



Joanna Hawlena

Turystyka kolejowa – luksusowe pociągi (7). Elitarna turystyka kolejowa w Stanach Zjednoczonych

Californina Zephyr przejeżdżający przez most na rzece Roaring Fork [16]

Motto:

Życie ludzkie jest wędrowaniem

Krzysztof Przecławski

Rozwój kolei w Ameryce Północnej nie charakteryzował się spektakularnymi zdarzeniami. Niemal od początku jej istnienia w głównej mierze spełniała funkcję przewozu ładunków, natomiast w okresie późniejszym, ze względu na dobrze rozbudowany system szybszych połączeń lotniczych, kolejowe przewozy pasażerskie zyskały mniejszą popularność.

Pociągi kursujące na terytorium USA nie charakteryzują się szczególnie wysokim poziomem komfortu świadczonych usług, natomiast w Kanadzie istnieją pociągi o wyższym standardzie luksusu. Jednak nie spotyka się w ich wystroju przepychu, przesadnej stylizacji lub też wyrafinowanej obsługi dotyczącej warunków podróżowania i ofert kulinarnych, a także symboli sprzyjających wyróżnieniu i nobilitacji, co często jest istotnym wyznacznikiem legendarnych pociągów kursujących na innych, wcześniej opisanych kontynentach. Trzeba jednak zauważyć, że kilka z nich oferuje usługi charakteryzujące się wysokim poziomem jakości, stąd można je zaliczyć do pociągów, w których podróż przebiega w warunkach podwyższonego komfortu.

Uwarunkowania rozwoju komunikacji kolejowej w USA

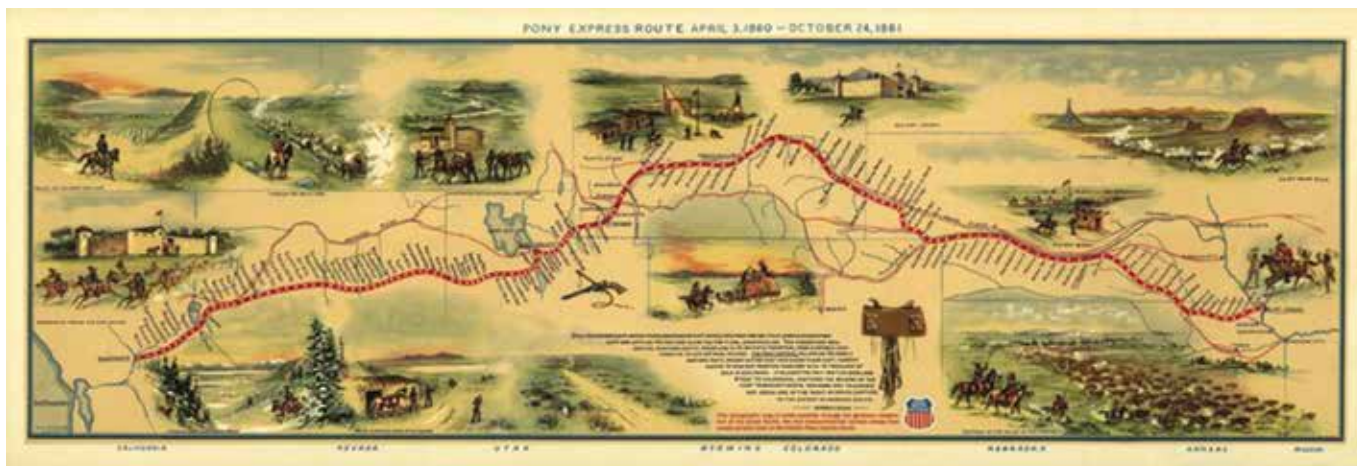
Rozwój kolei w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej miał szczególne uwarunkowania, z których największą rolę, głównie w początkowym okresie, odgrywało silne dążenie do skolonizowania Dzikiego Zachodu. Istniał także drugi, nie mniej ważny czynnik, którym była konieczność przemieszczania na znaczne odległości ogromnego tonażu produktów, wojska, militarnego sprzętu oraz urządzeń służących budowaniu od podstaw materialnej infrastruktury na bezdrożach i bezkresnych pustkowiach [25, s. 158].

Dominacja tych uwarunkowań – w powiązaniu z realizacją priorytetowych celów – spowodowała, że od samego początku na kontynencie północnoamerykańskim zaznaczyła się istotna przewaga towarowego transportu kolejowego nad pasażerskim.

W późniejszym okresie te proporcje ulegały dalszemu pogłębieniu, głównie na skutek dynamicznego rozwoju konkurencyjnej pasażerskiej komunikacji lotniczej. W odróżnieniu od podobnych procesów występujących na innych kontynentach proces kolonizacji w Ameryce Północnej został przeprowadzony nie przez obce, lecz przez własne państwo, które tę inicjatywę kierowało w kierunku dziewiczych terenów zamieszkałych głównie przez tubylcze plemiona Indian [20].

Budowa kolei w USA, która głównie w zachodniej części kontynentu była wyjątkowo trudna, od chwili ułożenia pierwszej linii stała się, podobnie jak sławny Colt, niezbędnym środkiem służącym kolonizacji zachodu; stała się także jednym z głównych stymulatorów przyspieszenia tempa cywilizacyjnego i gospodarczego rozwoju na tym kontynencie.

