



Autobusy CitySightseeing Cape Town w Kapsztadzie

Joanna Hawlena, Paulina Osuch

Organizacja turystycznej komunikacji autobusowej w Kapsztadzie

Podczas zwiedzania Kapsztadu najkorzystniejszą formą komunikacji są autobusy turystyczne, które kursują pomiędzy głównymi atrakcjami miasta. Turyści mogą wsiadać i wysiadać w dowolnym miejscu. Od maja 2010 r., na krótko przed odbywającymi się w Republice Południowej Afryki Mistrzostwami Świata w Piłce Nożnej, uruchomiono multimedialną zintegrowaną platformę MyCiTi, zawierającą bieżące rozkłady, trasy i dodatkowe informacje dotyczące przewoźników w Kapsztadzie i okolicach, co okazało się ogromnym udogodnieniem dla pasażerów. Podróźni korzystają z 4 linii oznaczonych kolorem czerwonym, niebieskim, żółtym oraz fioletowym. W punktach węzłowych mogą się przesiadać, co w konsekwencji pozwala dotrzeć do wszystkich miejsc turystycznych w Kapsztadzie. Istnieje możliwość zakupu biletów jedno- i dwudniowych oraz skorzystania z przejazdu łodzią, co uatrakcyjnia ofertę przedsiębiorstwa City Sightseeing Cape Town.

Geneza komunikacji autobusowej

Autobusowe przewozy pasażerskie powstały w odpowiedzi na ludzką potrzebę przemieszczania się na większe dystanse w momencie, gdy pokonywanie trasy pieszo lub konno przestało satysfakcjonować podróżujących. Pierwsza próba uruchomienia

stałego połączenia opierającego się na przewozie pasażerów miała miejsce we Francji w XVII w. Pojazdy konne zwane omnibusami wyglądem przypominały dylizansy. W 1662 r. Blaise Pascal zainicjował pierwsze przewozy pasażerskie omnibusami konnymi, które cieszyły się dużym uznaniem i popularnością (rys. 1).

Były to pojazdy przeznaczone dla wielu osób, najczęściej kryte, działające na zasadzie dzisiejszej komunikacji miejskiej. Do początku XIX w. omnibusy napędzane były siłą mięśni zaprzężonych do nich koni, natomiast potem za pomocą silnika. Nazwa „omnibus” wywodzi się z łaciny i oznacza dosłownie „dla wszystkich”. Pierwszy omnibus wyruszył na ulicę w 1662 r. w Paryżu. Bardzo szybko taki sposób komunikacji upowszechnił się w innych miastach europejskich. Podróże omnibusem stały się symbolem rozwoju i dobrobytu. To właśnie wzrastająca liczba omnibusów stała się bodźcem do budowy dworców kolejowych, które miały usprawnić komunikację i ułatwić życie pasażerom [16].

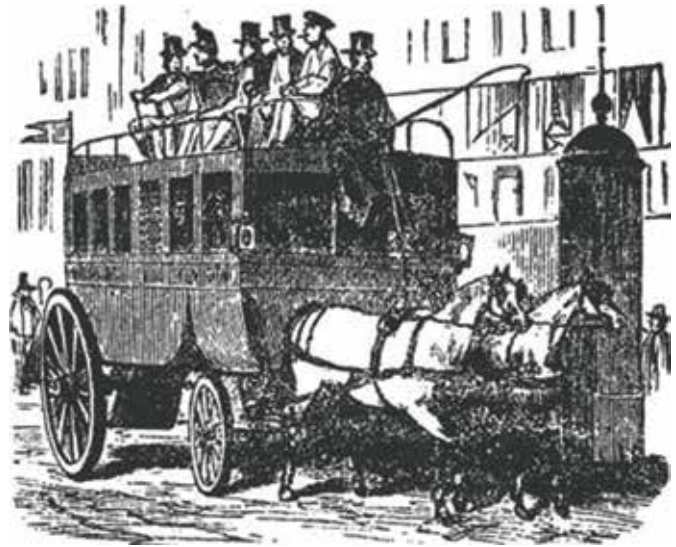
Uruchomiono 5 regularnych linii kursujących o stałych godzinach, z których 4 charakteryzowały się miejskim i podmiejskim zasięgiem i docierały do 5 wyznaczonych sekcji miasta, natomiast 1 była trasą turystyczną, okalającą Paryż i noszącą nazwę *tour de Paris* („trasa objazdowa po Paryżu”). Przewozy zainicjowane przez Pascala cieszyły się dużą popularnością do czasu, kiedy w 1677 r. zwiększono opłaty za transport, co w kon-

sekwencji sprawiło, że przejazdy stały się dostępne jedynie dla zamożnych przedstawicieli klasy wyższej [3].

