasy przez Rząd Federalny, a mimo to jej budowa trwała 125 lat (1878-2003).

Ten odcinek kolei jest uważany za największą inwestycję infrastrukturalną Australii. Czas, w którym kończono budowę linii Adelaide – Darwin można określić trzecim okresem budowy



Fot. 2. Uluru - święte miejsce dla australijskich aborygenów [22]



Fot. 3. Sydney Harbour Bridge. Najszerszy most świata [20]



kontynentalnego systemu kolejowego, w czasie którego nastąpiło przyspieszenie rozwoju sieci dalekobieżnych połączeń z wprowadzeniem do eksploatacji kultowych pociągów luksusowych, zachwycających swą odmiennością i poziomem komfortu [10]. Biorąc pod uwagę kilka innych połączeń można stwierdzić, że pod koniec XX w. stworzono w Australii wydajny system kolei, spełniający warunki sprawnej komunikacji międzystanowej zarówno w zakresie przewozów towarowych, jak i ruchu pasażerskiego.

Konieczność aktywizacji gospodarczej i dążenie do sprawnej obsługi komunikacyjnej oddalonych regionów, powodowały coraz lepszą współpracę międzystanową. Jej efektem było powstanie transkontynentalnych szlaków kolejowych, które w Australii należą do jednych z najdłuższych na świecie. Pociągiem Indian Pacific można przejechać ze wschodu na zachód przez cały kontynent pokonując przestrzeń pomiędzy dwoma oceanami. Ekspres The Ghan przecina kontynent z północy na południe, natomiast The Sunlander łączy najważniejsze punkty wschodniego wybrzeża pomiędzy Brisbane i Cairns.

Niezależnie od swoich funkcji gospodarczych, kolejowa sieć Australii umożliwia coraz szersze zaspokojenie potrzeb związanych z poznaniem najatrakcyjniejszych miejsc pod względem turystycznym. Najbardziej interesującymi elementami tej oferty są niezwykle zróżnicowane uwarunkowania geograficzne – przyrodnicze, na które składają się: wyjątkowo bogata i endemiczna flora i fauna, ciekawa pod względem formy i kolorystyki rzeźba terenu, niewysokie lecz posiadające zaskakujące kształty góry oraz duża liczba różnorodnych parków narodowych. Wśród tych walorów unikatową pozycję na światowym rynku turystycznym zachowuje Wielka Rafa Koralowa, długie piaszczyste plaże, Fraser Island – największa piaszczysta wyspa świata oraz nadbrzeżne akweny oceaniczne, będące Mekką surfingu i nurkowania, a także znajdujący się w Narodowym Parku Uluru Kata Tjuta ponad 300 m. wysokości i 8 km. obwodu monolit skalny Uluru zmieniający kolory w zależności od padającego światła. To także święte miejsce aborygenów, których historię i obzędowość zostały uwiecznione na malowidłach ściennych jaskiń znajdujących się u podnóża skały. Nie mniejszym zainteresowaniem cieszą się posiadające interesującą architekturę i historię największe miasta Australii, w których przecinają się najważniejsze trasy podróży turystycznych.



Rys. 4. Główne trasy kolejowe w Australii [26]

Większość tych atrakcji to pomniki kultury i przyrody posiadające światową markę o czym świadczy wpisanie ich na listę światowego dziedzictwa UNESCO.

## Luksusowa podróż koleją po australijskim kontynencie

Turystyka oferująca poznanie unikatowych walorów kulturowo – przyrodniczych, staje się coraz ważniejszą dziedziną gospodarki Australii. Jej rozwój wynika z widocznej poprawy kondycji ekonomicznej całego dominium, przeznaczającego znaczne środki na wzrost aktywności turystycznej. Widocznym przykładem takiej polityki jest przyspieszający rozwój infrastruktury turystycznej i komunikacyjnej, opartej na rozwiniętej sieci autostrad, dróg szybkiego ruchu, kolejowych linii z luksusowymi pociągami, lotnisk oraz Internetu, do którego ponad 80% mieszkańców ma swobodny dostęp.