Powszechnie wiadomo, że wielu Europejczyków w okresie swojej młodości fascynowało się fenomenem literatury opisującej zdarzenia z podboju Dzikiego Zachodu. Przygody i legendarne opowieści o tym kontynencie kreśliły nie tylko wizerunek jego białych mieszkańców, ich kulturę i obyczaje, lecz także zamieszkujących te ziemie Indian. W charakterystyce tej populacji dominowały: umiłowanie wolności, wytrwałość, pragmatyzm oraz wręcz obsesyjne dążenie do celu. Zdziwił także nowatorski sposób rozwiązywania zadań dotyczących zarządzania niezmiernie rozległym terytorium. Mimo tak wielu korzystnych cech tego spo-



Rys. 1. Ilustrowana mapa trasy Pony Express (rys. W. H. Jackson, 1860 r.) [4]

łeczeństwa budowanie systemu kolejowych połączeń pomiędzy zdekoncentrowanymi skupiskami surowców i ludności stanowiło poważne wyzwanie – tym bardziej, że znaczną część ziem, o których mowa, stanowiły bezkresne pustkowia [1].

Drogą, którą kiedyś podążali osadnicy Dzikiego Zachodu, dziś przebiega legendarna trasa Route 66 (rys. 1), natomiast drogą z pierwszej „gorączki złota” prowadzi słynny szlak Santa Fe Trail.

Cywilizacyjny rozwój kontynentu, w tym także kolei, rozpoczął się i miał większą dynamikę we wschodniej jego części. Być może wynikało to z liczniejszych kontaktów z Europą, w której wcześniej zapoczątkowano rewolucję przemysłową. Jej wyznacznikiem była maszyna parowa, którą George Stephenson zainstalował w pierwszej lokomotywie parowej Mylord, oraz zbudowana na wyspach brytyjskich w 1830 r. pierwsza trakcja kolei parowej, łącząca Liverpool z Manchesterem.

Zalety kolei natychmiast dostrzeżono w Ameryce, jednak na drodze dynamicznego rozwoju tego środka transportu stanęły niespodziewane obciążenia finansowe, związane z wojną meksykańsko-amerykańską oraz secesyjną. Skutki tych wydarzeń miały znaczący wpływ na genezę amerykańskiej kolei i zdecydowały nie tylko o dynamice jej rozwoju, lecz także o procesie kolonizacji Zachodu. Przesiedlająca się w tym kierunku fala osadnicza brała pod uwagę miejsca eksploatacji surowców, upraw rolniczych i handlu. Między tymi ośrodkami nie istniał system regularnego transportu. Były to zazwyczaj enklawy zamieszkałe przez tubylcze plemiona Indian, co nie zachęcało do inwestowania w infrastrukturę kolejową [21, s. 182–207].

Radykalną zmianę w postrzeganiu korzyści płynących z uruchomienia kolejowych szlaków spowodowały nieoczekiwane wydarzenia. Pierwsze inicjatywy kolonizacji zachodu przypadają na początek XIX w. Powstająca wówczas fala kolonizacji miała swoje źródło w odkryciu złóż złota na przedgórzu Gór Kalifornii (1848 r.). Kolonizatorzy tworzyli bardzo zróżnicowaną grupę, w której oprócz Amerykanów można było spotkać ludzi niemal z każdego zakątka świata. W ten sposób do Ameryki przybyli nie tylko osoby o odmiennej kulturze i obyczajach, lecz także posiadające istotną wiedzę z zakresu organizacji, techniki i technologii, budowania infrastruktury, w tym także kolei.

Rozwój sieci kolejowej w USA

Mimo uzasadnionych obaw związanych z zagrożeniami wynikającymi z budowania kolejowych linii na Zachód, ten proces rozpoczął się już w trzeciej dekadzie XIX wieku. Pierwszą, niestety nieudaną, próbę otwarcia kolejowego szlaku obsługiwanego

przez maszynę parową podjęto w 1829 r., lecz już rok później z sukcesem uruchomiono kilkukilometrową trasę, którą była linia Tuscumbia–Courtland–Decatur w Alabamie. Pierwszą dłuższą trasą kolejową była linia z Bostonu do Lowell, oddana do eksploatacji w 1835 r. Lowell było wówczas dużym ośrodkiem włókienniczym, posiadającym pierwszy w USA zwodzony most kolejowy.

Mimo iż we wschodniej części kontynentu komunikacja kolejowa zyskiwała coraz większe uznanie, na zachodzie ciągle dominowały wozy zaprzężone w konie i muły, stanowiąc klasyczny obraz transportu na tym obszarze. Jednak zalety kolei były coraz bardziej zauważalne. Zaczęto doceniać w niej nie tylko możliwość sprawnego i szybkiego przewożenia ludzi, surowców i bydła (zamiast pędzenia stad przez setki kilometrów) i informacji (prasy i listów), lecz także komfortowego spędzenia podróży i realizacji celów turystycznych i militarnych. To spowodowało, że budowa kolejnych linii kolejowych nabierała tempa i stopniowo wykraczała poza linię Apalachów [2, s. 2].

Druża fala kolonizacji Zachodu rozpoczęła się po zakończeniu wojny secesyjnej, przesuując się z pogranicza w głąb terytorium. Niejednokrotnie zachętą były sztucznie kreowane informacje o odkryciu złota i innych cennych minerałów, natomiast istotną przeszkodą było niebezpieczeństwo ze strony miejscowych plemion niechętnych kolonizacji, a tym bardziej budowaniu na tym obszarze kolei, co wymagało, aby wraz z falą kolonizatorów przemieszczało się wojsko. Te formacje gwarantowały nie tylko ochronę i bezpieczeństwo, lecz także budowały obronne forty, z których wiele zaczęło spełniać funkcje pierwszych centrów komunikacji i stanowiło początki społeczno-gospodarczej infrastruktury tego regionu.

