



Joanna Hawlena

Turystyka kolejowa – luksusowe pociągi. Kolejowe szlaki Azji

Fot. 1. Maharaja Express [6]

Podróż najbardziej luksusowymi pociągami świata to ciągle misterium. Samolot, choć jest wygodnym i najszybszym środkiem transportu, odebrał przyjemność podróżowania.

W ocenie kolejowej komunikacji Azji – największego kontynentu świata (33% powierzchni) – istotną rolę odgrywa znaczne, a w niektórych przypadkach krańcowe, zróżnicowanie. W tej części globu spotyka się najwyższe góry, rozległe pustynie, tundrę i dżunglę. Można zauważyć również znaczne różnice kulturowe, narodowościowe oraz kontrasty natury ekonomicznej. Zamieszkująca tu ludność z jednej strony pieczołowicie kulturowo tradycje, natomiast z drugiej widoczne jest dążenie do osiągnięcia najnowocześniejszych zdobyczy współczesnej cywilizacji.

Uwarunkowania rozwoju komunikacji kolejowej w Azji

Podjęciem problematyki komunikacji kolejowej na kontynencie azjatyckim, można stanąć przed problemem oceny i wyważenia stopnia znaczenia istniejących w tym transporcie wyjątkowo zróżnicowanych uwarunkowań i rozwiązań. Nie ułatwia to również wyboru, które z aspektów tego rodzaju transportu należy uważać za najważniejsze, powszechnie uznawane w wymiarze światowym czy lokalnym, a które mają znaczenie drugorzędne. Zarówno formy, charakter, jak i fazy rozwoju komunikacji kolejowej na kontynencie azjatyckim charakteryzują się znaczną różnorodnością. Spotyka się tu rejony o optymalnie rozwiniętej sieci transportu kolejowego, jak i terytoria całkowicie odseparowane od pozostałych. Jest to w głównej mierze skutkiem dyferencjacji poziomu rozwoju gospodarczego poszczególnych państw oraz wpływu uwarunkowań przyrodniczo-geologicznych oraz geograficznych. Znaczne ich zróżnicowanie powoduje, że w rozwoju transportu kolejowego na kontynencie azjatyckim występują wyjątkowo skrajne dysproporcje. Obok najszybszych i najnowocześniejszych kolei (np. w Japonii) spotyka się tu funkcjonujące w wielu krajach przestarzałe, sięgające czasów kolonialnych, linie wąskotorowych połączeń (np. w Jordanii).

Na tym kontynencie istnieją państwa, w których – ze względu na wyjątkowo niesprzyjające warunki naturalne i niewystarczające zasoby ekonomiczne – nie ma trakcji kolejowych lub istnieją

w bardzo ograniczonym zakresie (np. Afganistan, Brunei, Jemen, Bhutan, Oman, Laos). Nierównomiernie rozwijająca się sieć komunikacyjna spowodowała, że w Azji nie wykształcił się w pełni zintegrowany system połączeń kolejowych, zapewniający sprawny transport na całym kontynencie; istnieje natomiast kilka regionalnych systemów stanowiących istotne węzłowe struktury, w znacznym stopniu od siebie odizolowane, których zarządy coraz skuteczniej poszukują rozwiązań prowadzących do stopniowej integracji sieci kontynentalnej.

Podobnie jak w innych rejonach świata, rozwój linii kolejowych w poszczególnych państwach Azji wynika z lokalizacji surowców, okręgów przemysłowych, występowania unikatowych walorów turystycznych oraz miejskich skupisk ludności. Związaną z tymi warunkami strategię działań najwyraźniej można zaobserwować w Chinach, w których rosnąca dynamika budowy nowych linii ko-



Fot. 2. Palace On Wheels [3]

lejewych zakłada połączenie najważniejszych ośrodków przemysłowych i miast wschodniego i południowego wybrzeża z interior. Wyznacznikiem tej idei są m.in. oddana do użytku w 1995 r. 2 536-kilometrowa linia łącząca Pekin z Hongkongiem oraz kilka traktów na wschodzie, w tym superszybka, łącząca Pekin z Szanghajem [1, s. 183].