Wyznacznikiem wysokiego standardu jakościowego poziomu usług kolejowych są, posiadające światową renomę, ekspresowe dalekobieżne pociągi luksusowe. Na transkontynentalnych trasach kolejowych największe uznanie budzą: The Ghan, Indian Pacific i The Sunlander (od 2014 r. – Spirit of Queensland) [4, s. 379]. Podróż tymi pociągami to niezwykła przygoda, w której naturalnym zjawiskiem są zdarzające się niespodzianki i interesujące spotkania. Aby przeżyć niezapomnianą przygodę na kolejowym szlaku Australii należy wybrać się w podróż jednym z posiadających kultowe znaczenie pociągów (rys. 4). Prawdziwą legendą w tym gronie jest The Ghan.

## Podróż luksusowym Pustynnym Expressem The Ghan

Trasa The Ghan, licząca 2979 km łączy dwie strefy klimatyczne, umiarkowaną na południu i tropikalną na północy, między którymi znajduje się najbardziej gorący „czerwony tygiel” kontynentu. Nazwa tego pociągu jest zaskakująca, ponieważ pochodzi od afgańskich poganiaczy wielbłądów, które przez wiele lat były niezastąpione przy penetracji pustynnych regionów kraju. The Ghan to skrót nazwy The Afghan Express (Afgański Express). W zasadzie brak racjonalnego wyjaśnienia w jaki sposób powstała ta nazwa. Można przypuszczać, że wiąże się z pierwszymi emigrantami pochodzącymi głównie z Egiptu, Persji, Północnych Indii i terenów dzisiejszego Pakistanu oraz Turcji, których umownie nazywano Afganami. Te grupy w istotnym stopniu zaczęły tworzyć początki australijskiej cywilizacji, wykonując większość prac z wykorzystaniem wielbłądów, które w licznych karawanach transportowały ładunki, żywność, wodę, narzędzia oraz ludzi. Po upowszechnieniu się kolei, transportowe funkcje wielbłądów przestały być potrzebne w związku z czym wypuszczono je na wolność [24].

Linia, po której aktualnie kursuje The Ghan, początkowo jako wąskotorowa służyła głównie podróżnikom oraz poszukiwaczom złota w centralnej Australii. Jej budowa trwała ponad 70 lat, w którym to okresie niektóre odcinki były demontowane, a część wraz z imponującymi mostami stała się już zabytkami. Głównym powodem zwłoki były nie tylko niesprzyjające warunki środowiskowe lecz także trudne negocjacje z aborygenami, którzy na tej trasie posiadali wiele miejsc kultu [13]. W końcu udało pokonać przeszkody i luksusowa kolej The Ghan połączyła południe z północą, a będące jego wizytówką czerwone lo-



Fot. 5. Lokomotywa pociągu The Ghan [17]



Fot. 6. Pociągu The Ghan na trasie [17]

komotywy nie tylko kojarzą się z luksusem lecz także wyjątkową atrakcją turystyczną (fot. 5-6).

Podróż po tak długim trakcie jest prawdziwą przygodą, którą zapewniają kolejno zmieniające się strefy klimatyczne, interesujące krajobrazy, dzikie zwierzęta, spotkania z Aborygenami oraz najwyższej klasy pomniki przyrody, kultury i dziedzictwa narodowego. W czasie przerwy w podróży, goście pociągu The Ghan mają m. in. możliwość zwiedzenia niezwykle malowniczego i popularnego wąwozu rzeki Katherin, sięgającego do 100 metrów wysokości n.p.m. Katherin Gorge, który należy do Nitmiluk National Park (fot. 7).

W sezonie turystycznym (od maja do końca listopada) w każdą środę i niedzielę ten pociąg zabiera swoich gości z peronu dworca w Adelaide i przemierza tę wyjątkową trasę biegnącą przez najsuchszy i na długich odcinkach jeden z najbardziej bezludnych regionów świata, dwa razy w tygodniu, natomiast poza sezonem przejazdy odbywają się raz w tygodniu. Ta podróż przebiega bez charakterystycznego stukotu kół, ponieważ tory są bezstykowe z zaspawanymi przerwami co znacznie poprawia komfort podróżowania i obniża koszty eksploatacji. Należy jednak zauważyć, że społeczna funkcja australijskiej kolei realizuje się w warunkach wysokiego poziomu konkurencji. Połączenia kolejowe nie są częste, bilety stosunkowo drogie, a sieć linii kolejowych jest rzadsza od drogowej czy też lotniczej. Jednak każdy z tych środków lokomocji przegrywa z koleją w sferze doznań turystycznych i bezpośredniego kontaktu z otoczeniem środowiskowym. (rys. 8).