Po zakończeniu wojny secesyjnej kolonizacja Zachodu nabrała tempa, a wraz z nią rozpoczęła się budowa kolei. Lata 60. to okres, w którym władze federalne zaczęły doceniać jej wpływ na rozwój osadnictwa, przemysłu, handlu, realizacji celów militarnych i łączności. Wynikiem takiego podejścia była decyzja o uruchomieniu pierwszej transkontynentalnej linii kolejowej, której budowę rozpoczęto w 1865 r. Skomplikowanego, jak na tamte czasy, przedsięwzięcia podjęły się 2 spółki. Od strony wschodniej do pracy przystąpiła Union Pacific, natomiast od zachodniej – Central Pacific.

Linie, odmiennie niż w większości krajów Europy, gdzie stopniowo je nacjonalizowano i gdzie stawały się własnością państwa, w Stanach Zjednoczonych utrzymywano jako własność prywatną. Taki status miała również linia transkontynentalna, ukończona w 1869 r., łącząca wschód z zachodem Amery-

ki Północnej. Ujawnione w czasie budowy praktyki korupcyjne doprowadziły do upadku Central Pacific, w wyniku czego Union Pacific stał się monopolistą tego kolejowego szlaku przynosząc znaczące zyski. Sukces biznesowy tej linii wyzwolił lawinę inicjatyw, które stały się początkiem organizacji szerokiej sieci kolejowych połączeń, w której jednak Transkontynentalna Kolej Ameryki odgrywała kluczową rolę. Nie da się pominąć jej znaczenia w podboju Dzikiego Zachodu, w wyniku czego nastąpiły nie tylko skuteczna eksploracja i rozwój tego obszaru, lecz także eksterminacja lub zepchnięcie na margines egzystencji wielu indiańskich plemion. Rozwiązała jednak problem przemieszczania się znacznych grup ludności, towarów, wojska, broni, żywności, osadników i przyczyniła się do rozwoju handlu, m.in. bardzo opłacalnego eksportu skór bizonów z terenów zachodnich.

Rozwój szlaków kolejowych w zachodniej części kontynentu spowodował jego szybką kolonizację. O ile w pierwszej połowie XIX w. podróż poza Missisipi była karkołomnym i niebezpiecznym przedsięwzięciem, o tyle pod koniec tego stulecia stała się cywilizowaną, bezpieczną podróżą i fascynującą przygodą, pełną niezapomnianych turystycznych wrażeń. Kolej w tym okresie stała się też bardziej komfortowa, wprowadzając do eksploatacji nowe wagony, w których zadbano o zróżnicowane wyposażenie poszczególnych klas, pozwalające sprostać oczekiwaniom bardziej wymagających pasażerów. Poprawa jakości usług kolejowych oraz ciekawość wciąż atrakcyjnego Zachodu spowodowały, że na tym kontynencie, podobnie jak w Europie, zapanowała moda na podróże turystyczne. W konsekwencji zaczęło zanikać zjawisko „pogranicza”, a na całym kontynencie rozpoczęła się era kolei, w tym także bardziej komfortowych podróży, świadczących o wyższym cywilizacyjnym poziomie społeczeństwa.

Dynamika tego procesu wykazuje, że w społecznym i gospodarczym rozwoju omawianego regionu kolej odegrała istotną rolę i do dziś stanowi jeden z głównych filarów globalnej polityki gospodarczej. Duże przestrzenie i konieczność przewożenia ogromnych mas towarów spowodowały, że cechują ją specyficzne rozwiązania techniczne, do których można zaliczyć: większy tonaż i długość zestawów, szerszy rozstaw osi oraz potężniejszą moc i wagę lokomotyw [24, s. 43]. Należy także podkreślić, że wprowadzanie do eksploatacji wygodniejszych wagonów i budowa nowoczesnych kolejowych linii (w powiązaniu z rosnącymi standardami obsługi) spowodowały wzrost komfortu poszukiwanego przez coraz liczniejszą, bogatą część amerykańskiego społeczeństwa.

W początkach amerykańskiego kolejnictwa wyjątkowym sukcesem było wyprodukowanie największej lokomotywy świata Big Boy, zdolnej do przemieszczania pociągu o masie 3 600 t po trudnych trasach przemierzających Góry Skaliste, podjazdy Sherman Hill oraz między Cheyenne a Laramie.

Te giganty wymusiły na Union Pacific modyfikację niektórych części torów, polegającą na zwiększeniu rozstawu, a także poszerzeniu niektórych odcinków trasy ze względu na stosowane, przesuwające się w poziomie, kotły wymagające więcej przestrzeni bocznej. Big Boys, posiadający tender sięgający 40 m długości i 4,9 m wysokości, zaliczane są do największych, parowych lokomotyw wszechczasów. Na palenisko tych maszyn, za pomocą automatycznego podajnika w ciągu godziny podawano ok. 11 t węgla.