Kolejna próba wprowadzenia w życie przewozów pasażerskich miała miejsce w Nantes we Francji w 1826 r. Emerytowany oficer Stanislas Baudry utworzył firmę transportu publicznego „Omnibus”. Krótką trasę łączącą centrum miasta ze znajdującymi się na jego krańcu łaźniami, których był właścicielem, obsługiwały 2 pojazdy zapewniające każdorazowo transport 16 podróżnych. Bezpłatne przejazdy miały na celu zachęcenia mieszkańców miasta do odwiedzania łaźni, będących w tamtych czasach niewątpliwą atrakcją turystyczną. Pierwszą w historii motoryzacji regularną komercyjną linię omnibusową uruchomiono w 1831 r. między Londynem a Statford. Podobne pojazdy niedługo potem pojawiły w całej Europie, a następnie w różnych krajach świata (fot. 1 i 2).

W późniejszych latach omnibusy przewoziły nie tylko pasażerów, ale również pocztę [11]. Gdy początkowo bezpłatna linia zyskała popularność wśród mieszkańców Nantes, Baudry zaczął pobierać od podróżujących opłaty i tym samym założył własną firmę transportową o nazwie „La Dame Blanche” (tłum. „Biała Dama”), dając początek regularnym połączeniom turystycznym dostępnym dla wszystkich, które realizowane były z zastosowaniem pojazdów zwanych omnibusami. W 1828 r. łaźnie zostały zamknięte, a Baudry udał się do Paryża, gdzie założył „The Compagnie Générale d’Omnibus” (tłum. „Powszechnie Towarzystwo Omnibusowe”), które stało się inicjatorem dalszego rozwoju autobusowych połączeń turystycznych [10].

Pomysł Baudry’ego szybko znalazł aprobatę początkowo w innych francuskich miastach, a później także w innych krajach. W 1828 r. syn Baudry’ego, Edward, został założycielem przedsiębiorstw transportowych w Bordeaux i Lyonnie. Rok później w londyńskiej prasie pojawiła się pierwsza wzmianka dotycząca „nowego pojazdu zwanego omnibusem, przemierzającego trasę między dzielnicą Paddington a centrum miasta, który był prowadzony przez George’a Shillibeera [24, p. 1146]. W tym samym roku omnibusy pojawiły się też na ulicach Nowego Jorku, a w kolejnych latach zagościły w Filadelfii, Bostonie i Baltimore – bardzo znanych ośrodkach ekonomiczno-społecznych w północnej części Stanów Zjednoczonych. Ponadto przedsiębiorstwa transportowe rozpoczęły współpracę z władzami miast, deklarując prowadzenie



Rys. 1. Omnibus w Paryżu [16]

regularnych przewozów w zamian za opłacanie przez miasta kosztów utrzymania pojazdów i pensji pracowników. Można zatem wywnioskować, iż pojawienie się omnibusów stanowiło istotny etap w rozwoju transportu miejskiego na świecie [11].

W 1873 r. wyruszył na drogi francuski omnibus, znacznie ulepszone i bardziej komfortowy od poprzednich. Był poruszany przy pomocy 2 niezależnych maszyn parowych, a komfort podróżowania znacznie podnosiły zastosowane po raz pierwszy w tego typu pojeździe resory piórowe oraz koła z oponami z masywnej, litej gumy. Pojazd ten był bardzo szybki jak na tamte czasy, gdyż uzyskiwał przeciętną prędkość na dłuższych trasach ponad 40 km/h [17]. Pierwsze konstrukcje (pierwotna nazwa Automobil-Omnibus, następnie Auto-Omnibus) powstały w firmie Benz na początku jej istnienia i w 1895 r. zapoczątkowały komunikację w Niemczech. Pierwsze autobusy powstawały przez zabudowę kabiny pasażerskiej na podwoziu samochodu ciężarowego i były napędzane silnikami o zapłonie iskrowym.

Kolejnym przełomem w transporcie publicznym było wprowadzenie do komunikacji miejskiej tramwajów, najpierw konnych, a następnie z napędem (fot. 3 i 4).



Fot. 1. Konny omnibus w Antwerpii [13]



Fot. 2. Konny omnibus w Lüneburgu [12]



Fot. 3. Tramwaj konny z 1876 r. [15]

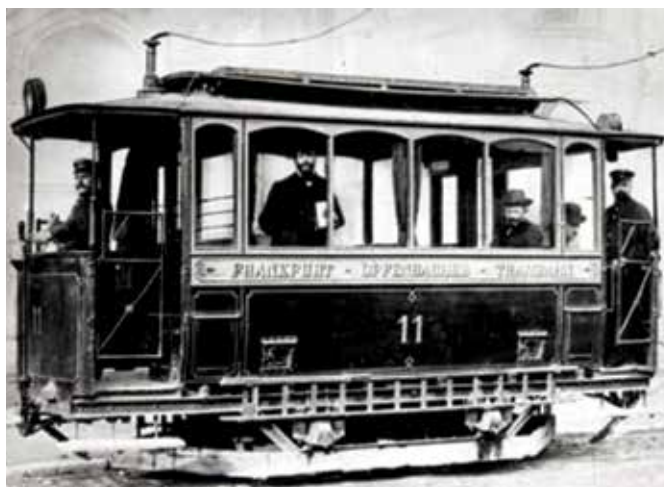


Fot. 4. Tramwaj z napędem parowym z lat 80. XIX w. [18]