Charakterystyka transportu kolejowego na kontynencie

System kolejowy Azji polega na budowaniu bezkolizyjnych, prostych tras, całkowicie oddzielonych od towarowego i lokalnego ruchu, niewielkiej liczbie przystanków, likwidacji oddzielnych jednostek napędowych, które zastąpiono silnikowymi wagonami oraz technologii zapewniającej optymalne przyspieszenie i hamowanie. Uzyskana dzięki tym walorom punktualność oraz skrócenie czasu przewozu ludzi i towarów przynosi istotne korzyści.

Najdłuższą siecią połączeń na kontynencie azjatyckim dysponują Chiny (trzecie miejsce na świecie) a następnie Indie (czwarte miejsce na świecie). W związku z dużymi odległościami zarówno w Chinach jak i w Indiach kolej wykonuje ok 50% pracy przewozowej w zakresie ładunków masowych, lecz pomimo zwiększającego się poziomu elektryfikacji w większości wykorzystywane są lokomotywy spalinowe [1, s. 264].

Nie będzie przesadnym stwierdzenie, że chińska kolej rozwija się szybciej niż gospodarka. Państwo Środka zapoczątkowało pierwszą cywilizację, której źródła historyczne sięgają minionych 3500 lat, a współczesność wykazuje, że największy wpływ na życie społeczne wywiera zarówno konfucjańska tradycja związa-

na z harmonią, umiarem i bezkonfliktowością, jak również dynamiczne dążenie do nowoczesności, pozwalające na dorównanie największym potęgom gospodarczym świata.

Nieco inną charakterystykę posiada kolejowa sieć Japonii. W tym kraju w segmencie usług transportowych szybko zwiększa się udział prywatnego sektora superekspresowych linii Szinkansen. Ten pociąg będąc sam w sobie atrakcją turystyczną, pozwala na bardzo efektywną konsumpcję szczególnej wartości walorów turystycznych tego wyspiarskiego państwa, w którym historia, tradycja, kultura i nowoczesność stworzyły unikatową scenografię. W azjatyckiej sieci kolejowej cechuje się ona najwyższym poziomem, techniki i bezpieczeństwa. Wyróżnikiem Japonii jest także największa na kontynencie gęstość kolejowych linii (ok 6 km/100 km²) oraz wysoki udział przewozów pasażerskich (ok 40%) [1, s. 183].

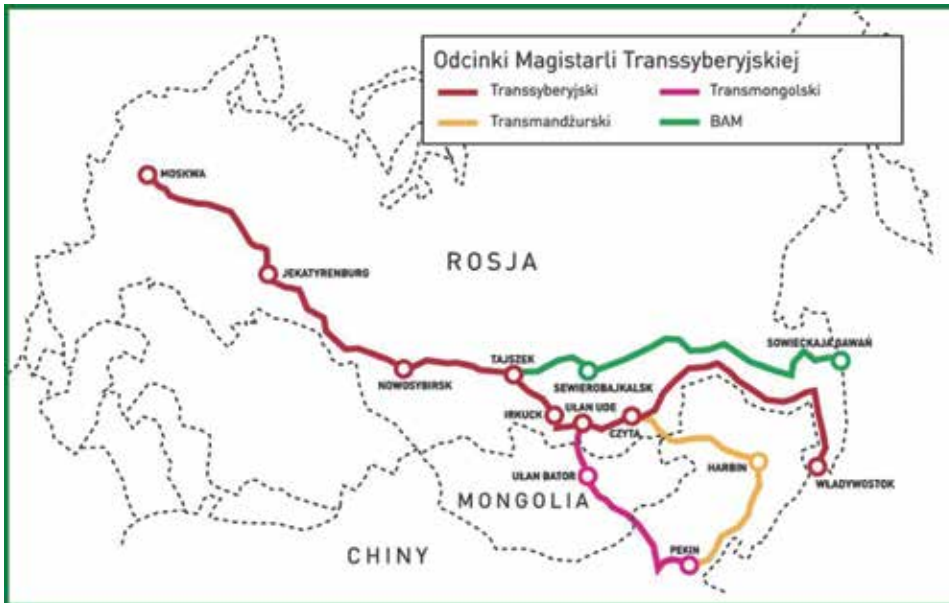
Analizując zagadnienia związane z komunikacją kolejową na kontynencie azjatyckim należy również odnotować znaczący rozwój tej gałęzi transportu w Korei Południowej i Północnej, Syrii oraz w kilku krajach środkowej Azji i na Zakaukaziu. Ożywienie występuje również w republikach powstałych po rozpadzie Związku Radzieckiego, starających się integrować swoje systemy kolejowe zarówno z Rosją i Europą jak i krajami Dalekiego Wschodu [1, s. 184].