Charakterystyczną cechą północnoamerykańskiej kolei jest znacznie ograniczona trakcja elektryczna. Można przypuszczać, iż wynikało to z konieczności poniesienia niewspółmiernie wysokich kosztów budowy i utrzymania tej infrastruktury,



Lokomotywa Big Boy [5]

narażonej na częste działania tornad, gwałtownych burz czy też powodzi. Charakterystyczna jest również odległość pomiędzy poszczególnymi stacjami, niejednokrotnie sięgająca nawet 100 km. Te uwarunkowania spowodowały, że legendarne Big Boys zostały w 1961 r. zastąpione przez lokomotywy spalinowe lub z turbiną gazową. Nie zmieniło to jednak w znaczący sposób rynkowej pozycji pasażerskiej kolei. Skupiona w rękach takich gigantów jak Union Pacific, Canadian National, Burlington Northern Santa Fe oraz – w późniejszym okresie – Amtrak nadal w systemie kolejowego transportu kontynentalnego odgrywa drugoplanową rolę. Wynika to również z sytuacji, w której najsłynniejsze amerykańskie dalekobieżne pociągi generują rocznie prawie miliard dolarów strat, a jednak skutecznie opierają się zakusom części polityków, którzy chcą je zlikwidować. Taka sytuacja nie oznacza jednak marginalizacji pasażerskiej komunikacji kolejowej. Znaczna część turystów i podróżników wybiera ten środek transportu ze względu na wygodę, stale rosnący poziom komfortu oraz możliwość oglądania pięknych krajobrazów [21, s. 170–174].

Charakterystyka stosowanego taboru

Podobnie jak na innych kontynentach tabor kolejowy Ameryki Północnej jest zróżnicowany zarówno pod względem technicznym, jak i pod względem poziomu komfortu. Taka sytuacja ma istotny wpływ na charakter rozwoju komunikacji pasażerskiej [3, s. 20–26]. Właściciele poszczególnych linii, kierując się zasadą uniwersalnej efektywności, nie znajdują uzasadnionych przesłanek, aby całe składy ich pociągów podporządkować wymogom wyszukanego przepychu i elitarnego luksusu, służącego zaspokojeniu wyrafinowanych doznań, wyróżnieniu i nobilitacji określonej grupy pasażerów. W sieci kolejowej tego państwa standardy luksusu mają wymiar bardziej praktyczny i ograniczają się do profesjonalnego zabezpieczenia niezbędnego poziomu jakości serwowanych usług, oczekiwanego przez większość zróżnicowanych grup odbiorców. W takim systemie pasażer ma większą możliwość wybrania usługi odpowiadającej jego możliwościom finansowym, zainteresowaniom, a także formie poszukiwanego standardu podróży. Upraszcza to możliwość wyboru bardziej komfortowego wariantu przejazdu, znacząco droższego

lub też tańszego – standardowego. W USA istnieją także pociągi dla mniej zamożnych osób, określane mianem *northeast regional*; są one niewiele wolniejsze, częściej zatrzymują się, co powoduje wydłużenie podróży o 1–2 godz., za to są nieco tańsze. Jednak także w tych pociągach napoje i prasa są wliczone w cenę biletu.

Klasyczne pociągi w Stanach Zjednoczonych to 2 typy różniące się głównie stosowanymi wagonami: standardowe – **Viewliner** – są jednopoziomowe, wykorzystywane są na trasach średnio-dystansowych, **Superliner** natomiast to pociągi o podwyższonym standardzie – piętrowe, wygodniejsze, charakteryzujące się zwiększoną przestrzenią na nogi i bardziej luksusowymi przedziałami, są one stosowane w zestawach pokonujących znaczne odległości. Niezależnie od tego podziału w większości pasażerskich pociągów, głównie dalekobieżnych, spotyka się różne typy przedziałów charakteryzujących się zróżnicowanym poziomem komfortu i ceny. Tak skonfigurowane pociągi zapewniają szerokie i uniwersalne zabezpieczenie potrzeb niemal wszystkich grup odbiorców.

Do najbardziej charakterystycznych przedziałów w tych pociągach należy zaliczyć np. **Roomette**. Jest to mały przedział sypialny dla 2 osób bez toalety i prysznica, który znajduje się w końcowej części wagonu. Standardowym wyposażeniem tego przedziału są: stół, 2 łóżka z lampkami do czytania, pościel i ręczniki. Kosmetyki do toalety, pod prysznic oraz posiłki są wliczone w cenę biletu.

Wyższym poziomem komfortu charakteryzuje się przedział **Bedroom**. Podstawowe wyposażenie tego dwuosobowego przedziału jest podobne jak w Roomette, jest jednak większy, a ponadto w jego wnętrzu znajdują się toaleta, umywalka, prysznic, a użytkownikom przysługuje stała opieka stewarda.

Podobny do Roomette poziom luksusu zaoferowano w przedziałach **Bedroom Suite**. Jest to kompozycja składająca się z 2 ze sobą połączonych przedziałów sypialnych. W każdym z nich znajdują się: oddzielna toaleta, umywalka i prysznic wraz z środkami czystości i kosmetykami. Mimo iż w zasadzie przedział przeznaczony jest dla 4 osób, to istnieje możliwość zmiany jego konfiguracji, umożliwiającej zwiększenie ich liczby do 6.

Jednym z bardziej praktycznych rozwiązań jest **Family Bedroom**. Jak sama nazwa wskazuje, jest to przedział przeznaczony dla rodziny, w tym przypadku czteroosobowej. Jego wyposażenie zazwyczaj odpowiada standardowi spotykanemu w Roomette, lecz zdarzają się również przedziały o standardzie odpowiadającym Bedroom, przy czym jego charakterystyczną cechą są 2 łóżka przeznaczone dla dorosłych oraz 2 dla dzieci.