Płynność i komfort jazdy zapewniły im dużą popularność wśród pasażerów. Tramwaje składające się z 1 lub kilku wagonów kursowały o stałych porach, lecz zmiennych trasach, obejmując obszar miast oraz docierając na przedmieścia. Ten rodzaj transportu okazał się przełomowy nie tylko ze względu na większą wydajność, szybkość, niski poziom hałasu i bezpieczeństwo, ale stanowił też istotny element rozwoju społecznego, wykształcając więzi międzyludzkie. Mieszkańcy miast podróżowali wspólnie w jednym kierunku, dzięki czemu zyskiwali szansę na zawiązanie nowych znajomości, dzielenie się poglądami i zwiększanie poczucia przynależności do większej grupy społecznej. Z czasem wykształcił się trend polegający na odbywaniu krótkich podróży tramwajem w celach konsumenckich lub turystycznych, co dało początek nowej grupie społecznej *carriage trade* (tłum.

„bogata klientela”), charakteryzującej się otwartością na świat, zamożnością i konsumenckim stylem życia, realizowanym dzięki przejazdom miejskim i podmiejskim [3].

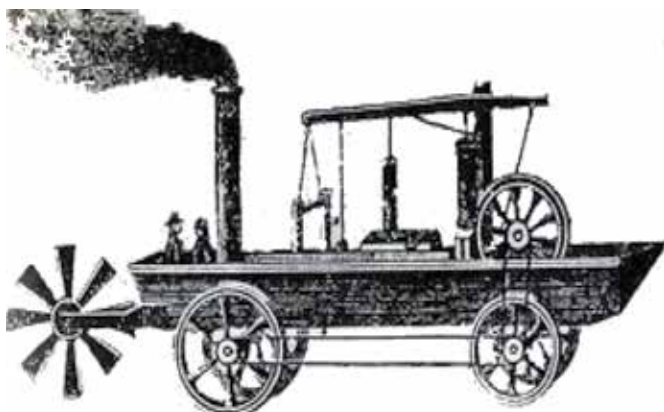
W 1873 r. zaobserwowano postęp w rozwoju konstrukcji tramwaju. Tramwaje parowe zostały zastąpione tramwajami linowymi, nie posiadającymi własnego silnika, ale napędzanymi systemem stalowych lin, ciągnących tramwaj po szynach, które wprawiała w ruch centralna siłownia (ang. *powerhouse*) [4]. Tramwaje linowe cieszyły się dużą popularnością przede wszystkim w pagórkowatych miejscowościach, ze względu na dużą przyczepność pojazdu (fot. 5). Tym niemniej ogólne koszty związane z budową, utrzymaniem i naprawą trakcji oraz pojazdów okazały się na tyle wysokie, że władze miast zrezygnowały z tego środka transportu, stopniowo je wycofując lub od 1881 r. wprowadzając na ich miejsce tramwaje z silnikiem elektrycznym [8].



Fot. 5. Pierwszy elektryczny tramwaj w Lichterfelde w 1881 r. [14]

Dopiero w latach 20. XX w. firma General Motors zaczęła przejmować udziały w przedsiębiorstwach tramwajowych, mając na celu stopniowe zastąpienie tramwajów autobusami (rys. 2, fot. 6). Dało to początek regularnym połączeniom autobusowym, które z czasem osiągnęły różnorodny charakter i przeznaczenie, zbliżone do tych znanych w dzisiejszych czasach.

W obrębie transportu miejskiego wyróżniano tradycyjny miejski i podmiejski przewóz osób, linie ekspresowe z ograniczoną liczbą przystanków, autobusy szkolne i pracownicze oraz linie turystyczne, docierające do najciekawszych miejsc w mieście i wzbogacone o przewodnika opowiadającego o historii i atrakcjach turystycznych miasta [11]. Popularne stały się autobusy dwupoziomowe z dwoma piętrami, mieszczące od 60 do 80 pasażerów. W komunikacji miejskiej są one wykorzystywane głównie



Rys. 2. Pierwszy projekt samochodu parowego braci Stanley z 1896 r. [20]



Fot. 6. Pierwszy autobus spaliny K. Benza 1895 [19]

w Wielkiej Brytanii, gdzie najbardziej rozpoznawalnym modelem jest londyński Routemaster (fot. 7).

Autobusy piętrowe stanowią znaczną część taboru również w Hongkongu i Singapurze, a na kontynencie europejskim – w Berlinie oraz w Dublinie, gdzie przewoźnik Dublin Bus posiada 916 autobusów piętrowych [6]. Istnieją modele autobusów bez dachu, które wykorzystywane są do obwożenia turystów po większych miastach (np. Londyn, Edynburg, Dublin, Barcelona, Kapsztad). Inne wersje autobusów piętrowych znajdują również zastosowanie w komunikacji międzynarodowej.