Główne szlaki komunikacji kolejowej w Azji

Największą kolejową sieć kontynentu tworzy system połączeń obejmujących Chiny, Mongolię i Wietnam. Jest on jednak niemal



Rys. 1. Trans-azjatyckie sieci kolejowe z zaznaczeniem szerokości torów [7]



Rys. 2. Trasa Kolei Transsyberyjskiej [3]

całkowicie odcięty od regionu Południowo-Wschodniej Azji, m.in. Północnej i Południowej Korei, jednak poprzez linię transsyberyjską łączy się z obszarem Rosji. Znacznym stopniem izolacji charakteryzują się powstałe niemal w całości w epoce kolonialnej systemy Azji Południowo-Wschodniej (Indonezja, Malezja, Kambodża, Tajlandia, Singapur, Myanmar) oraz Azji Południowej (Indie, Pakistan, Bangladesz) (rys. 1).

Podobną izolację wykazywał do niedawna ten systemem kolejowy w połączeniach z Południową Europą, jednak poprzez uruchomienie połączeń z Istanbulem w tym rejonie nastąpiło przyspieszenie procesu integracji z innymi regionami Azji.

Mimo iż powstają wciąż nowe, bardzo atrakcyjne, trasy, to jednak w tym regionie świata nadal Kolej Transsyberyjska zajmuje eksponowane miejsce w istniejącym systemie transportu kolejowego. Zasięg i wielofunkcyjność pozwalają uznać ją za jeden z najważniejszych, bardzo atrakcyjnych turystycznie i strategicznie, szlaków transportowych Azji (rys. 2).

Linia zbudowana z inicjatywy cara Aleksandra III i eksploatowana od 1905 r. miała na celu przyspieszenie rozwoju Syberii i zabezpieczenie celów militarnych na Dalekim Wschodzie podczas wojny z Japonią. Pierwotnie Compagnie Internationale des Wagons-Lits oferowała tę trasę jako luksusowe połączenie dla wybranej grupy podróżnych, jednak już w 1939 r., po ułożeniu podwójnych torów, zelektryfikowaniu w 1970 r. i wprowadzeniu nowoczesnego taboru, linia utraciła elitarny charakter. Na znacznej części tej trasy wprowadzono składy klasyczne o nazwie Rossija, znacznie mniej komfortowe, natomiast przystępne cenowo. Mimo to linia ta, chociaż nie oferuje już tak wysokiego poziomu komfortu jak dawniej, jest dalej atrakcyjną propozycją podróży [10, s. 67].