W amerykańskich pociągach spotykamy także przedziały **Accessible Bedroom**. Są to specjalistyczne przedziały sypialne, dostosowane do wymagań osób niepełnosprawnych. Zazwyczaj przeznaczone dla 2 osób (niepełnosprawny, opiekun). Jego wyposażenie jest najczęściej standardowe, zawsze z zainstalowaną toaletą, natomiast bez prysznica, który znajduje się na końcu wagonu.

Toalety stosowane we wszystkich wagonach mają obieg zamknięty, to samo dotyczy znajdujących się w wagonach sypialnych pryszniców i umywalk. Klimatyzacja jest standardem obejmującym wszystkie wagony. Wypada również wspomnieć o zróżnicowaniu standardów kulinarnych. W pociągach typu Northeast Regional spotyka się przedziały barowe, natomiast w dalekobieżnych – wagony barowe i restauracyjne. Obie oferty w znacznym stopniu różnią się możliwością wyboru i cenami dań. W barach ceny są na ogół przystępne, natomiast w wagonach restauracyjnych znacznie wyższe, lecz także zróżnicowane w zależności od poziomu obsługi i palety serwowanych dań.



Rys. 2. Trasy linii kolejowych zarządzanych przez Amtrak [15]



Rys. 3. Trasa pociągu Southwest Chief [12]

Pociągi o podwyższonym standardzie

W kolejowym transporcie USA istnieją linie, po których kursują pociągi o uznanym w świecie poziomie komfortu. Linie te najczęściej są zarządzane przez Amtrak (rys. 2), zrzeszający najważniejszych przewoźników pasażerskich i niemal cały dalekobieżny ruch kolejowy, który na tak rozległym terytorium obsługuje zaledwie ok. 260 dalekobieżnych pociągów [22].

Pociągi Amtrak zapewniają oczekiwany poziom komfortu, stanowiący podstawę udanej podróży. Wszystkie wagony w pociągu są klimatyzowane, wygodne siedzenia zapewniają więcej miejsca niż w samolocie. Zwiększona przestrzeń pozwala nie tylko na komfortowe siedzenie, ale także na swobodne poruszanie się po całym wagonie. Obserwację otoczenia zapewniają specjalnie zaplanowane okna, które pozwalają podczas całej podróży na podziwianie zróżnicowanych krajobrazów Stanów Zjednoczonych.

Opisując charakter kolei amerykańskiej, nie można pominąć najważniejszych pociągów, a dla oceny poziomu komfortu należy dokonać charakterystyki wyższego standardu świadczonych usług. Do najpopularniejszych pociągów tego segmentu usług można zaliczyć: California Zephyr, Southwest Chief i Sunset Limited.

Southwest Chief

Wizytówką atrakcyjnego postrzegania kolei jest Southwest Chief (nazywany przez Amerykanów pociągiem gwiazd, ponieważ podróżują nim hollywoodzcy aktorzy), który przewozi pasażerów przez całe Stany Zjednoczone: od Chicago do Los Angeles (2 265 mil – 3 646 km). Pociąg ten stał się symbolem historii Ameryki, mimo iż nękany katastrofami, wypadkami i karambolami codziennie prze-

mierza szlak, którym kiedyś podążali na Zachód osadnicy. Trasa Southwest Chief to wytyczona w XIX w. przez pionierów budowy kolei linia łącząca oba krańce kontynentu (rys. 3).

Codziennie na omawianej trasie kursują 4 pociągi, każdy ciągnięty co najmniej przez 4 lokomotywy. Jest to konieczne, ponieważ w składzie, poza normalnymi dwupoziomowymi wagonami w klasie Coach, wagonami sypialnymi, bagażowym i restauracyjnym, znajdują się również wagony kurierskie i pocztowe. Ten pociąg o dużej masie musi pokonać wysokie góry, pustynie i kaniony. Wyjazd z Chicago jest tak planowany, aby przed zmierzchem przejechać mostem nad Missisipi, a przedpołudnie spędzić na równinach Kansas. W Kolorado trasa prowadzi przez przepiękne krajobrazy Gór Skalistych oraz uznawany za cud natury Kanion Kolorado, w którym pociąg ma swój postój przeznaczony na zorganizowane wycieczki po okolicy [23]. Po przebyciu malowniczej przełęczy Cajon pociąg kończy bieg na stacji w Los Angeles.

Kryteria dotyczące komfortu i luksusu podróżowania na amerykańskim kontynencie pozwalają Southwest Chief zaliczyć do „arystokracji” kolejowej komunikacji pasażerskiej. Pasażerowie tego pociągu, korzystający z przedziałów sypialnych, mają do dyspozycji osobistą łazienkę wyposażoną w prysznic i WC oraz oddzielne pomieszczenia na bagaż. Zadbano również o osoby niekorzystające z wagonów sypialnych, umożliwiając im zakup pamiątkowych koców. Podróż w wagonach sypialnych tego pociągu cieszy się dużym powodzeniem, w związku z tym możliwość wcześniejszego zarezerwowania takiego przedziału jest



Wagon widokowy w pociągu Southwest Chief [12]



Widok z pociągu Southwest Chief na trasie [12]



Sypialnia w pociągu Southwest Chief [14]



Wagon restauracyjny [12]

najlepszym sposobem zapewnienia komfortu głównie w dłuższej podróży. Każdy poziom komfortu ma swoją cenę: cena najtańszego sleepingu jest ok. 2,5-krotnie wyższa od ceny zwykłego biletu, a w wyciszonych wagonach ponad 5-krotnie.