Geneza połączeń autobusowych w Kapsztadzie

Historia rozwoju transportu publicznego, w tym połączeń autobusowych, w Kapsztadzie rozpoczęła się dzięki pojawieniu się krótkiego ogłoszenia w lokalnej prasie w 1801 r., według którego co tydzień miał zacząć kursować pojazd, mogący przewieźć pasażerów z Kapsztadu do Simonstad, co zostało konsekwentnie zrealizowane. Kolejnym środkiem transportu był kursujący 2 razy w tygodniu pojazd konny, pokonujący trasę między Kapsztadem i Stellenbosch. Jednak dopiero przebudowa dróg w 1828 r. pozwoliła na dynamiczny rozwój przewozów pasażerskich w mieście, natomiast już 10 lat później, w 1838 r., powstała linia łącząca Kapsztad i Wynberg. Omnibus, który ciągnęły 3 konie, kursował codziennie rano i mógł przetransportować 18 pasażerów podróżujących w celach konsumencko-turystycznych [7].

Zarówno w przypadku połączeń autobusowych na świecie, jak i w samym Kapsztadzie, pojawienie się na drogach autobusów zostało poprzedzone wprowadzeniem równie popularnych przewozów tramwajowych. Główną motywacją towarzyszącą rozwojowi tych połączeń była chęć uruchomienia rodzaju transportu, który będzie sprawnie działał mimo niedostatecznie rozwiniętej jakości dróg. Sieć dróg w Kapsztadzie i okolicach charakteryzowała się niejednorodnością, dużą częstotliwością występowania kamieni oraz grząskością w zimie i wysokim poziomem zakurzenia w lecie, co powodowało duży dyskomfort podczas podróży i niezadowolenie wśród pasażerów. Władze miasta, zainspirowane działaniami europejskich państw, związanymi z postępowaniem w rozwoju trans-



Fot. 7. Londyński Routemaster [21]

portu, w grudniu 1862 r. zainicjowały budowę sieci torów kolejowych, po których początkowo ciągnięte przez konie tramwaje przejeżdżały sprawnie i bezpiecznie, przynosząc znaczną poprawę komfortu i satysfakcji pasażerów. Tramwaje szybko zdobyły ogromną popularność, a liczba podróżujących w 1866 r. sięgnęła nieprawdopodobnej jak na owe czasy wielkości, wynoszącej 120 tys. Przejazdy tramwajowe zarządzane były przez „Cape Town Tramway Company” (tłum. „Przedsiębiorstwo Tramwajowe w Kapsztadzie”), które szybko je usystematyzowało, uruchamiając 5 różnych linii, z których każda kursowała 13 razy dziennie. Przejazdy tramwajami stały się integralnym elementem ówczesnego stylu życia w Kapsztadzie oraz modnym wśród mieszkańców miasta środkiem transportu [2, p. 194].

Następnym etapem na drodze rozwoju autobusowych połączeń turystycznych w Kapsztadzie było przekształcenie istniejącego systemu komunikacji w taki, który będzie umożliwiał przejazd tramwajom elektrycznym. W 1894 r. władze miasta zezwoliły na przebudowę trakcji, a 2 lata później na ulicach Kapsztadu pojawił się pierwszy tramwaj elektryczny [7]. Mimo początkowo utrudniającego wprowadzanie nowych połączeń tramwajowych sprzeciwu rolników, obawiających się o utratę zarobków ze sprzedaży pasz dla koni, które wcześniej stanowiły siłę napędową tramwajów konnych, Kapsztad stał się miastem przodującym pod kątem rozwoju transportu oraz liczby tramwajów elektrycznych na tle innych miast, na przykład Johannesburga. Około 1900 r. regularne kursy odbywało 41 tramwajów przewożących rocznie 16 mln pasażerów [5].

Mimo swojej dużej popularności i użyteczności tramwaje elektryczne zaczęły z czasem stanowić przestarzały system komunikacji miejskiej na tle alternatywnych trolejbusów, znanych jako nowy i cichy środek transportu publicznego. Eksperymentalnie postanowiono sprowadzić z Wielkiej Brytanii trolejbus dwupodłogowy (ang. *double decker*), a gdy zaobserwowano, że nowy środek transportu zyskał uznanie, to w 1932 r. wydano pozwolenie na uruchomienie pierwszych linii trolejbusowych (fot. 8).