Rozległość rosyjskiego terytorium powoduje rosnącą popularność transportu lotniczego, jednak kolej wcale nie traci na znaczeniu, o czym m.in. świadczy fakt, że na

pociągi obsługujące transsyberyjską trasę bilety należy kupić przynajmniej z dwutygodniowym wyprzedzeniem. Warto także wspomnieć, że poza oryginalną trasą Moskwa–Władywostok do dyspozycji podróżnych udostępniono bardzo atrakcyjne odgałęzienia stanowiące destynacje: transmandżurską, transmongolską i bajkalsko-amurską. „Linia Krugobajkalska” o długości 260 km biegnie przez malownicze tereny z wyjątkowymi walorami przyrodniczymi, położonymi na samym brzegu jeziora Bajkał. Spotykane na trasie liczne tunele i interesujące pod względem architektonicznym mosty w scenerii górskiej sprawiają, że widok z pociągu na „błękitne oko Syberii” jest wyjątkowym doznaniem, uważanym za jedną z największych atrakcji turystycznych świata. Alternatywne trasy

Kolei Transsyberyjskiej są zazwyczaj uruchamiane w miesiącach letnich z myślą o elitarnych turystach, którzy chcą poznać także najciekawsze miasta na trasie przejazdu oraz poza granicami Rosji.

W segmencie podróży luksusowych, poza wymienionymi, należy wyróżnić również chiński Shangri-La Express, łączący bardzo interesujące turystycznie, lecz mało zbadane, tereny na pograniczu z Tybetem. Warto także zauważyć, że chińskie koleje charakteryzują się największą na kontynencie dynamiką wzrostu długości sieci i przeżywają renesans swojego rozwoju. Jego wyznacznikiem jest uruchomienie najnowszej destynacji, nazwanej „Nowym Jedwabnym Szlakiem”, stanowiącej aktualnie najdłuższą na świecie linię kolejową [15]. Trasę Jedwabnego szlaku, z wykorzystaniem możliwych środków transportu, przedstawiono na rys. 3.

Podróż tą trasą, trwającą 21 dni, rozpoczyna się w Madrycie, a kończy w chińskim Yiwu. Przemierzając 9 977 km, można podziwiać nie tylko największe aglomeracje, lecz także najbardziej



Rys. 3. Jedwabny szlak [15]



Fot. 3. Maharaja Express [6]

dziewicze i pełne wyjątkowych krajobrazów tereny środkowej i wschodniej Europy oraz Azji po Wyżynę Tybetańską, łącząc podróż z możliwością kontaktu z przyrodą i egzotyczną kulturą. Szlak zbudowany głównie w celach handlowych jest dłuższy od do tej pory najdłuższej trasy kolei transsyberyjskiej (9 258 km). Już teraz rozważa się projekt dotyczący umieszczenia w tym składzie części luksusowych wagonów w celu podniesienia atrakcyjności podróży, tak aby zapewnić pasażerom nie tylko relaks i wyjątkowe atrakcje, lecz także szerszy zakres doznań natury historycznej, związanych z tradycją [10, s. 67].

Do ciekawszych tras na azjatyckim kontynencie należy również legendarna kolej bagdadzka. Rozpoczyna się ona w tureckim Konya i prowadzi przez syryjskie Aleppo (Haleb), aby po przejechaniu 1 600 km dotrzeć do irackiego Bagdadu. Budowana głównie dla celów militarnych, posiada także unikatowe znaczenie turystyczne. Pozwala poznać świat Orientu i historię Bliskiego Wschodu.

Do kolejowych szlaków służących elitarnym podróżom turystycznym obecnie nie można zaliczyć Kolei Hidżaskiej, która biegnie po bardzo atrakcyjnych historycznie i geograficznie terenach Azji. Zbudowana na zlecenie władcy osmańskiego imperium sułtana Abdula Hamida II miała służyć jako połączenie kolejowe prowadzące do świętych miejsc islamu – Medyny

i Mekki [13, s. 36]. Miała też wielkie znaczenie militarne i gospodarcze. Dziś ta kolej czasy swojej świetności ma już za sobą, lecz znajdujące się na trasie unikatowe meczety, malownicze krajobrazy Wadi Rum, interesujące architektonicznie miasta oraz liczne mosty i wiadukty wpisane w arabski krajobraz pustynny mogą zaspokoić oczekiwania najbardziej wymagających poszukiwaczy atrakcji, co powoduje, że podróż koleją przez Syrię, Jordanię i Arabię Saudyjską stanowi wciąż niezapomnianą przygodę turystyczną [14].