Fot. 7. Park Narodowy Nitmiluk (Katherine Gorge) [23]

Jak na legendę, The Ghan prezentuje się wyjątkowo nowocześnie. Jego skład obejmujący najczęściej 40 wagonów lśniących aluminium, ma długość prawie kilometra, a napęd stanowią dwie ciężkie, o znacznej mocy lokomotywy spalinowe. W pociągu istnieją zróżnicowane poziomy jakości świadczonych usług. Szerokie zróżnicowanie ofert w ramach jednego składu jest charakterystyczną cechą luksusowych pociągów Australii. Pod tym względem organizatorzy ruchu kolejowego wykazują godny naśladowania zmysł praktyczny, dający większą szansę efektywnego wykorzystania każdego miejsca. Różnorodność mijanych na szlaku środowisk naturalnych, ośrodków gospodarczych, miast i centrów biznesu decyduje o zróżnicowanej strukturze podróży, do której dostosowano jakościowy poziom oferowanych przedziałów. Część z nich to wysokiej klasy luksusowe apartamenty.

W najtańszej klasie zwanej red service do dyspozycji podróżnych oddano rozkładane fotele, zlokalizowane w jednym dużym przedziale (podobnie jak w samolocie). Nieco wyższy komfort

Tab. 1

Ceny biletów za przejazd pociągiem The Ghan w relacji Adelajda - Darwin [18]

Klasa	Bilety kupowane z wyprzedzeniem		Bilety normalne	
	dolary australijskie	PLN	dolary austral.	PLN
Red Service seat	-	-	862	2540
Gold Service Single	1546	4556	2061	6000
Gold Service Twin	1718	5063	2290	6750
Platinum Service	3051	8990	3390	10000



Fot. 8. The Ghan przejeżdża nad rzeką Ferguson [14]





Fot. 9. Wagon restauracyjny w pociągu The Ghan [21]



Fot. 10. Wagon klubowy w pociągu The Ghan [21]

zaproponowano w sypialnych wagonach red service wyposażonych w kuszetki. W przedziałach tych klas, wspólne łazienki i toalety znajdują się na końcach wagonów. Do dyspozycji zamożniejszych klientów, ceniących prywatność, przeznaczono klasę gold service, w której dwuosobowe przedziały zostały wyposażone w prysznic, toaletę i umywalkę, oraz dwa, usytuowane jedno nad drugim łóżka. Najwyższy poziom luksusu zapewnia oferowana od 2008 r. klasa platinum service, w której znajdują się podwójne łóżka, prysznic, toaleta oraz można skorzystać z całodobowej obsługi personelu pociągu. Posiłki serwowane są w wagonie restauracyjnym, a przekąski i drinki w wagonie klubowym, z którego podróżni mogą korzystać w czasie całej podróży (fot. 9 - 10).

Tak bogata i zróżnicowana oferta ma bardzo istotną zaletę, gdyż pozwala w jednym składzie pociągu pomieścić zróżnicowane grupy społeczne, w wyniku czego kolej zachowuje wysoką wydajność przewozową i zadowalającą ekonomiczną efektywność [7, s. 287].

## Indian Pacific - luksusowy pociąg łączący dwa oceany

Historia Indian Pacific sięga początku XX wieku, kiedy to sieć kolejową powiązana już była większość głównych miast Australii. Jednym z nielicznych wyjątków było miasto Perth leżące w zachodniej części kontynentu<sup>2</sup>. Realizację projektu rozpoczęto w 1912 r., prowadząc prace równocześnie z obydwu miast, które zakończyły się spotkaniem kompanii w 1917 r. w miejscowości Ooldea (równina Nullarbor). W ten sposób powstała jedna z najdłuższych linii kolejowych świata przebiegająca w ramach jednego kontynentu (4352 km), łącząca leżące nad Oceanem Indyjskim Perth, przez Adelaide z nadpacyficznym Sydney [23].