Przebudowa istniejących trakcji, polegająca na usunięciu torów, zaciągnięciu w odpowiedni sposób przewodów oraz wybudowaniu dodatkowych parkingów, pochłonęła dużo czasu i środków finansowych, jednak w 1935 r., gdy utworzono i uruchomiono pierwsze regularne połączenia, pasażerowie byli pełni entuzjazmu i satysfakcji z nowego środka transportu [23, p. 59]. Do 1939 r. wycofano wszystkie połączenia tramwajowe, natomiast pojazdy



Fot. 8. Trolejbus dwupodłogowy sprowadzony do Kapsztadu z Anglii w 1932 r. [22]



Fot. 9. Rozkład jazdy autobusów na poszczególne trasy

sprzedano do wykorzystania w formie domków plażowych (ang. *beach cottages*), przebiegających przy obiektach sportowych lub kurników [7]. Tym samym era tramwajów w Kapsztadzie definitywnie ustąpiła erze trolejbusów.

Najbardziej przełomowym etapem prowadzącym w kierunku obecnego stanu połączeń autobusowych w Kapsztadzie było pojawienie się pierwszych autobusów napędzanych paliwem. Warunki na drogach nie uległy znacznej poprawie i ciągle były niekorzystne, a sieć tramwajowa była bardzo dobrze rozwinięta i cieszyła się znacznym uznaniem, dlatego pomysł wprowadzenia autobusów na miejskie drogi nie spotkał się z dużym entuzjazmem ze strony mieszkańców. W 1902 r. odrzucono wniosek o uruchomienie

miejskiej linii autobusowej ze względu na niesprzyjające warunki na drogach, m.in. bardzo piaszczystą nawierzchnię dróg. Jednak w 1911 r. zarządca Towarzystwa Tramwajowego wyraził przychylność w stosunku do wprowadzenia autobusów na miejskie drogi pod warunkiem, że będą kursowały na określonych zasadach, tj. kursy będą płatne, a prędkość pojazdu nie przekroczy 16 km/h.

Autobusy z dużym powodzeniem przewoziły pasażerów nie tylko na terenie miasta, ale także poza jego granicami, na przykład do miejscowości turystycznych Hout Bay lub Camps Bay. Szybko zauważono jednak niedoskonałości w konstrukcji autobusów, ich częstą zawodność pod względem technicznym oraz wysokie koszty związane z naprawą, dlatego tramwaje niebawem odzyskały utracone wcześniej grono zwolenników, choć przewoźnicy autobusowi kontynuowali swoją działalność [7].

W 1924 r. miał miejsce poważny konflikt, przejawiający się czynami nieuczciwej konkurencji ze strony przewoźników autobusowych. Mimo że oficjalnie i tym samym w sposób legalny funkcjonowały nadzorowane przez Towarzystwo Tramwajowe linie autobusowe, zaobserwowano znaczny wzrost małych, prywatnych firm niezależnych od Towarzystwa, zajmujących się autobusowymi przewozami pasażerskimi. Ceny przejazdów były konkurencyjne, co zaczęło stanowić zagrożenie na rynku w stosunku do pozostałych przewoźników (autobusowych i tramwajowych), będących pod kontrolą Towarzystwa. Nowi przewoźnicy nie mieli obowiązku publikowania rozkładów jazdy lub cennika usług, jazdy o regularnych porach oraz czynnego udziału w naprawie dróg i zmniejszania zatłoczenia miejskich ulic. Kierowcy małych firm przewoźniczych zajeżdżali drogę tramwajom i autobusom, kursującym na zlecenie Towarzystwa według ustalonych zasad, przechwytyując pasażerów na przystankach w sposób niezgodny z prawem i zakłócający porządek komunikacji miejskiej, dlatego szybko zostali nazwani piratami. Bez względu na liczne starania ze strony Towarzystwa, polegające na regulowaniu obowiązujących zasad dotyczących przewozów pasażerskich oraz uruchomieniu nowych linii w 1928 r., na 280 autobusów („piraci” prowadzili tylko przewozy autobusowe, dlatego przewoźnicy tramwajowi nie są brani w tym przypadku pod uwagę) tylko 70 należało do Towarzystwa Tramwajowego, co przyniosło tak duże straty finansowe, że nie było ono w stanie wypłacić swoim udziałowcom należnych dywidend i jego pozycja na rynku znacznie się osłabiła [7].



Fot. 10. Główne biuro przedsiębiorstwa City Sightseeing Cape Town





Fot. 11. Autobusy City Sightseeing Cape Town na trasach turystycznych

Po zakończeniu II wojny światowej chwilowo spowolniony przemysł transportowy zaczął nabierać tempa i gwałtownie się rozwijać. Zarówno właściciele przedsiębiorstw autobusowych, jak i trolejbusowych, nabywali nowe pojazdy, dzięki czemu uruchamiano kolejne połączenia i obsługiwano coraz większą liczbę pasażerów. W 1960 r. flota liczyła 600 autobusów napędzanych silnikiem diesla oraz 139 tramwajów, które na terenie Kapsztadu i sąsiadujących miejscowości przewoziły 27 mln pasażerów rocznie, osiągając łączny przebieg 27 mln mil [7]. Od tamtego czasu w obrębie transportu publicznego w Kapsztadzie swoją silną pozycję wypracowało kilka przedsiębiorstw transportowych, na przykład najpopularniejsza z nich firma Golden Arrow, działająca od 1861 r. (jednak formalnie założona w 1929 r. przez braci Pavlovsky), lub popularne wśród turystów autobusy typu wskocz-wyskocz (ang. *hop on – hop off*).