Elitarne pociągi Azji

Kolejowe szlaki Azji to nie tylko połączenia komunikacyjne pomiędzy krajami, różnymi miejscami regionu oraz skupiskami ludności, lecz także rozwinięta sieć turystycznej eksploracji, której najwyższy poziom luksusowej obsługi pasażera zapewniają elitarne pociągi. Gdyby wyznacznikiem luksusu była prędkość i najkrótszy czas przemieszczania się pomiędzy poszczególnymi miejscowościami zbudowanej sieci kolejowej kontynentu, to pierwszeństwo należałoby przyznać japońskim pociągom Shinkansen, natomiast jeżeli podstawowym

kryterium klasyfikacji luksusowych podróży byłby komfort podróży, to wiodące miejsce zajmują pociągi Indii.

Kolejowa podróż po terytorium Indii, kraju pełnego sprzeczności i znacznego zróżnicowania społecznego, stanowi wciąż pełną wrzeń przygodę i niezapomnianą atrakcję turystyczną.

Cechą charakterystyczną pociągów azjatyckich jest przede wszystkim nawiązanie do kolejowych tradycji sprzed wielu lat. W menu znajdują się wykwintne, bardzo wyszukane potrawy, które są serwowane w wagonie restauracyjnym lub na życzenie przynoszone do apartamentu. Codziennie wieczorem w wagonie zaprojektowanym jako sala balowa odbywają się dancingi przy orkiestrze, która gra utwory wybrane przez pasażerów [10, s. 68].

Wizytówką tego segmentu podróżowania są najbardziej komfortowe pociągi świata. W rankingu wyróżniających się ponadprzeciętnym poziomem usług podróży najlepiej oceniają: **Maharajas Express**, **Palace on Wheels**, **Odyseję Dekanu**, **Eastern and Oriental Express**, łączące najnowszą technologię, komfort i tradycję, oraz **Shangri-La Express „Podniebny pociąg”** z Pekinu do Lhasy, jeżdżący w najbardziej ekstremalnych warunkach na świecie [12, s. 167].

Maharajas Express jest najdroższym luksusowym pociągiem świata, wzorowanym na tych, którymi dawniej podróżowali maha-



Fot. 4. Maharaja Express: a) łazienka w apartamentach pociągu ; b) wnętrze wagonu restauracyjnego – Peacock Restaurant [6]

radżowie. Ściany wagonów były obite dywanami, a zdobione i wyszywane zasłony były rękodziełem hinduskich rzemieślników (fot. 1–3).

Właścicielem i firmą zarządzającą składem jest IRCTC (*Indian Railway Catering and Tourism Corporation Ltd*). Do eksploatacji wszedł on w 2010 r. i kursuje w 5 obwodach obejmujących północno-zachodnie i środkowe Indie. Główna trasa biegnie z Bombaju i Delhi do Agry i Waranasi, a czterodniowa podróż tym pociągiem kosztuje od 3,8 tys. dolarów. Żeby odbyć podróż po zabytkowych miastach Radżasthanu, trwającą tydzień, należy zapłacić nawet 12,3 tys. dolarów. W opinii Towarzystwa Międzynarodowych Kolejowych Turystów Maharajas Express znajduje się w czołówce najlepszych pociągów luksusowych na świecie.

Nazwa drugiego pociągu – **Odyseja Dekanu** – sugeruje charakter doznań związanych z tą podróżą, gdyż Dekan to nazwa największego płaskowyżu środkowych i południowych Indii, natomiast Odyseja nawiązuje do 10-letniej wędrówki po morzu greckiego bohatera Odyseusza (fot. 5).

Trasy pociągu Deccan Odyssey prowadzą do pięknych plaż w Goa i Maharashtra, a także do obszaru Pune z interesującymi fortami i pałacami w Marathas oraz Aszramie. Podróżując, można podziwiać krajobrazy i obiekty dziedzictwa kulturowego i zwiedzać historyczne miejsca, wśród których są między innymi Ajanta, Ellora i Aurangabad, oraz nowoczesne miasta, takie jak Bombaj. Pociąg spełnia również funkcję mobilnego centrum biznesowego, w którym można skorzystać z komunikacji satelitarnej, Internetu i komputera z drukarką.

Palace On Wheels został uruchomiony w 1982 r. w celu zaspokojenia popytu na luksusowe podróże pociągami. Był prekursorem tego rodzaju podróży w Indiach. Został wprowadzony do eksploatacji przez rząd dla promowania i wspierania turystyki w Radżastanie.

Pociąg zatrzymuje się w najbardziej atrakcyjnych turystycznie miejscowościach. **Palace of Wheels** składa się z 14 wagonów, z których każdy upamiętnia nazwę jednego z pałaców w dawnych indyjskich księstwach: Hawa Mahal, Chandra Mahal, Surya Mahal, Moti Mahal, Sukh Mahal, Jal Mahal, Padmini Mahal, Kishori Mahal, Phool Mahal, Jogi Mahal, Kumbha Palace, Jai Palace, Lalgarh Palace. Wyposażenie wagonów łączy sztukę Dalekiego Wschodu z komfortem i nowoczesnością. Reprezentują one tradycję danego księstwa m.in. przez wyposażenie w charakterystyczne dla regionu meble, wyroby rękodzielnicze czy malarstwo.

Eastern & Oriental Express jest „siostrą” europejskiego Venice Simplon-Orient-Express; oferuje na swoim pokładzie ten sam styl i poziom serwisu, tyle że z orientalnym zabarwieniem. W skład Eastern & Oriental Express wchodzi 14 wagonów, w tym wagon sypialny, restauracja i bar oraz wagon-platforma widokowa, który stanowi bardzo dobry punkt obserwacji gęstych lasów tropikalnych, wysokich gór, plantacji kawy, złotych świątyń Tajlandii, Malezji oraz odległych miast i wiosek (fot. 6).



Fot. 5. Deccan Odyssey India [4]

Przez cały rok pokonuje wahadłowo trasę między Bangkokiem, Kuala Lumpur, Singaporem oraz Penang i jest jedynym luksusowym pociągiem w Azji Południowo-Wschodniej.

Shangri-La Express „Podniebny pociąg” to najwyższej położona linia świata; łączy chińskie miasto Xining z tybetańską Lhasą (fot. 7). Mimo krótkiego okresu eksploatacji (ostatni odcinek z Golmund do Lhasy oddano w 2006 r.) linia kolejowa stała się słynna, nie tylko z powodu swego zaawansowania technologicznego, ale także ze względów politycznych.

Jej ostatni odcinek, który liczy niewiele ponad 1000 km, był budowany ponad 4 lata ze względu na dużą liczbę tuneli i wiaduktów powstałych na wiecznej zmarzlinie. Takie tempo budowy może być wzorem przy podejmowaniu decyzji inwestycyjnych w Polsce. W najwyższym punkcie, na przełęczy Tanggula, pociąg osiąga wysokość 5072 m n.p.m. Z tego powodu powietrze na trasie jest bardzo rozrzedzone i dla bezpieczeństwa pasażerów okna w pociągu nie otwierają się, a ich podwójnie uszczelniane szyby chronią przed groźnym promieniowaniem ultrafioletowym.



Fot. 6. Eastern and Oriental Ekspress [11]

Zakończenie

Podobnie jak na większości innych kontynentów, także rozwój kolei azjatyckiej zmierza do wdrożenia do eksploatacji nowoczesnych pociągów, coraz szybszych i bardziej punktualnych niż te które kursowały w minionej epoce. Zróżnicowanie występuje także w oczekiwaniach klientów odnośnie do kosztów podróżowania związanych z komfortem. Grupa bardziej zamożnych turystów odczuwa coraz większą potrzebę przemieszczania się w warunkach luksusu, kontaktu z przyrodą, dziedzictwem materialnym i kulturą; poszukuje tych wartości w elitarniej komunikacji kolejowej. Wprowadzanie do eksploatacji luksusowych pociągów można zauważyć także w krajach borykających się z istotnymi problemami gospodarczymi, ponieważ ta oferta jest skierowana w tym przypadku w znacznie większym stopniu do klientów zagranicznych.

Moda na pociągi oferujące niezrównany komfort panuje w różnych regionach świata. W poprzednich odcinkach cyklu dotyczącego elitarniej komunikacji kolejowej na poszczególnych kontynentach wykazano, że rozwój luksusowych pociągów nie jest zjawiskiem typowym jedynie dla Europy, mimo iż na tym kontynencie jest ich najwięcej [2, s. 28–37]. W następnym artykule, zatytułowanym Turystyka kolejowa – luksusowe pociągi. Elitarna turystyka kolejowa w Azji, zostaną zaprezentowane szczegółowe dane dotyczące poszczególnych pociągów kursujących na terenie tego kontynentu.

Bibliografia:

1. *Encyklopedia geograficzna świata*, cz. IV: Azja, PPWK & OPRES, Kraków 1997.
2. Hawlena J., *Turystyka kolejowa – pociągi luksusowe (1). Początki elitarniej turystyki kolejowej na poszczególnych kontynentach świata*, „Technika Transportu Szynowego” 2013, nr 8.



Fot. 8. Malezyjski Pociąg Eastern & Oriental Express [13]

3. <http://blog.kolejtranssyberyjska.pl/?paged=2> (dostęp z dnia: 3.04.2015 r.).
4. <http://www.deccan-odyssey-india.com/blog/category/deccan-odyssey-offer/> (dostęp z dnia: 3.04.2015 r.).
5. http://www.kolejnictwo-polskie.pl/s/cc_images/cache_33480953.jpg?t=1418204879 (dostęp z dnia: 25.05.2015 r.).
6. <http://www.maharajas-express-india.com/photogallery.html> (dostęp z dnia: 3.04.2015 r.).
7. <http://www.obserwatorfinansowy.pl/wp-content/uploads/2011/07/railtrack1.jpg> (dostęp z dnia: 3.04.2015 r.).
8. <http://www.podroze.pl/galeria/wsiadz-do-pociagu-nie-byle-jakiego-te-przemierzaja,4464/1196/134722/?full=1> (dostęp z dnia: 25.05.2015 r.).
9. *Pałac na kółkach*: <http://yatraadventureservices.com/info-domestic/2012/03/04/palace-on-wheels/?lang=pl> (dostęp z dnia: 9.02.2015 r.).

10. Papazian A., *100 legendarnych pociągów*, Bauer-Weltbild Media Sp. z o.o., Sp. K. Klub dla Ciebie, Warszawa 2008.
11. *Pociągi. 1001 fotografii*, Wydawnictwo Olesiejuk, Ożarów Mazowiecki 2012.
12. Schabert W., *Ilustrowane kompendium. Koleje Świata*, Wydawnictwo Olesiejuk, Ożarów Mazowiecki 2010.
13. Schöber U., *Szlaki marzeń. Najpiękniejsze trasy podróżnicze świata*, Wydawnictwo Olesiejuk, Ożarów Mazowiecki 2012.
14. Theroux P., *Wielki bazar kolejowy. Pociągiem przez Azję*, Wydawnictwo Czarne, Gorlice 2010.
15. Uhlig H., *Jedwabny szlak*, Wydawnictwo Książnica Polska, Łódź 2007.

Autor:

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



Fot. 7. „Podniebny pociąg” z Pekinu do Lhasy [5]