Pierwsze pociągi w tym także Indian Pacific eksploatację tej linii rozpoczęły w 1917 r., jednak dopiero w 1970 r. stworzono odpowiednią infrastrukturę, aby bez przeszkód i przerw mogły przejechać całą trasę [7, s. 294]. Ocena wykonania tego przedsięwzięcia wykazuje, że budowa tak skomplikowanej linii kolejowej w początkach XX w. była jednym z największych inżynierskich osiągnięć na kontynencie australijskim, dzięki któremu luksusowy pociąg przemierza dwa razy w tygodniu jedną z najciekawszych tras turystycznych.

Symbolem rozpoznawczym Indian Pacific są kolorowe, niebiesko – żółte lokomotywy elektryczne, srebrne wagony i herb, na którym znalazł się największy orzeł Australii (*Aquila audax*) (fot. 11). Operatorem przewozów jest przedsiębiorstwo Great Southern Railway, które ciągnące skład lokomotywy wynajmuje od towarowego przewoźnika Pacific National.

Indian Pacific to pociąg, który cieszy się niezmiernie ogromnym powodzeniem. Jego skład łącznie z lokomotywami, w zależności od potrzeb, liczy od 15 do 25 jednostek (wagonów), osiąga długość 403-768 m. zabierając przeciętnie ok. 350 pasażerów (fot. 12).

Mimo wysokiego poziomu świadczonych usług *Indian Pacific* nie jest tak ekskluzywny jak np. *Pride of Africa* w Afryce [3], ma jednak wiele wyjątkowych zalet. Przejazd tym pociągiem wyróżnia jego podróżnych, ponieważ jest jedynym, który przemierza cały kontynent. Wyjątkowość związana z tą kolejową przygodą jest potwierdzana pamiątkową oznaką wręczaną uczestnikom po zakończeniu podróży. Ta pamiątka jest niedostępna w sprzedaży, a jej kształt corocznie się zmienia.

Niska średnia prędkość (85 km/h) stanowi istotny walor podróży ułatwiający podziwianie okolicy tym bardziej, że tylko nieliczne linie na świecie prowadzą przez tak malownicze obszary, zróżnicowane pod względem flory i fauny, rzeźby terenu



Fot. 11. Lokomotywa pociągu Indian Pacific [23]



Fot. 13. Przedział z rozkładanymi fotelami w pociągu Indian Pacific [19]

i wyjątkowo ciekawych miejsc i miast położonych wzdłuż tej trasy. W celu zwiększenia komfortu podróżnych prowadzi się permanentną modernizację infrastruktury, poprawę organizacji, w tym skracanie czasu wymiany lokomotyw dzięki czemu początkowy czas przejazdu zmniejszono o 10 godzin (1970 r. – 75 godz., 2012 r. – 65 godz.) [21].

Podobnie jak w innych luksusowych pociągach Indian Pacific oferuje zróżnicowany poziom usług. Jakość podaży usług określają trzy klasy: platinum service, gold service i red service (tab. 2). Najtańsza red service, określana także mianem „czerwonego kangura” jest klasą ekonomiczną wyposażoną w rozkładane fotele w wieloosobowym przedziale. Oferuje się również nieco droższą wersję tej taryfy z kuszetkami w dwuosobowych przedziałach (fot. 13), natomiast dla obu klas toalety znajdują się w końcowej części wagonu.

Ekskluzywny poziom usług serwowany w klasach gold i platinum, różni się jedynie bardziej wyrafinowanym wystrojem wnętrza oraz elementami wyposażenia indywidualnych łazienek mieszczących się wewnątrz przedziału. Klasa platinum service oferuje przedziały posiadające cechy luksusowego apartamentu, dwa razy większe od standardowych [8, s. 4]. W obu klasach działa klimatyzacja, istnieje swobodny dostęp do telewizji, możliwość korzystania z całodobowej obsługi przez profesjonalnie przeszkoloną załogę, oraz konsumpcji posiłków w stylowo urządzonej wagonie restauracyjnym.

W składzie pociągu znajduje się również wagon klubowy i barowy, w którym serwuje się szeroki asortyment dań i napojów, z czego w głównej mierze korzystają turyści podróżujący na krótszych dystansach (fot. 14).