Sieć połączeń turystycznych w Kapsztadzie

Kapsztad ma turystom wiele do zaoferowania – od wspinaczki na płaski szczyt słynnej Góry Stołowej aż do spędzenia czasu na terenie winnic w rejonie Winelands. Na obejrzenie głównych atrakcji turystycznych wystarczą 3 dni, ale żeby naprawdę poczuć atmosferę miasta i jego okolicy, trzeba zostać tu przynajmniej tydzień. Turyści, którzy przebywają w Kapsztadzie dłużej (w tym gronie znalazła się współautorka artykułu), uważają, że nie ma takiego drugiego miejsca na świecie, w którym podobna różnorodność ekosystemów przetrwałaby w obrębie tak dużej metropolii. Try-

milionowy Kapsztad obejmuje swoim zasięgiem park narodowy i grzbiety górskie ciągnące się od masywu Góry Stołowej aż do skały na Cape Point. Miasto uzyskało wśród respondentów internetowych miano ośrodka charakteryzującego się najwyższym stosunkiem jakości do ceny [1, p. 102–103]. Od maja 2010 r., na krótko przed odbywającymi się w Republice Południowej Afryki Mistrzostwami Świata w Piłce Nożnej 2010, uruchomiono multimedialną zintegrowaną platformę MyCiTi, zawierającą bieżące rozkłady, trasy i dodatkowe informacje dotyczące przewoźników w Kapsztadzie i okolicach, co okazało się ogromnym udogodnieniem dla pasażerów (fot. 9).

Najlepszą formą zwiedzania miasta jest skorzystanie ze wspomnianej wcześniej formuły *hop on – hop off*, zaproponowanej pasażerom przez przedsiębiorstwo City Sightseeing Cape Town (fot. 10).

Kupując bilety jednodniowe, można korzystać z 4 tras autobusowych: czerwonej, niebieskiej, żółtej i fioletowej, natomiast bilety dwudniowe (korzystniejsze finansowo) upoważniają również do bezpłatnego przejazdu łodzią.

Autobusy kursują codziennie i zatrzymują się na 30 przystankach. Trasa czerwona prowadzi do kolejki na Górze Stołowej, a w autobusie istnieje możliwość zakupienia zniżkowego biletu na kolejkę linową (fot. 11).



Fot. 12. Widok z autobusu turystycznego na Górę Stołową z: a) niebieskiej trasy, b) czerwonej trasy

Wagoniki kolejki linowej odjeżdżają codziennie (chyba że pogoda na to nie pozwala) co 15 minut z dolnej stacji. Bilet powrotny kosztuje 17 USD. Kolejka działa od 1929 r., a w 1997 r. poddano ją renowacji. Obecnie kursują wagoniki szwajcarskiego projektu z ruchomą podłogą, która obraca się w czasie czterominutowej jazdy o 360 stopni, pozwalając wszystkim pasażerom w równym stopniu podziwiać otaczające widoki. Po jej modernizacji skróceniu uległ czas oczekiwania na przejazd, nawet w szczycie sezonu, tj. od listopada do kwietnia. Najbardziej uczęszczany szlak pieszy na szczyt wiedzie przez widoczny z północnej części góry Plattenklip George. Wąwóz zaczyna się na wschód od dolnej stacji kolejki i wymaga 2–3-godzinnej wspinaczki [9]. Korzystając z trasy czerwonej, można zwiedzić również miejski amfiteatr City Bow i przedmieścia oraz Atlantic Seaboard. Długość trwania przejazdu autobusu wynosi ok. 90 min, a trasa składa się z 11 przystanków. Latem autobus kursuje co pół godziny, natomiast zimą co godzinę.

Trasa niebieska umożliwia zobaczenie bardziej oddalonych od centrum atrakcji. Przebiega wzdłuż tylnego zbocza Góry Stołowej, umożliwiając obserwację południowych rejonów (fot. 12).