Najzamożniejszym pasażerom oferuje się luksusowe pakiety obsługi w wyciszonych wagonach, a także posiłki w wagonie restauracyjnym (wliczone w cenę biletu). Znakomitą renomę zyskała kuchnia wagonu restauracyjnego, serwująca szeroki wy-

bór dań, napojów i deserów. Ma to istotne znaczenie, ponieważ zaspokajają potrzeby kulinarne w czasie podróży trwającej ponad 50 godzin. W pociągu znajduje się także dobrze zaopatrzony cocktail bar, w którym pasażerowie mogą zakupić ciepłe i zimne posiłki, przekąski, napoje alkoholowe oraz bezalkoholowe.

Poziom komfortu podróży podnosi będący do dyspozycji gości, zapewniający wszechstronną możliwość podziwiania krajobrazu, wagon widokowy.

W pociągu utożsamianym z historią Ameryki można kupić wiele interesujących pamiątek związanych z kulturą i tradycją odwiedzanych miejsc na trasie. Starannie przygotowano wyczerpującą informację dotyczącą atrakcji na przemierzonym szlaku, informując między innymi o wyjątkowych miejscach, których zdjęcia można wykonać z panoramicznych okien wagonów.

California Zephyr

California Zephyr to jeden z najświetniejszych pociągów świata. Podróż tym pociągiem, kursującym na trasie Seattle–Los Angeles, trwa ponad 51 godzin; w tym czasie pociąg przemierza trasę wynoszącą 3 924 km. Pokonywaną przestrzeń charakteryzują wyjątkowe walory turystyczne, na które składają się: piękne jeziora, rwące rzeki, Góry Skaliste, Kordyliery i unikatowe kaniony, umożliwiające uczestniczenie w niezapomnianej przygodzie i podziwianie oraz fotografowanie pięknych krajobrazów.

Podróż tym pociągiem wzdłuż linii zachodniego wybrzeża USA umożliwia nie tylko poznanie wspaniałych krajobrazów oceanicznych, lecz także ciekawych formacji pełnych lasów i dolin Gór Kaskadowych. Niezapomniane wrażenia pozostawiają spotykane na trasie zarówno tętniące życiem metropolie, jak i urokliwe miasteczka, m.in. San Francisco, Sacramento i Portland.

Dla podróżnych dostępne są wagony sypialne Viewliner z możliwością zarezerwowania przedziałów Roomette dla 1–2 osób oraz większej sypialni dla 1–4 osób z dostępem do toalety, prysznicza i miejscem specjalnie przystosowanym do wózków inwalidzkich. Osoby, które podróżują w grupie i cenią sobie prywatność, mogą zarezerwować 2 przylegające do siebie sypialnie. W wagonie znajduje się również oddzielne pomieszczenie z prysznicem i toaletą.

W składzie pociągu znajdują się również wagony Superliner, które – poza wyposażeniem spotykanym w Viewliner – posiadają specjalnie zaprojektowane, wygodne miejsca znajdujące się na wyższym poziomie wagonu, z którego pasażer może podziwiać



Cocktail bar w pociągu Southwest Chief [12]





Wagon obserwacyjny Sightseet Lounge [16]

zapierające dech w piersiach krajobrazy przesuwanego się pleneru. Na niższym poziomie znajduje się kawiarnia, w której można zamówić ciepłe i zimne przekąski, kanapki, piwo i inne napoje alkoholowe i bezalkoholowe.

Także istotnym walorem, podnoszącym komfort podróżowania, jest znajdujący się w składzie wagon widokowy Sightseet Lounge z panoramicznymi oknami i przeszklonym sufitem. Dzięki nim można nie tylko podziwiać mijany krajobraz, lecz także zrobić zdjęcia interesującego pleneru.

Natomiast wagon restauracyjny znajduje się na wyższym poziomie innego wagonu, dzięki czemu w czasie konsumpcji posiłków pasażer nie tylko może zaspokoić doznania kulinarne, lecz także ma lepszą perspektywę podziwiania mijanego krajobrazu. Paletę wyboru poszerzają także dania wegetariańskie.

Zabezpieczeniu szerszego zakresu potrzeb służy Snack Car, w którym można się zaopatrzyć w napoje, kanapki, prasę oraz pamiątki związane z historią i aktualnymi wydarzeniami na trasie przejazdu.

Zakres świadczonych usług wskazuje na szczególną dbałość o spełnianie oczekiwań pasażerów na wysokim poziomie. Wagony sypialne zapewniają maksymalną prywatność w każdym typie zakwaterowania. Natomiast dobrą atmosferę towarzyskich spotkań zapewnia będący do dyspozycji podróżnych bar kawowy i drink bar.



California Zephyr na trasie [7]

Poziom spotykanego w tym pociągu komfortu zależy od aktualnych potrzeb odbiorców i jest synchronizowany z dynamiką zmian popytowych, spowodowanych zjawiskiem sezonowości.



Widok z wagonu restauracyjnego [18]



Snack bar w pociągu California Zephyr [17]





Pociąg Sunset Limited na stacji kolejowej [6]

W okresie wzmożonego zapotrzebowania na komfortowe usługi zmienia się konfigurację składu, w którym zwiększa się liczbę przedziałów sypialnych i charakteryzujących się wyższymi standardami.