Fot. 12. Pociąg Indian Pacific na trasie [22]



Fot. 14. Wagon klubowy w pociągu Indian Pacific [15]

Tab. 2  
Ceny biletów za przejazd pociągiem Indian Pacific w relacji Sydney - Perth, w 2014 roku [18]

Klasa	Bilety kupowane z wyprzedzeniem		Bilety normalne	
	dolary australijskie	PLN	dolary austral.	PLN
Red Service Daynighter	-	-	868	2558
Gold Service Single	1634	4815	2178	6419
Gold Service Twin	1815	5348	2420	7132
Platinum Service	3501	10302	3890	1146

Jakościowe, poznawcze i turystyczne walory związane z podróżą ekskluzywnym pociągiem Indian Pacific prowadzą do przekonania, że kolej jest środkiem transportu, pozwalającym nie tylko na dotarcie i zwiedzenie najpiękniejszych zakątków Australii, lecz także zapewnia wysoki komfort podróżowania. Mimo, iż taka podróż jest relatywnie droga i czasochłonna, to związane z nią doznania dają możliwość zaspokojenia najbardziej wyszukanych oczekiwań poznawczo – turystycznych. Należy jednak podkreślić, że dla Great Southern Rail, komfort i wystrój Indian Pacific nie stanowią priorytetu. Najwięcej starań poświęca się przerwom i możliwościom opuszczania pociągu na trasie, aby dać podróżnym szansę zapoznania się z położonymi wzdłuż niej wyjątkowymi atrakcjami.

Aby przeżyć i zrozumieć fenomen turystycznej przygody w Australii nie wystarczy podziwianie jej krajobrazów z okien kolejowego wagonu. Prawdziwych doznań dostarcza penetracja jej terytorium, rozmowa ze spotkanymi ludźmi i naturą, w której właściwego sensu nabierają legendy, mity i historia rozwoju tego kontynentu.[8, s. 334-335].

## The Sunlander - traktem nadmorskich plaż do tropiku

Omawiając rodzinę luksusowych pociągów Australii nie można pominąć Sunlandera, który zastępując eksploatowanego od 1935 r. Sunshine Express został w 1953 r. wprowadzony do eksploatacji. W odróżnieniu od swojego poprzednika zrezygnowano w nim z parowych lokomotyw, zastępujące je napędem Diesla. Ta prosta zamiana umożliwiła likwidację przerw na serwisowanie i uzupełnianie wody dzięki czemu znacznie skrócono czas przejazdu na eksploatowanej w Queensland trakcji Brisbane –





Fot. 15. Pociąg Sunlander na trasie [16].



Fot. 16. Jadalnia w pociągu Sunlander [25].

Cairns z 45 do 31 godzin [23]. Linia kolejowa North Coast rozpoczynająca się w tropikalnej strefie South East Queensland, prowadzi nadmorskim traktem pomiędzy plażami Morza Koralowego wschodniego wybrzeża oraz Wielkimi Górami Wododziałowymi z zachodu zmierzając do północnego tropiku rozciągającego się poza miastem Townsville. Kolejową komunikację na tej trasie uruchomiono w grudniu 1924 r. z wykorzystaniem nieklimatyzowanych wagonów ciągnionych parowozami. W 1935 r. dokonano generalnej modernizacji oferowanych usług, wprowadzając nową wersję pociągu nazwanego Sunshine Express.

Wagony zyskały wyższy poziom komfortu, w wystroju przeważało lakierowane drewno z zewnątrz i naturalne wewnątrz. Nowością było elektryczne oświetlenie i wentylatory chłodzące powietrze oraz tapicerowane skórzane meble. Pasażerom pierwszej i drugiej klasy zapewniono miejsca do spania, a pozostałym siedzące [2, s. 154]. Pierwsze próby wprowadzenia w Wiktoriańskich Kolejach Australii klimatyzacji rozpoczęły się w początkach trzeciej dekady XX w., jednak powszechnego zastosowania doczekały się dopiero w późnych latach 40. Było to w znacznym stopniu wynikiem konieczności dostosowania omawianej linii do jakościowych standardów stosowanych już w większości sieci pociągów ekspresowych. W krótkim czasie Sunshine Express został gruntownie zmodernizowany dzięki czemu już jako Sunlander znalazł się w elitarnym gronie luksusowych pociągów Australii (fot. 15).