Na trasie autobusu można zobaczyć także ogrody botaniczne Kirstenbosch, przejechać obok znakomitych winnic Constantia oraz opuścić miasto, kierując się w stronę Hout Bay, przed powrotem do centrum przez Atlantic Seaboard. Na trasie można również zwiedzić rezerwat ptaków World of Birds oraz przystań Mariner's Wharf w Hout Bay i dzielnicę Imizamo Yethu. Na trasie niebieskiej można również zwiedzić stadion wybudowany na

Mistrzostwa Świata w Piłce Nożnej, które odbyły się w 2010 r. w Kapsztadzie (fot. 13)

Trasa niebieska jest znacznie dłuższa od czerwonej, gdyż przejazd nią trwa 2 h i 15 min. Autobus zatrzymuje się na 14 przystankach. Trasa czerwona i niebieska pokrywają się na dużej odległości, biegnąc wzdłuż wybrzeża. Dolne piętro autobusów jest



Fot. 13. Stadion wybudowany na Mistrzostwa Świata w Piłce Nożnej, które odbyły się w 2010 r. w Kapsztadzie, znajdujący się przy trasie niebieskiej



Fot. 14. Punkty wspólne trasy czerwonej i niebieskiej na wybrzeżu





Fot. 15. Stare miasto w Kapsztadzie

klimatyzowane. Obydwa odjeżdżają spod budynku Two Oceans Aquarium. Na obydwu trasach bilet jest ważny 1 lub 2 dni w godzinach od 9.30 do 15.30. Można wsiąść i wysiąść na każdym etapie podróży (fot. 14).

Wycieczka trasą żółtą jest najkrótsza i obejmuje kulturowe i historyczne centrum miasta. Trwa jedynie pół godziny i obejmuje 7 przystanków. Warto podczas podróży wsiąść i zobaczyć Muzeum Dziedzictwa Południowej Afryki, Muzeum Historii Kapsztadu i Zamek Dobrej Nadziei. Centrum miasta zajmuje niewielką powierzchnię, więc łatwo je zwiedzić pieszo. Przedsiębiorstwo City Sightseeing Cape Town oferuje bezpłatne wycieczki z przewodnikiem (fot. 15).

Ostatnia, fioletowa linia, licząca jedynie 3 przystanki (Groot Constantia, Eagles' Nest i Beau Constantia), prowadzi drogą pośród winnic wraz z możliwością degustacji wina, będącego istotnym dziedzictwem Południowej Afryki. Wycieczka bez wysiadania trwa 20 min, jednak raczej nie korzystają z niej osoby niechcące skosztować tego trunku. Wsiadając na przystanku Groot Constantia, można odbyć spacer wzdłuż najstarszych winnic Południowej Afry-



Fot. 16. Winnica Constantia

ki, odwiedzić historyczną rezydencję, skosztować wina oraz zjeść lunch w restauracji Jonkerhuis lub wziąć koszyk piknikowy od Simon's Deli i delektować się posiłkiem na zewnątrz (fot. 16).

Za pomocą specjalnych urządzeń zamontowanych w autobusach i słuchawek rozdawanych pasażerom przez kierowcę można wysłuchać informacji o mijanych atrakcjach turystycznych w 15 językach i 1 opowieść skierowaną do dzieci (fot. 17).

Jak wcześniej wspomniano, zakup dwudniowego biletu na autobus turystyczny umożliwia jednorazowy, bezpłatny przejazd łodzią należącą do przedsiębiorstwa City Sightseeing Cape Town (fot. 18).

Rejs rozpoczyna się i kończy na mołu na zewnątrz akwarium Two Oceans. Kursy są regularne i trwają 25 min. Podczas wycieczki nie można wsiąść, ale jest możliwość zobaczenia wielu kluczowych atrakcji, np. okrętu obronnego SAS (South African Ship) Somerset oraz największego na południowej półkuli zsynchronizowanego mostu zwodzonego Bascule Bridge. Przepływa się również obok bramy Nelsona Mandeli, Muzeum Baterii Chavonnes oraz Wieży Zegarowej. Wzdłuż kanałów powstały najdroższe w mieście rezydencje, przed którymi cumują prywatne motorówki.



Fot. 17. Urządzenia do słuchania informacji w różnych językach



Fot. 18. Łódka przedsiębiorstwa City Sightseeing Cape Town oferującego multimodalne przewozy pasażerskie po Kapsztadzie



Fot. 19. Zachód słońca oglądany z łodzi

Znajduje się tam również pięciogwiazdkowy hotel oraz wyspa, na której mieści się Spa.

Zarówno łodzią, jak i autobusami czerwonym i niebieskim, można dotrzeć do portu, gdzie podróżni wypływają statkami na obserwację zachodu słońca, co umożliwia również podziwianie miasta z zupełnie innej strony (fot. 19).

Kursy odbywają się od 23 września 2016 r. do 1 maja 2017 r. między 17.30 a 18, mając swój początek na przystanku mieszczącym się przy akwarium i biurze biletowym. Wycieczka trwa 2–3 godziny.

Zakończenie

Kapsztad jest miastem podziwianym przez miliony turystów. Wielu z nich przyjeżdża do miasta po raz kolejny, a liczni odwiedzający postanawiają tutaj zostać na zawsze. Życie w Kapsztadzie i jego okolicach jest bardzo interesujące. Na szczególną uwagę zasługuje dostępność turystyczna różnych atrakcji znajdujących się na terenie miasta i w jego okolicy. Renomowane punkty obsługi turystów oferują duży wybór wycieczek kilkugodzinnych, całonocnych, dwudniowych i czterodniowych. Chcąc poznać atrakcje turystyczne, można skorzystać z przejazdów łodzią oraz lotów widokowych małymi samolotami turystycznymi oraz helikopterami, podziwiając Kapsztad z lotu ptaka. Istnieje również możliwość wypożyczenia pojazdu retro z kierowcą i przewodnikiem, co jest dużą atrakcją podczas ślubów i uroczystości rodzinnych. Można zobaczyć wiele statków zawijających na wybrzeże i oferujących przejazd umożliwiający podziwianie zachodu słońca, a także obserwację miasta z morza i lepsze poznanie historii i kultury rejonu. Interesujący jest fakt, że mieszkańcy Kapsztadu nie wyobrażają sobie innego miejsca do życia.

Bibliografia:

1. Bruyn P. de, *RPA i Botswana – praktyczny przewodnik*, Wydawnictwo Pascal, Bielsko Biala 2008.
2. Coates P. R., *Track and Trackless Omnibuses and Trams in the Western Cape*, Publisher Struik Cape Town, 1976.
3. http://www.amtuir.org/03_htu_generale/htu_1_avant_1870/htu_1.htm (dostęp: 04.07.2016 r.).
4. <http://www.cable-car-guy.com/> (dostęp: 15.07.2016 r.).

5. <http://citytramway.webs.com/tracklesstrams.htm> (dostęp: 02.08.2016 r.).
6. <http://www.dublinbus.ie/en/About-Us/Dublin-Bus-Fleet/> (dostęp: 22.07.2016 r.).
7. <http://www.goldenarrow150.co.za> (dostęp: 22.07.2016 r.).
8. https://www.herodote.net/10_aout_1826-evenement-18260810.php (dostęp: 16.07.2016 r.).
9. http://www.kapsztad.com/gora_stolowa.html (dostęp: 02.08.2016 r.).
10. <http://www.mheu.org/en/transportation/london/omnes-omnibus.htm> (dostęp: 06.07.2016 r.).
11. https://en.wikipedia.org/wiki/Public_transport_bus_service#History (dostęp: 04.07.2016 r.).
12. <http://www.erlebnis-kutschfahrten.de> (dostęp: 02.08.2016 r.).
13. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Antwerpse_omnibus.JPG (dostęp: 02.08.2016 r.).
14. http://infotram.pl/tramwaje-siemensa-na-przestrzeni-dziejow_more_62611.html (dostęp: 04.07.2016 r.).
15. <http://www.irishnomad.me/brno-10-reasons-i-love-it/> (dostęp: 04.07.2016 r.).
16. <http://www.luxtaxi.pl/str/omnibus> (dostęp: 04.07.2016 r.).
17. <http://mojafirma.infor.pl/moto/auta-zabytkowe/historia-motoryzacji/285681,Historia-motoryzacji-omnibusy-i-silniki-parowe.html> (dostęp: 02.08.2016 r.).
18. <http://www.wikiwand.com/pl/Tramwaj> (dostęp: 06.07.2016 r.).
19. <http://nr.waw.pl/historia-autobusow-od-1822-roku/> (dostęp: 07.11.2016 r.).
20. <http://www.historiazkolemwtle.cal24.pl/historia/bracia-stanley-i-parowe-cygaro/> (dostęp: 22.07.2016 r.).
21. <http://www.designalive.pl/londyn-routemaster-reaktywacja/> (dostęp: 02.11.2016 r.).
22. <http://www.john-a-harper.com/cobham-2005/> (dostęp: 06.11.2016 r.).
23. Patton B., *Double Deck Trams of the World Beyond the British Isles*, Publication Adam Gordon, Oxford 2012.
24. „The London Gazette” 1837, Vol. 1.

Zdjęcia nieoznaczone – Joanna Hawlena (grudzień 2015)

Autorki:

dr hab. **Joanna Hawlena** – Uniwersytet Przyrodniczy w Lublinie, Katedra Turystyki i Rekreacji

mgr **Paulina Osuch** – Uniwersytet Przyrodniczy w Lublinie, Katedra Turystyki i Rekreacji

Organization of tourist bus transport in Cape Town / in Kapsztad

The most convenient means of transport while visiting Cape Town is getting around the town by tour bus. Tour buses in Cape Town shuttle regularly between major attractions of the town. Tourists can hop on and hop off at any bus stop they like. In May 2010, shortly before the 2010 FIFA World Cup, which took place in South Africa, an integrated electronic platform MyCiTi was implemented. Since then, passengers have gained access to current timetables and routes of buses, and got additional information about transport in Cape Town, which has turned out to be a significant convenience for them. Passengers can choose between four main colour coded tours: red, blue, yellow and purple. They can also transfer to another bus at transport nodes, which enables them to reach all tourist attractions in Cape Town. Moreover, there is possibility of buying day tickets or two-day tickets and taking a cruise which constitutes a great attraction in the offer of Citysightseeing company in Cape Town.