Sunset Limited

Do grona pociągów, w których podróż przebiega w warunkach podwyższonego komfortu, można zaliczyć Sunset Limited, który jest jednym z dalekobieżnych osobowych pociągów transkontynentalnych, obsługujących połączenie z Nowego Orleanu do Los Angeles. Jest to jedna z ważniejszych arterii komunikacyjnych, zarówno towarowych, jak i pasażerskich. Realizując na swym szlaku starą amerykańską dewizę „Go West”, przemierza szlak wzdłuż południowej granicy USA, którą w pionierskich czasach przecierali nieustraszeni poszukiwacze złota i przygód oraz koloniści. Sunset Limited, kursujący od 1893 r., łącząc wschodnie i zachodnie wybrzeże, cieszy się niesłabnącą po-



Wagon restauracyjny [8]

pularnością, głównie wśród zamożnej części amerykańskiego społeczeństwa. Firma Southern Pacific Railroad, będąca jego właścicielem, robi wszystko, aby nadać mu cechy prawdziwego pociągu luksusowego.

Dostępna w początkach jego eksploatacji wyłącznie pierwsza klasa szybko stała się synonimem jakości, a pociąg kojarzył się z autentycznym luksusem wzbogacanym mijanymi na trasie pięknymi krajobrazami, turystycznymi doznaniem, elementami przygody i nostalgią minionej epoki. Luksus w tym czasie (do ok. 1924 r.) oznaczał podróżowanie w wygodnych sypialnych wagonach zbudowanych z drewna i ciągniętych przez parową lokomotywę. Zmieniające się czasy przyspieszały jego modernizację. Drewniane wagony zastąpiono stalowymi, a miejsce starych parowozów zajęły potężne lokomotywy spalinowe. Do 1950 r. rozpoznawczym znakiem pociągu były zielone wagony z czarnymi dachami. Nowy model uzyskał nowoczesną opływową sylwetkę, a znakiem rozpoznawczym stała się lokomotywa z czerwonym przodem, zwanym „krwawym nosem”.

Sunset Limited, w oparciu o powszechnie uznawane normy, niemal do końca lat 60. XX w. był zaliczany do najbardziej elitarnych pociągów na kontynencie amerykańskim, jednak pod koniec tego okresu uległ deprecjacji z powodu obniżonego poziomu komfortu. Ze względu na kolejne zmiany własnościowe stopniowo poprawiano poziom świadczonych w tym pociągu usług. W 1993 r. linia zyskała nową stację końcową Orlando, jednak jego tradycyjna trasa nadal będzie z Nowego Orleanu w Luizjanie do Los Angeles. Podróż pociągiem Sunset Limited to spotkanie z historią Ameryki, niezwykle atrakcyjnymi krajobrazami 5 stanów, legendarnymi miastami, z których warto wymienić Nowy Orlean (ciesząc się szczególnie zainteresowaniem turystów), Lafayette, Houston, El Paso, Del Rio, Tucson, legendarne Yuma, Palm Springs i Pomonie. Nie może zatem dziwić, iż pasażerowie, którzy pokonują ten bardzo atrakcyjny szlak, nie chcą tej podróży zamienić na przelot samolotem [24, s. 204–211]. Trzeba również zauważyć, że z biegiem czasu została wdrożona także w tej części świata nowoczesna technika kolejowa. Jej wyznacznikiem jest znana w światowym kolejnictwie osoba George'a Westinghouse'a, który nie tylko stworzył, lecz także wypromował, technologię „made in America”, której symbolem był wynalazek kolejowych hamulców pneumatycznych.

Poziom komfortu tego pociągu limituje konfiguracja składu, szczególnie liczba przedziałów Bedroom i Bedroom Suite, a tak-



Dworzec kolejowy w Los Angeles [9]

że wagony, w których serwuje się posiłki i inne usługi (np. wagon restauracyjny oraz barowy, nazwany Duma Teksasu).

Taka konfiguracja pociągu zapewnia pasażerom zarówno oczekiwany poziom wygody, jak również realizację niezbędne- go zakresu podstawowych potrzeb kulinarnych, informacyjnych i kulturowych. Jest to nie tylko typowa cecha tego pociągu, lecz dotyczy również najważniejszych przedstawicieli pasażerskiej komunikacji kolejowej w USA.

Opis tras oraz pociągów kursujących na terytorium tego państwa potwierdza wcześniej sformułowany pogląd, że w wielu z nich zrezygnowano ze zbędnego przepychu, natomiast oferowany jest ponadstandardowy poziom komfortu, który nie należy do najwyższych w świecie, lecz w znacznym stopniu odpowiada wymaganiom większości pasażerów i jest zgodny ze standardami oczekiwanymi przez turystów na tym kontynencie. Należy jednak podkreślić, że gama doznań związanych z plenerem na wielu trasach spełnia najwyższe światowe oczekiwania.

Podsumowanie

Zakres przedstawionych rozważań, dokonanych analiz i ocen dotyczących kolejowej komunikacji w USA, szczególnie głównych jej przedstawicieli, pozwala scharakteryzować specyfikę rozwoju tego rodzaju transportu oraz zidentyfikować poziom komfortu świadczonych usług pasażerskich. Reguły obowiązujące w procesie kolonizacji Zachodu wywarły swoiste piętno na modelu funkcjonowania kolei amerykańskiej. Potrzeba tworzenia na bezgranicznych pustkowiach niemal od podstaw niezbędnej infrastruktury, konieczność przewozu ogromnych mas surowców i organizacji handlu stworzyły warunki, w których priorytetową rolę w dawnych czasach, a także aktualnie, pełni transport towarowy, natomiast w globalnej polityce gospodarczej przewozy pasażerskie spełniają rolę drugoplanową.

Mimo tej sytuacji pasażerskie pociągi w USA są istotnie osadzone w transportowym systemie państwa, a kilka z nich posiada światową renomę i świadczy usługi o uznanym poziomie komfortu. Znany powszechnie praktyczny sposób podejścia Amerykanów do rozwiązywania problemów gospodarczych i społecznych znalazł także odzwierciedlenie w kształtowaniu jakości pasażerskiej komunikacji kolejowej. Nie spotyka się tu pociągów o przesadnym przepychu wewnątrz, luksusowych detalach wyposażenia lub wyrafinowanej inkrustacji, kolorystyce i mniej znaczących gadżetach służących najczęściej jedynie wyróżnieniu i nobilitacji bogatych pasażerów.

W tych pociągach poziom luksusu ma bardziej praktyczny wymiar, polegający na uwzględnieniu niezbędnego, a w wielu przypadkach ponadstandardowego, solidnego zabezpieczenia koniecznych potrzeb pasażerów. To powoduje, że działający w tym państwie najważniejsi przedstawiciele kolejowego pasażerskiego transportu starają się nie tylko oferować w swoich składach różnej jakości przedziały sypialne, lecz także doskonałą kuchnię w wagonach restauracyjnych i barach oraz dobrze zaopatrzone kioski. Zarządzający tymi pociągami dopracowali się uniwersalnej, praktycznej umiejętności efektywnego konfigurowania zestawów zróżnicowanych wagonów i przedziałów ściśle dostosowanych do aktualnych potrzeb na trasie przejazdu. Pozwala to zapewnić najwyższy poziom komfortu świadczonych usług dla wszystkich segmentów podróży.

Specjalną wagę przykładają do jakości przekazywanej informacji, szczególnie o unikatowych walorach turystycznych usytuowanych wzdłuż trasy oraz ciekawych zdarzeniach, które na niej miały miejsce. W sposób perfekcyjny umożliwia się podziwianie

wyjątkowego piękna spotykanych w tej części świata plenerów. Temu służą nie tylko panoramiczne okna wagonów, lecz także specjalnie dołączane do składu wagony widokowe. Taka paleta serwowanych usług z pewnością zaspakaja oczekiwania dotyczą- ce komfortu, zatem można z całą pewnością mówić tu o luksusie.

Bibliografia:

1. *Encyklopedia geograficzna świata. Ameryka Północna*, PPWK & OPRES, Kraków 2000.
2. *Great Train Journeys of the World*, Rail Plus, Melbourne 2011.
3. Hawlena J., *Turystyka kolejowa – pociągi luksusowe (1). Początki elitarniej turystyki kolejowej na poszczególnych*, „Technika Transportu Szynowego” 2013, nr 12.
4. <http://americanwildwest.pl/kat/172/historia> (dostęp z dnia 3.04.2015 r.).
5. <http://danqa.pl/najwieksza-lokomotywa-na-swiecie/> (dostęp z dnia 12.06.2015 r.).
6. <http://File:SP 8498 with Sunset Lafayette LA Apr 89xRP.jpg> (dostęp z dnia 20.10.2015 r.).
7. <http://invertedsky.net/?tag=california-zephyr> (dostęp z dnia 3.11.2015 r.).
8. http://invitaminerva45.blogspot.com/2012_10_01_archiwe.html (dostęp z dnia 12.06.2015 r.).
9. <http://mapy.pomocnik.com/foto/Union-Station-dworzec-kolejowy-w-Los-Angeles-USA/> (dostęp z dnia 3.04.2015 r.).
10. <http://shia-labeouf.biz/9cf50efb67ff894b-amtrak-train-interior.html> (dostęp z dnia 18.04.2015 r.).
11. <http://visitcentraloregon.com/transportation/train> (dostęp z dnia 10.04.2015 r.).
12. <http://www.amtrak.com/southwest-chief-train> (dostęp z dnia 3.04.2015 r.).
13. <http://www.clairefromyvr.com/vancouver-to-seattle-by-train> (dostęp z dnia 18.04.2015 r.).
14. <http://www.cruisemaven.com/how-to-take-amtrak-to-cruise-ports/> (dostęp z dnia 3.04.2015 r.).
15. <http://www.polrail.com/o-kolejach-amtrak> (dostęp z dnia 3.04.2015 r.).
16. <http://www.subchat.com/readflat.asp?id=569663> (dostęp z dnia 18.04.2015 r.).
17. <http://www.tripadvisor.com/LocationPhotoDirectLink-g28926-d519653-i50517315> (dostęp z dnia 20.10.2015 r.).
18. <https://www.flickr.com/photos/54690684@N07/8644152718> (dostęp z dnia 3.04.2015 r.).
19. <https://www.flickr.com/photos/locosteve/5393451754> (dostęp z dnia 3.04.2015 r.).
20. Lewicki Z., *Historia cywilizacji amerykańskiej*, t. 3, Wydawnictwo Scholar, Warszawa 2012.
21. Mika M., *Ameryka*, [w:] Kurek W. (red.), *Regiony turystyczne świata*, cz. 2, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2012.
22. Papazian A., *100 legendarnych pociągów*, Bauer-Weltbild Media Sp z o.o., Warszawa 2008.
23. Prebisz-Wala K., Deskur M., *Atlas świata. Ameryka Północna*, Wydawnictwo Lektorklett, Poznań 2009.
24. Schabert W., *Ilustrowane kompendium. Koleje Świata*, Wydawnictwo Olesiejuk, Ożarów Mazowiecki 2010.
25. Schöber U., *Szlaki marzeń. Najpiękniejsze trasy podróżnicze świata*, Wydawnictwo Olesiejuk, Ożarów Mazowiecki 2012.

Autor:

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