Poziom najwyższego komfortu podróży zapewniają znajdujące się w wagonach pierwszej klasy toalety i prysznice oraz dwa wagony gastronomiczne, bufet z zakąskami i napojami z możliwością serwowania na miejscu oraz na wynos (fot. 16). Zastąpienie Sunshine Express pociągiem Sunlander stanowiło epokowe wydarzenie w poprawie komfortu podróżowania, które dostępne jest w dwu klasach.

- najwyższa Queenslander Class – zapewnia nieograniczone korzystanie z całego serwisu usług (all inclusive) dostarczanych również do przedziałów oraz możliwość przewiezienia niewielkiej łodzi.
- standardowa usługa – to podróż w przedziałach wyposażonych w wysokiej jakości fotele częściowo wysuwane do pozycji półleżącej.

Trwają prace nad uruchomieniem usługi Motorail umożliwiającej przewiezienie na specjalnej kolejowej platformie samochodu. Jej realizacja jest przewidziana po kolejnej modernizacji Sunlandera w 2014 r., w wyniku której ten luksusowy pociąg zmieni swoją nazwę na Spirit of Queensland (Duch Queenslandu) podnosząc na wyższy poziom jakościowy standardy podróżowania [11].

Już teraz Sunlander jest cenionym luksusowym pociągiem na arenie światowej. Według oceny umieszczonej w raporcie „Celebrating the world’s Top 25 Trains” opublikowanym w 2013 r. przez The Society of International Railway Travelers, znalazł się w grupie 25 najatrakcyjniejszych luksusowych pociągów świata [27]. Znaczącą markę tego pociągu tworzy nie tylko jakościowy poziom i komfort świadczonych usług lecz także turystyczna różnorodność malowniczej trasy przejazdu, atmosfera gościnności, profesjonalnej obsługi stwarzającej dogodne warunki wypoczynku.

Trzy razy w tygodniu na linii North Coast, Sunlander przemierza 1691 km trasę po torze o rozstawie szyn 1067 m/m, przewożąc najbardziej wymagających klientów w jedno i dwuosobowych komfortowych apartamentach. W tym pociągu wyróżniani są nie tylko najbogatsi, którym w ramach prezentów oferuje się wygodne szlafroki i kaptcie, lecz także niepełnosprawni, dla których dostosowano wyposażenie przedziałów i ofertę żywnościową. Dostępny jest także pełny asortyment alkoholi, których zakup odbywa się oddzielnie.

## Wpływ luksusowych kolei na rozwój elitarniej turystyki

Rosnąca grupa zamożnych klientów oraz wzrost zainteresowania turystycznymi podróżami niemal w każdym regionie świata aktywizuje rozwój podaży luksusowych usług transportowych. Dynamika kształtowania się tego trendu zależna jest nie tylko od poziomu atrakcyjności produktów turystycznych znajdujących się na danym obszarze, lecz także możliwości dotarcia do nich m.in. szlakami kolejowymi. Efektywność tej zależności skutecznie wykorzystano w obsłudze podróżnych, uruchamiając szlaki, po których coraz dynamiczniej rozwija się elitarna turystyka kolejowa Australii. Podróż luksusowym pociągiem sama w sobie jest znaczącą atrakcją turystyczną, a w powiązaniu z poznawaniem walorów kultury i naturalnego środowiska tworzy niezapomnianą przygodę. Mimo iż luksusowa australijska turystyka kolejowa swój start w porównaniu z innymi kontynentami rozpoczęła z opóźnieniem, to z pewnością odrobiła dystans i obecnie nie ustępuje potentatom, oferując usługi o najwyższym światowym standardzie. Reasumując rozważania warto przypomnieć przebytą drogę, która wykazuje, że współczesna oferta turystycznej podróży luksusowymi pociągami znajduje się w trendzie rozwojowym, zaspokajając w coraz wyższym stopniu rosnące wymogi tej strefy potrzeb społecznych. Charakterystykę tego procesu na kontynencie Australijskim obrazują następujące fakty:

