

Joanna Hawlena

Turystyka kolejowa – luksusowe pociągi (2) Elitarna turystyka kolejowa w Europie

„Bycie w drodze może być równie fascynujące jak docieranie do celu”
Paul Theroux

Rozwój kolei na kontynencie europejskim był naturalną konsekwencją terytorialnej ekspansji, sprawdzonych w Wielkiej Brytanii nowych rozwiązań technicznych i organizacyjnych w transporcie. Zapoczątkowana tam „rewolucja przemysłowa” szybko rozszerzyła się na inne kraje kontynentalnej Europy, w których powstały korzystne uwarunkowania gospodarcze, sprzyjające rozwojowi tego rodzaju transportu. Podobnie jak w Wielkiej Brytanii, kolej rozpoczęła działalność od trakcji konnej. Pierwsze publicznie dostępne kolejowe linie konne uruchomiono w Czechach już w 1827 r. Powstała wówczas licząca 129 km linia łącząca czeskie Budziejowice z Linzem – była to wówczas najdłuższa trasa na świecie. W krótkim czasie powstały tam kolejne trasy żelaznych kolei konnych, łączące Pragę z Lahn oraz Bratysławę z Trnavą (Austro-Węgry).

Geneza rozwoju turystyki kolejowej w Europie

Początki budowy kontynentalnej kolei charakteryzowały się niską dynamiką rozwoju, na co wskazują wyniki kolejnych 4 lat, w których łącznie w całej Europie oddano do eksploatacji zaledwie 332 km. Słabe tempo rozwoju kolei europejskiej wynikało z przyjęcia odmiennych rozwiązań w systemach komunikacji, które w wielu krajach oparto na priorytetowym wykorzystaniu sieci żeglugi śródlądowej, w wyniku czego w pierwszej kolejności budowano linie łączące sąsiadujące porty z omijaniem rzek nienadających się do nawigacji (tzw. portage railways). Przyspieszeniu tempa budowy nowego systemu kolei nie sprzyjało także podejmowanie przez poszczególne towarzystwa realizacji autonomicznych projektów, najczęściej bez konsultacji z innymi przedstawicielami prowadzącymi tę samą działalność transportową. W Belgii system kolejowy obejmował terytorium całego kraju; w pozostałych państwach nie stosowano takich rozwiązań, budując z reguły pojedyncze połączenia. Tak prowadzona działalność powodowała, że rozwój kolei na kontynencie był opóźniony w porównaniu z poziomem osiągniętym w Wielkiej Brytanii.

Różnice pomiędzy rywalizującymi ośrodkami w szybkim tempie zaczęły się jednak zmniejszać. Pod koniec IV dekady XIX w. dało się zauważyć znaczące przyspieszenie procesu rozwoju kontynentalnej kolei, spowodowane wprowadzeniem w 1837 r. do powszechnej eksploatacji parowozu. Początkowy import tego napędu z Wielkiej Brytanii wkrótce został zastąpiony dynamiczną podażą nowoczesnych parowozów produkowanych w ramach kontynentu, co spowodowało znaczące przyspieszenie tempa budowy sieci europejskich linii średniego i dalekiego zasięgu.

Prekursorem prac przyspieszających rozwój kontynentalnego transportu kolejowego byli Niemcy. W latach 1820–1840 powstały w Niemczech pierwsze fabryki parowozów, w których również przeprowadzano naprawy oraz remonty zagranicznych lokomotyw parowych. W 1844 r. wyprodukowano już w Niemczech doskonałą jak na owe czasy lokomotywę parową Beuth, której zastosowanie w znacznym stopniu przyczyniło się do przyspieszenia tempa rozwoju kontynentalnej kolei [7]. Parowóz ten – chętnie kupowany na wielu rynkach Europy – przyczynił się do wzrostu tempa rozwoju kolei także w innych państwach kontynentu, dając niejednokrotnie możliwość uruchomienia pierwszych połączeń (tab. 1).

Tabela 1

Pierwsze połączenia kolejowe w Europie [1, s. 7]

Państwo	Trasa	Rok uruchomienia
Belgia	Bruksela – Mechelen	1835
Rosja	Petersburg – Carskie Sioło	1837
Austria	Keiser – Ferdinand – Nordbahn	1837
Holandia	Amsterdam – Haarlem	1839
Włochy	Neapol – Portiei	1839
Hiszpania	Barcelon – Mataro	1855
Portugalia	Lizbona – Carregado	1856

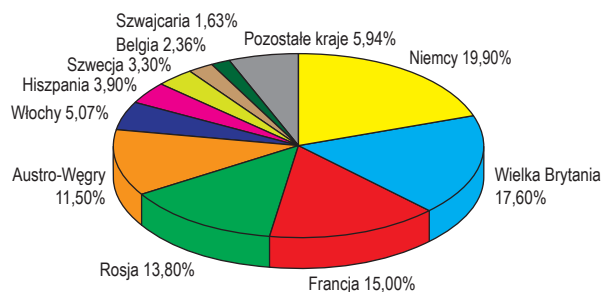
Dynamicznie rozwijające się niemieckie zakłady w krótkim czasie zyskały potencjał umożliwiający wybudowanie trzech tras kolejowych: Berlin – Poczdam (1938 r.), Brunshwik – Wolfenbüttel (1938 r.) oraz Lipsk – Drezno (1939 r.). Poziom zastosowanych technicznych rozwiązań, a szczególnie wykorzystanie własnych parowozów, był odzwierciedleniem znacznego postępu, jaki dokonał się na kontynencie w ramach tego rodzaju transportu, jednak – mimo wyraźnych sukcesów – rozbudowa europejskiej kolei jeszcze przez pewien czas pozostawała pod dominacją technologii brytyjskiej [4].

Poprawa sytuacji gospodarczej w krajach zachodniej Europy aktywizowała dążenia do wypracowania przewag, których skutkiem była narastająca rywalizacja pomiędzy rodzimymi przedstawicielami budowy kontynentalnej kolei, a także uczestniczącymi w tym procesie firmami z Wielkiej Brytanii. Powodowało to szybkie skracanie istniejącego dystansu, o czym świadczy wspomniana budowa linii łączącej Drezno z Lipskiem, będąca konkurencyjną odpowiedzią na zrealizowanie rok wcześniej prestiżowego połączenia Londynu z okręgiem Lancashire – Cheshire.

Wolniejsze tempo rozwoju kolei w niektórych państwach kontynentu wynikało między innymi z dobrze rozwiniętej sieci dróg (np. we Francji) lub posiadania sprawnego i taniego systemu transportu z wykorzystaniem kanałów śródlądowych (np. w Ho-

landii) [1, s. 7]. Niezależnie od tych uwarunkowań infrastrukturalnych kolei znajdowała coraz szersze zastosowanie także w wymienionych krajach, co było spowodowane rosnącym zapotrzebowaniem na ten rodzaj usług, a nastąpiło na skutek poprawy potencjału ekonomicznego i uprzemysłowienia danego kraju. W konsekwencji tworzyła się nie tylko moda na korzystanie z kolei, lecz zaczęły przeważać ekonomiczne korzyści związane z podażą tego rodzaju usług. To prowadziło do przyspieszonego zmniejszania różnic w poziomie techniki funkcjonowania kolei w Wielkiej Brytanii i Europie kontynentalnej. W 1845 r. Wielka Brytania łącznie z Irlandią dysponowała 4082 km linii kolejowych, Niemcy – 2043 km, a Francja – tylko 870 km. W 1850 r. różnice, choć nadal wyraźne, nieco się zmniejszyły. W tym roku Wielka Brytania dysponowała 10 594 km linii, Niemcy – 5076 km, natomiast Francja – ok. 3000 km.

W latach 60. i 70. XIX w. nastąpiło wyraźne przyspieszenie tempa budowy nowych szlaków kolei. W 1875 r. europejska sieć kolejowa liczyła ok. 158 tys. km, po której kursowało ponad 45 tys. lokomotyw, przewożąc rocznie 90 tys. wagonów, ponad 1140 mln osób oraz ok. 550 mln t ładunków. Biorąc pod uwagę, jako wyznacznik, łączną długość linii kolejowych, na czoło państw europejskich w 1878 r. wysunęły się Niemcy. Struktura, jaka ukształtowała się w 1875 r., wykazuje, że Niemcy uzyskały największy udział w łącznej długości linii kolejowych w Europie, wyprzedzając pod tym względem Wielką Brytanię. Co prawda pod koniec XIX w. Wielka Brytania zachowała nadal – po Belgii – pierwszą pozycję pod względem gęstości sieci, jednak utraciła wiodącą rolę nie tylko w zakresie bezwzględnej długości torów, lecz także w zakresie udziału w odniesieniu do wielkości populacji.



Procentowy udział długości linii kolejowych wybranych krajów w wolumenie przewozów w Europie w 1878 r. [1, s. 7]

Analizując proces rozwoju kontynentalnej kolei, można zauważyć pewne cechy jej odrębności w porównaniu z koleją w innych częściach świata (m.in. Ameryce i Południowej Afryce). Przede wszystkim europejskie koleje budowano bardzo solidnie, nie unikając rozwiązań kosztownych; powstawały długie tunele, murowane wiadukty i mosty, bezkolizyjne trasy i dworce o pięknych architektonicznych kształtach. To powodowało, że kolej stała się nie tylko coraz powszechniej akceptowanym środkiem transportu, lecz także znaczącym produktem zaspakajającym rosnące zapotrzebowanie na konsumpcję potrzeb turystycznych. Kolej stawała się coraz bardziej przyjazna podróżnym i naturalnemu środowisku oraz znaczącym czynnikiem umacniania gospodarki, systemów komunikacyjnych i poprawy poziomu kontaktów społecznych. O pozycji i znaczeniu kolei w Europie na przełomie XIX i XX w. świadczą dane zaprezentowane w tabeli 2.

Charakterystyka procesu rozwoju kolei wykazuje, że w większości krajów pierwsze linie były budowane przez stowarzyszenia prywatne. Jednak z czasem nieodzowny okazał się zwiększony udział państwa. Dla zbudowania efektywnego systemu krajowego część tras musiała przebiegać przez obszary o niskiej infrastrukturze i słabym zaludnieniu, co czyniło je z założenia deficytowymi. W takich przypadkach jedynie państwo było zdolne wydatkować niezbędne środki na pokrycie strat. Poza budową własnej infrastruktury zarządy państwowe przejmowały często prywatne linie po wygaśnięciu koncesji lub w drodze wykupu. Zakres tej działalności szerzej stosowany w Europie Zachodniej w istotnym stopniu zwiększał nie tylko tempo rozbudowy kolei, lecz miał także istotny wpływ na tworzenie topografii sieci, systemu organizacji oraz przyspieszał proces urbanizacji obszarów peryferyjnych.

Tabela 2

Europejska sieć kolejowa w 1898 r. [3, s. 82]

Kraj	Długość linii		Uwagi
	na 100 km ²	na 10 tys. mieszk.	
	[km]		
Szwecja	10 169	2,3	20,5
Szwajcaria	3 646	8,8	12,0
Dania	2 543	6,5	11,1
Francja	44 342	7,8	10,8
Niemcy	45 116	8,9	9,2
Norwegia	1 938	0,6	9,2
Belgia	5 904	20,0	9,1
Wielka Brytania	34 445	10,9	8,5
Austro-Węgry	33 668	5,0	7,4
Hiszpania	12 916	2,5	7,1
Holandia i Luksemburg	3 129	8,8	6,1
Włochy	15 643	5,5	5,0
Rumunia	2 880	1,7	4,7
Portugalia	2 358	2,5	4,6
Rosja	40 262	0,7	3,8 Część europejska
Grecja	952	1,4	3,8
Malta, Jersey, Man	110	10,0	3,4 Dependencje brytyjskie
Turcja i Bułgaria	2 554	0,9	2,7 Europejska część Imperium Osmańskiego
Serbia	570	1,2	2,5
Europa	263 145	2,7	6,9

Już we wczesnym okresie rozwoju kolei na „Starym Kontynencie” kształtowano ją jako układ niezależny od sieci ulicznej, co niewątpliwie wymagało zwiększonych nakładów inwestycyjnych, lecz w sposób istotny skracало dystans, łącząc w możliwie prostej linii centra gospodarcze i ważniejsze ośrodki odbioru dóbr rozmieszczonych na znacznym obszarze geograficznym. Konsekwencja w realizacji tak zaplanowanego systemu wymuszała konsolidację sieci i węzłów kolejowych poszczególnych dysponentów, co najczęściej następowało pod znaczącym protektorem władz miejskich. Najsprawniej proces ten realizowano w niemieckim kolejnictwie pod nazwą Hauptbahnhof, czego przykładem może być dokonana w 1882 r. konsolidacja głównego węzła w Berlinie, służącego połączeniu kilku dworców średnicową linią Stadtbahn. Realizując tak nakreślone założenia, kolej stała się silnym stymulatorem suburbanizacji, powodując powstanie i rozwój kilku znaczących aglomeracji miejskich, np. Berlina i Hamburga [8].

Ocena znaczenia kolei w procesie przemian cywilizacyjnych na kontynencie europejskim wymaga także identyfikacji ekonomicznych efektów, będących skutkiem ważniejszych przedsięwzięć organizacyjno-technicznych. Z rosnącym wykorzystaniem tego rodzaju transportu stopniowo kończył się okres izolacji gospodarczej poszczególnych regionów i uzyskano znaczne zmniejszenie kosztów terytorialnego przemieszczania ludzi i ładunków. Dzięki technicznemu postępowi w kolejnictwie dokonana została istotna kompresja czasu i przestrzeni, będąca skutkiem połączenia sprawną siecią transportową centrów produkcji dóbr z szerszymi obszarami konsumpcji. Kolej stała się sprawnym, bezpiecznym i wydajnym środkiem nie tylko przewozu osób, lecz także masowych towarów, przyczyniając się między innymi do likwidacji lokalnych braków w zaopatrzeniu oraz towarzyszących od zarania świata klęsk żywiołowych. W ramach tej działalności rozpozszechniono telegraf, który stał się początkiem systemu informacji. Dzięki kolei zwielokrotniono wymianę korespondencji drogą pocztową oraz udostępniono niespotykany dotychczas zakres atrakcyjnych miejsc i odrębnych kultur, tworząc podstawę rozwoju masowej turystyki. Kolej stała się ważnym filarem gospodarki, zarządzając nie tylko licznymi własnymi zakładami, w których zatrudniano znaczną grupę osób, lecz stała się także podstawowym narzędziem funkcjonowania wielu przedsiębiorstw innych branż, zależnych od ciągłości dostaw surowców i przesyłania tym transportem wytworzonych produktów do odbiorców. W tym sensie kolej stała się jednym z głównych stymulatorów postępu w komunikacji w wielu gałęziach gospodarki. Dzięki kolei nie tylko w szybkim tempie rozwinęło się osadnictwo, lecz powstawały co-

raz potężniejsze wielofunkcyjne centra gospodarczo-handlowe, miasta i ośrodki kulturalno-turystyczne, których dynamika rozwoju była w coraz większym stopniu zależna od zakresu i wielości połączeń istniejącego na danym obszarze węzła kolejowego.

Omawiając problematykę kolei, należy wziąć pod uwagę, że w ramach tego rodzaju transportu istnieje kilka segmentów usług. Każdy z nich charakteryzuje się określonym zakresem odrębności, szczególnie specyficznymi cechami podaży usług, co powoduje, że ich odbiorcami są zróżnicowane grupy klientów. W tej publikacji podjęto problematykę dotyczącą oceny funkcjonowania na rynku transportowym luksusowych pociągów ekspresowych. Wyekspozowanie tej tematyki wynika z rosnącego znaczenia tych pociągów dla rozwoju segmentu elitarnej turystyki kolejowej, która w ramach współczesnych uwarunkowań znajduje coraz korzystniejsze warunki ułatwiające proces rewitalizacji, w ramach którego powstają coraz atrakcyjniejsze programy wypoczynku o znaczącym potencjale doznań poznawczych, krajoobrazowych i towarzyskich. Ze względu na wyjątkową pozycję rynkową i ciągle utrzymujący się wysoki prestiż podróży kolejowych należy rozpocząć od prezentacji walorów Orient Expressu.

Początek rozwoju sieci połączeń Orient Expressu

Niemal od początku rozwoju ruchu pasażerskiego szczególny wysiłek w doskonaleniu przewozów koleją kierowano w dwóch kierunkach. Pierwszy obejmował szeroko pojęty zakres działań zmierzających do poprawy techniki eksploatacyjnej, natomiast drugi koncentrował się na podnoszeniu jakościowych standardów obsługi podróżnych, tworząc dla różnych segmentów odbiorców oczekiwany poziom komfortu. W krótkim czasie w strukturze kolejowej wyodrębnił się segment pociągów charakteryzujący się najwyższym, jakościowym poziomem podaży usług i wysokim stopniem techniki eksploatacyjnej; do takich pociągów zalicza się między innymi Orient Express.

Jego inauguracyjna podróż odbyła się 4 października 1883 r. – wyruszył z paryskiego dworca Gare de l'Est do odległego o 2880 km Konstantynopola (od 1930 r. miasto nosi nazwę Stambuł). W historii kolejnictwa był pierwszym środkiem transportu łączącym dwa bieguny Europy.

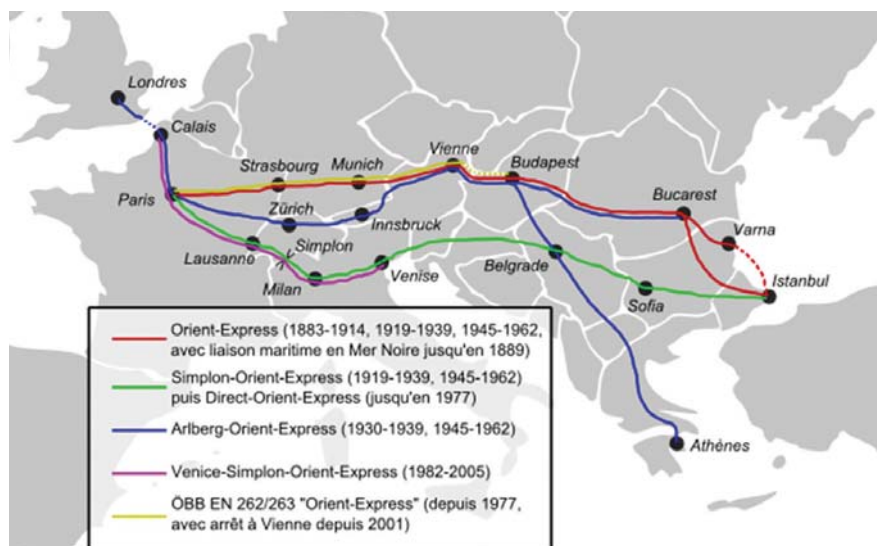
W jego składzie znajdował się oddany do dyspozycji podróżnych niezwykle luksusowy zestaw, w którym komfort wagonów sypialnych był porównywalny z pięciogwiazdkowymi hotelami, a obsługa, wystrój i wybór dań w wagonie restauracyjnym nie ustępował najlepszym włoskim i francuskim lokalom gastronomicznym. Pasażerowie podróżowali w takich warunkach, jakich jeszcze żaden pociąg nie oferował – oprócz przedziałów sypialnych była palarnia dla panów, buduar dla pań, łazienki wykładane mozaiką, wystroju dopełniały czerwone pluszowe fotele, orientalne dywany i aksamitne zasłony oraz mahoniowa boazeria. Wszystkie wagony wyposażone były w specjalne resory łagodzące wychylenie podczas pokonywania zakrętów, nawet z prędkością 80 km/h. Początkowa trasa podróży, trwająca 4 dni, wiodła z Paryża przez Monachium, Wiedeń, Bukareszt i do rumuńskiego Giurgiu. W tym miejscu następowała zmiana przewoźnika, ponieważ dalej pasażerowie przesiadali się na prom i po przekroczeniu rzeki podróż kontynuowali zwykłym, bułgarskim pociągiem, który dowoził ich do Warny. Końcowy etap podróży realizowano statkiem, który pasażerów Orient Expressu dowoził do Konstantynopola.



Herb Orient Expressu z dwoma belgijskimi lwami [20]

Od samego początku organizatorzy przejazdu tym szlakiem dążyli do obsługi całego odcinka jednym środkiem lokomocji. To zamierzenie zrealizowano 6 lat później, tj. w 1889 r., gdy pasażerowie Orient Expressu w 67 godzin przejechali całą trasę bez przesiadki z zawrotną, jak na owe czasy, prędkością 80 km/h [14, s. 94]. W ten sposób pod koniec XIX w. zanotowano wyjątkowy sukces, którym zapisano ważną kartę w historii rozwoju europejskiego kolejnictwa, łącząc bezpośrednio torami Europę ze stolicą Turcji.

Z usług Orient Expressu szczególnie chętnie korzystali zamożni Brytyjczycy, będący w drugiej połowie XIX w. pionierami ówczesnej turystyki kolejowej. Wraz z poprawą zamożności innych społeczeństw następował wzrost zainteresowania tą formą podróży w szerszej



Trasa przejazdu Orient Expressu (historyczna i aktualna) [10]



Dworzec w Stambule [20]



Plakaty reklamowe pociągu Orient Express [10]

przestrzeni światowej. Z usług Orient Expressu zaczęli częściej korzystać Niemcy, Francuzi, a nawet Amerykanie. Coraz częściej do podstawowego składu dołączano osobne wagony, którymi podróżowały koronowane głowy (np. car bułgarski Borys III).

Słynny kryminał Agathy Christie Morderstwo w Orient Expressie nie jest jedynym dziełem związanym z legendarnym pociągiem. O nim powstawały też inne książki, np. Pociąg do Stambułu Grahama Greene'a, oraz filmy, między innymi Pozdrowienia z Moskwy, w którym Orient Expressem podróżował James Bond. Dzięki urzekającym krajobrazom, a jednocześnie ograniczonej przestrzeni pociągu, zagwarantowano autentyczną jedność miejsca akcji. Nic więc dziwnego, że pociąg nazywano „ikoną pociągów pasażerskich”, „creme de la creme podróży kolejowych”, a nawet „czcigodną damą europejskiej kolei”.

Stopniowo linie luksusowych pociągów zaczęły prowadzić także w innych kierunkach. Otwarcie w 1906 r. szwajcarskiego tunelu Simplon (wówczas najdłuższego na świecie) umożliwiło firmie Compagnie des Wagon-Lits uruchomienie w 1919 r. nowej trasy prowadzącej przez tunel i Wenecję do Konstantynopola; podróż ta stała się wówczas bardzo modna wśród Anglików i była znana z wyrafinowanego poziomu serwowanych dań. Jednak w tym okresie dało się już zauważyć osłabienie dynamiki rozwoju luksusowych kolei, spowodowane przygotowaniem do I wojny

światowej, która przez 4 lata znacznie utrudniła ich funkcjonowanie. Nawet w tak trudnym okresie doceniono symboliczne znaczenie tego segmentu kolei, o czym świadczy podpięcie w stojącym w Compiegne wagonie Orient Expressu zawieszania broni z Niemcami.

W krótkim czasie po zakończeniu wojny nastąpił ponowny wzrost zainteresowania podróżą luksusowymi pociągami. W wyniku otwarcia w 1919 r. tunelu w Masywie Monte Leone (łącącego Szwajcarię i Włochy) uruchomiono drugą linię Orient Expressu biegnącą z Paryża przez Szwajcarię i Włochy do Konstantynopola [2, s. 156]. Pociąg ten, zwany Simplon Orient Express, przebywał tę trasę w ciągu 56 godz. W okresie powojennym Orient Express uruchomił jeszcze jedną trasę z Paryża do Aten, nazwaną Arlberg Orient Express. Wszystkie trasy były ciągle modernizowane, co powodowało, że cieszyły się rosnącym zainteresowaniem podróżnych. Jednak, podobnie jak to miało miejsce poprzednio, ich działalność została zawieszona na czas II wojny światowej.

Wznowienie działalności Orient Expressu po II wojnie światowej

W wyniku II wojny światowej nastąpił nowy podział świata na bogatszy Zachód oraz zamknięty za żelazną kurtyną Wschód. Kontrowersyjna polityka obu stron stworzyła uwarunkowania niemożliwiające odtworzenie pierwotnego projektu luksusowych kolei. Podczas Europejskiej Konferencji Kolejowej w 1976 r.

uchwalono zawieszenie regularnego kursowania Orient Expressu ze względu na „niewystarczającą rentowność” (ostatni kurs odbył się 19 maja 1977 r.) [14, s. 98–99]. Jednak dążenia do uruchomienia międzykontynentalnych linii luksusowych kolei, szczególnie w ramach szybko rozwijającej się Europy Zachodniej, nie ustawały. W 1982 r. pochodzący ze Stanów Zjednoczonych milioner, przedsiębiorca działający w Wielkiej Brytanii James Sherwood, założył firmę Venice-Simplon Orient Express [5], która odkupiła na aukcji Sotheby's w Monte Carlo oryginalne wagony Orient Expressu z lat 20. i 30., czyli okresu jego największej świetności. Zakupione wagony poddano gruntownemu remontowi i rekonstrukcji z zachowaniem pierwotnych cech wystroju. Nie udało się jednak utrzymać historycznej nazwy ekspresu, gdyż na to nie zgodziły się francuskie koleje SNCF, wciąż używające jej na trasie Strasburg – Wiedeń. W tej sytuacji musiano zmienić nazwę pociągu na Venice Simplon-Orient-Express.

Nowa nazwa nie stanowiła przeszkody dla dynamicznego rozwoju spółki. Z ośmiu połączeń, jakie zaoferowano podróżnym, największym powodzeniem cieszył się pięciodniowy przejazd na trasie Londyn – Wenecja – Londyn. Jednak podróż Venice-Simplon Orient Express należy zaliczyć do najdroższych, ponieważ cena tego przejazdu jest nie tylko odzwierciedleniem jakości oferowanej usługi, lecz wynika także z konieczności zrekomensowania poniesionych wysokich nakładów na zakup i remont taboru. Każdy wagon był poddany restauracji, która trwała 23 tys. godzin, a łączny koszt przedsięwzięcia wyniósł 11 mln funtów. Nic więc dziwnego, że oferta firmy musiała uwzględnić także te koszty, w wyniku czego jest kierowana do naprawdę zamożnych turystów. Kabiny wyposażone są w toaletki z umywalkami, prysznice są położone na końcu każdego wagonu. Kiedy pasażerowie jedzą śniadanie, ich przedziały są przystosowywane do podróży dziennej. W trzech wagonach restauracyjnych podawane są wykwintne dania, między innymi kuchni francuskiej, a do dyspozycji gości oddany został bogaty zestaw win. Wszystko jest podawane na srebrnej zastawie i w kryształowych szklach. Na kolację należy ubrać się w marynarkę i krawat lub smoking. Dewiza ubioru dziennego to „niewymuszona elegancja”.

Reaktywacja nowej wersji Orient Expressu nastąpiła 25 maja 1982 r., gdy odrestaurowany i zmodernizowany pociąg wyruszył na najbardziej popularną wśród Brytyczków trasę z Londynu do Wenecji. Uczestnicy przejazdu za bilet musieli wówczas zapłacić 1200 funtów. Aktualnie koszt podróży Venice-Simplon Orient Expressem na historycznej trasie z Paryża do Stambułu wynosi od 3,5 do 5,5 tys. euro [11]. W ramach tej kwoty podróżni mają do dyspozycji w pełni wyposażoną, dwupokojową kabinę oraz zapewnioną całodobową opieką stewardów i hostess. Wykwintne posiłki są serwowane w wagonie restauracyjnym, na srebrnej zastawie i w kryształowych szklach przy dźwiękach muzyki.

Zadbano również o wysoki poziom komfortu podczas zwiedzania poszczególnych miast. Na trasie podróży pasażerowie korzystają z luksusowych hoteli i spożywają posiłki w restauracjach



Catering w pociągu Orient Express [10]



Herb Venice-Simplon Orient Express [22]

o najwyższej marce. Dzięki tak zorganizowanemu jakościowemu poziomowi obsługi podróżnych Orient Express przeżywa „drugą młodość”, mimo iż w dobie kompresji czasu nikt nie traktuje go jako najszybszego środka przemieszczania się, lecz jako symbol luksusu, umożliwiający przeżycie niezapomnianej turystycznej przygody w elitarnym gronie z gwarancją chwilowego powrotu do złotych czasów europejskich kolei.

Choć legenda sławnego pociągu przygasta, należy pamiętać, że był on najbardziej znanym i posiadającym najwyższy prestiż pociągiem na świecie oraz że dzięki niemu powstało pierwsze transkontynentalne połączenie kolejowe w historii Europy. Jednak od kiedy w komunikacji rozpoczęła się era dynamicznego rozwoju lotnictwa cywilnego i szybkich pociągów, luksusowa podróż po szynach powraca na „dawne miejsce” jako kosztowna rozrywka dostępna wyłącznie dla zamożnych klientów.

Hiszpański Al Andalus Express

Podróż elitarnymi pociągami spełnia także ważną funkcję poznawczą, umożliwiając dotarcie do odmiennych kultur na różnych kontynentach. Pod tym względem Andaluzja jest bez wątpienia jednym z najciekawszych regionów turystycznych Europy [9]. Dzięki swojemu położeniu to miejsce jest bardzo atrakcyjne nie tylko pod względem przyrodniczym, ale także kulturowym. Hiszpanię i arabskie kraje Afryki północnej dzieli tylko wąska Cieśnina Gibraltarska. Ten 14-kilometrowy pas wody nie stanowił żadnej przeszkody w wymianie obu kultur. Dzięki temu każde miasto w tym rejonie posiada niezwykle bogatą, wielokulturową historię. Dążenie do jej poznania i możliwość uczestniczenia w obrzędach kulturowo odmiennych społeczności przyciąga coraz szerszy krąg turystów. Stanowi to atrakcję podróżowania jednym z najbardziej ekskluzywnych pociągów świata, Al Andalus Express, którego usługi są gwarantem optymalnej realizacji tego celu.

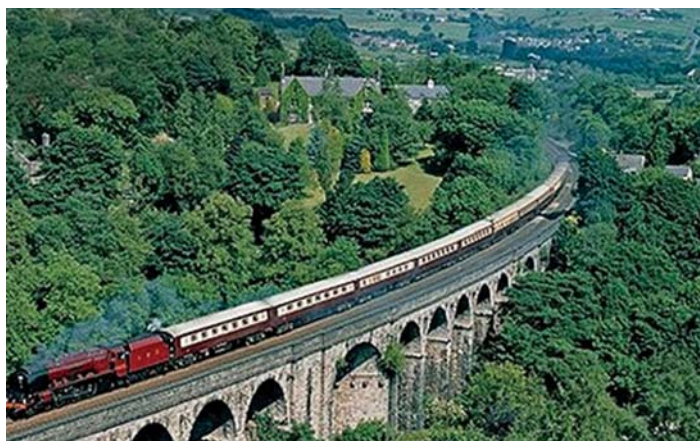
Zbudowany w 1929 r. pociąg Al Andalus był początkowo wykorzystywany przez brytyjską rodzinę królewską w podróżach z Calais na hiszpańską Riwierę. Dopiero z czasem zmienił swoją funkcję, otwierając w 1985 r. pierwsze komercyjne połączenie [12]. W początkowym okresie do składu dołączono wagon restauracyjny o nazwie Alhambra (model WR-3579), zbudowany we Francji, który z czasem wymieniono na Gibralfaro (model WR-3395) sprowadzony z Anglii, przy czym warto zaznaczyć, że oba skonstruowano w 1929 r. W zestawie pociągu znajdował się również wagon barowy Giralda (model WR-3562), zbudowany w Bilbao (Hiszpanii), który pierwotnie służył jako wagon restauracyjny. Wagony sypialne dla gości także sprowadzono z Anglii. Nie były to co prawda oryginalne „Pullmany”, lecz poprzez dokonanie gu-



Przedział restauracyjny w pociągu Orient Express [29]



Salon w pociągu Orient Express [19]



Pociąg Venice-Simplon Orient Express na trasie [24]

stowych i funkcjonalnych przeróbek i doposażenie w niczym im nie ustępowały.

Dodatkowo do składu dołączano wagony: kuchenny, przeznaczony dla pracowników oraz przewożący generatory. W sumie pociąg składał się z 14 wagonów obsługiwanych przez Hiszpańskie Koleje Państwowe spółkę kolejową RENFE. Po 20 latach nieprzerwanej pracy zawieszono jego działalność z powodu trudności finansowych spółki. Jednak pamięć o tym pociągu nadal inspirowała do poszukiwania możliwości uruchomienia go na nowych trasach [6]. W 2008 r. do przerwane go projektu powrócił prywat-

ny hiszpański przewoźnik FEVE, decydując się na przejęcie dawnego taboru i uruchomienie nowej linii. Wyremontowany z zachowaniem klimatu wnętrza poprzednika pociąg rozpoczął ponownie działalność w 2012 r. (jednak na nieco zmienionej trasie [14, s. 18]).

Całkowicie odnowiony skład rozpoczynał i kończył trwającą 6 dni podróż w Sewilli. Jego elitarny charakter podkreślała ogra-



Pociąg Al Andalus Express na trasie [18]



Salon i jadalnia [21]

niczona liczba miejsc oferowanych w jednorazowym kursie (64 pasażerów). Do dyspozycji podróżnych oddano 32 luksusowe przedziały wyposażone w fotele, barek, duże łóżka, które składa się w czasie dnia, aby służyły jako sofa. Na trasie przejazdu zapewniono podróżnym między innymi zwiedzanie Cordoby, Granady, Cadizu, Rondy, Jerezu oraz możliwość podróży przez jedną z najpiękniejszych tras kolejowych w Europie: z Cordoby przez Linares do Granady [15].

Za najtańszą wersję przejazdu tym pociągiem w dwuosobowym apartamencie trzeba zapłacić 2 300 euro, pod warunkiem, że zakupu dokonano w przedsprzedaży (co najmniej 6 miesięcy przed podróżą). Natomiast najdroższy bilet w apartamencie jednoosobowym wykupiony 4 miesiące lub później przed datą podróży kosztuje już 4150 euro [28]. Tak kształtująca się cena przejazdu znacznie ogranicza liczbę klientów, zawężając ją do grona osób bardzo zamożnych.

Podróż pociągiem Al Andalus różni się od ofert dostępnych w innych ekskluzywnych pociągach, między innymi Orient Expressie. Nie ogranicza się ona wyłącznie do przewożenia osób pomiędzy miejscowościami docelowymi, lecz dodatkowo obejmuje bardzo atrakcyjny program wycieczek z przewodnikiem po najciekawszych zabytkach, ośrodkach kultury i unikatowych obszarach przyrodniczych.

Atrakcją podróży jest także możliwość zwiedzania dworców kolejowych, między innymi zbudowanego w 1898 r. Estación de Córdoba. Budowla została wykonana z cegły, posiada dwie wieżyczki po bokach i półkolisty stalowy dach, który urzeka architektonicznym kunsztem. Niestety w latach 90. XX w. dworzec zmienił przeznaczenie, przekształcając się w centrum kulturalne i handlowe, a jego zadania przejął wybudowany już w nowoczesnym stylu dworzec Santa Justa [23].

Po trwających niejednokrotnie kilka godzin wycieczkach fakultatywnych podróżni wracają do pociągu, gdzie czeka na nich wiele towarzyskich atrakcji. Aby nie zakłócać wieczornego relaksu i snu, Al Andalus stoi na stacji do poranka następnego dnia, po czym dopiero w trakcie śniadania wyrusza w dalszą podróż. Program realizowany poza pobyt w pociągu powoduje, że pasażerowie w ciągu 6 dni pokonują jedynie około 700 km, dając w ten sposób oferentowi możliwość organizowania w pociągu wystawnych kolacji i spotkań towarzyskich przy muzyce. W takich warunkach istnieje także możliwość zorganizowania ciekawych imprez dzięki znajdującym się w składzie 4 przestronnym salonom. Wszystkie te walory powodują, że Al Andalus jest pociągiem posiadającym najbardziej przestronny rozkład pomieszczeń umożliwiających organizowanie najszerzej palety zróżnicowanych atrakcji spośród wszystkich turystycznych pociągów świata [12].

Royal Scotsman w Wielkiej Brytanii

Powrót do tradycji podróżowania luksusowymi pociągami nastąpił również w Szkocji. W połowie lat 80. XX w. dwaj dyrektorzy The Great Scottish and Western Railway Company (GS&WR) Michael Ryan i Fergus Hobbs podjęli decyzję o uruchomieniu luksusowego pociągu obsługującego atrakcyjne miejsca turystyczne na terytorium Szkocji. Inspiracją ich projektu był funkcjonujący na początku lat 80. niewielki pociąg The Highland Belle, należący do Sir Billa McAlpine, składający się jedynie z dwóch zabytkowych wagonów i lokomotywy. Był to pociąg o wyjątkowo kameralnym charakterze, ponieważ mógł przewozić jedynie sześciu pasażerów i być wyczerterowany przez dowolnego użytkownika.



Aktualna trasa pociągu Al Andalus Express [15]

Dyrektorom udało się dokonać leasingu tego zabytkowego składu i wdrożyć go do eksploatacji, czym zapoczątkowali historię wyjątkowo atrakcyjnych podróży pociągiem Royal Scotsman [26].

Funkcjonujący w obecnej formule skład został w 1990 r. znacząco zmodernizowany i uzupełniony drugim zestawem wagonów typu Pullman. Dzięki projektantowi Jamesowi Parka dokonano w nich licznych usprawnień, łącznie z całkowitą zmianą funkcji wnętrza wagonów, starając się, aby wystrój nawiązywał do tradycji szkockich.

Wyjątkowość tego pociągu polega między innymi na tym, że dociera on do miejsc, do których nie prowadzi żadna droga i nie istnieje inna możliwość poznania znajdujących się na tej trasie atrakcyjnych miejsc turystycznych. Jest to możliwe tylko dlatego, że Royal Scotsman to bardzo mały pociąg, który w obecnym składzie może przewieźć jedynie 36 podróżnych i personel składający się z kilkunastu osób [26]. Klientom zapewniono maksimum doznań wizualnych poprzez zbudowanie na bazie pochodzącego z 1960 r. kuchennego wagonu Pullman atrakcyjnego wagonu obserwacyjnego, w którym mogą przebywać jednocześnie wszyscy goście. Jego szczególnymi walorami są otwarty balkon widokowy oraz bardzo duże okna dające możliwość prawie bezpośredniego kontaktu z otoczeniem. Fundamentem pociągu jest pięć wagonów sypialnych, w których mieści się 14 przedziałów dwuosobowych typu *twin*, 2 przedziały z łóżkami małżeńskimi oraz 4 kabiny pojedyncze. W każdym przedziale do dyspozycji gości, prócz nisko zawieszonych stałych łóżek, pozostaje toaleta, szafa, indywidualnie sterowane ogrzewanie i wentylacja. Wszystkie przedziały mają własną łazienkę z prysznicem, umywalką i toaletą. Pasażerowie pociągu codziennie opuszczają swoje apartamenty, aby udać się do jednego z dwóch wagonów restauracyjnych. Jeden, nazwany Raven, może pomieścić do 20 osób. Drugi, Victory, zbudowany w 1945 r. został zaledwie w ciągu kilku tygodni, wykończony szczotkowanym aluminium, skomplikowanymi inkrustacjami, mahoniowymi fornirami oraz wyposażony w niepowtarzalną stylistykę krzesel i stołów. Victory może



Budynek dworca Estación de Córdoba [20]

pomieścić do 16 osób, dzięki temu posiłki dla wszystkich są serwowane w dwóch wagonach w jednym czasie.

Organizatorzy przejazdów oferują podróżnym do wyboru siedem stałych tras, w tym najpopularniejsze Highland, Western i Classic. Jedną z głównych atrakcji pierwszej jest możliwość poznania w czasie dwudniowej podróży szkockich gór i pałacu Scoone w Inverness. W trakcie drugiej można podziwiać wyjątkową scenię zachodniego wybrzeża, natomiast w programie trzeciej, najbardziej popularnej, można zagrać w golfa pod zamkiem Ballindalloch i zwiedzić destylarnię Dalmore. Podróżni mają także możliwość wyboru dłuższych tras z atrakcyjnymi programami pobytu poza pociągiem i w jego wnętrzu [9].

Royal Scotsman kursuje jedynie w sezonie letnim od początku maja do drugiej połowy października, czyli w okresie, kiedy otaczająca trasę przyroda jest w najpiękniejszym stadium rozwoju. Częstotliwość przejazdu każdą trasą jest niewielka i wynosi od kilku do kilkunastu razy w roku. Pokonywany średni dystans w czasie jednej podróży wynosi ok. 1600 km, którą zestaw przemierza z maksymalną prędkością 88 km/h. Każda kolejowa przy-

goda turystyczna rozpoczyna się i kończy na stacji Edinburgh Waverley. Z przyjętego schematu wyłama się organizowany raz w roku siedmiodniowy przejazd trasą przez Szkocję, Anglię i Walię, umożliwiający podróżnym poznanie atrakcji wielu ciekawych miast, między innymi Edynburgha, Dundee, Perth, Newcastle, York, Cambridge, Oxford, Bath, Hereford i Liandudno. Cena przejazdu w formule *all inclusive* rozpoczyna się od 2140 GBP od osoby za dwudniową *Highland Tour*, natomiast uczestnictwo w wycieczce *Grand North Western* wymaga wydatkowania od 8270 do 13 230 GBP od osoby [26].



Herb pociągu Royal Scotsman [26]



Royal Scotsman (Szkocja. Royal Scotsman/Milesaway Travel) [27]

W cenę podróży wliczony jest całokształt obsługi pasażera, w tym: posiłki, napoje, pobyty w hotelach oraz wycieczki z programem zwiedzania wszystkich miast, w których zatrzymuje się pociąg. Trakcję zapewnia zazwyczaj lokomotywa spalinowa, ale często na pewnym odcinku jest zastępowana parowozem, który w podróżowaniu przydaje klimatu staroświeckości. Prestiżowi podróżnym dodaje także obowiązek noszenia podczas kolacji garniturów i sukien wieczorowych, o czym pasażerowie zostają powiadomieni na stronie internetowej przewoźnika.

Na podstawie opisu przedstawionej problematyki dotyczącej regionu Europy nie należy formułować wniosku, że moda na luksusowe pociągi jest wyłączną domeną odbiorców na tym kontynencie.

W przygotowaniu znajduje się kolejny artykuł stanowiący dalszą część serii wydawniczej, obejmującej tematykę turystyki kolejowej w wymiarze światowym, zatytułowany Turystyka kolejowa – luksusowe pociągi na kontynencie azjatyckim, który ukaże się w kolejnym numerze *tts*.



Literatura

- [1] Andree's R.: *Allgemeiner Handatlas*. Velhagen und Klasing. Leipzig, 1881.
- [2] Bonavia M.R.: *Railway Policy between The Wars*. Manchester: Manchester. University Press, 1981.
- [3] *Der Weltverkehr und seine Mittel*, IX Bd., 1.Teil, Leipzig, 1901.
- [4] Fernyhough, F.: *The History of Railways in Britain*. Osprey Publ. Ltd., St. Albans, 1975.
- [5] Grice E.: *James Sherwood interview the man who relaunched the Orient-Express*. The Daily Telegraph, London, 27 April 2012.
- [6] Garulo T.: *Diwan de las poetisas andaluzas de Al-Andalus*. Ediciones Hiperión, Madryt, 1985
- [7] Heinersdorff R.: *Die große Welt der Eisenbahn*. Callwey, Monachium, 1976.
- [8] *Historia Kolei*. http://pl.wikipedia.org/wiki/Historia_kolei (dostęp 10.03. 2013).
- [9] Holzwarth, J. Lotz, T Vesper: *Skarby kultury i przyrody świata: Europa Zachodnia*. Wydawnictwo Penta, 1998.
- [10] *Orient Express – Luksus na szynach* <http://luxclub.pl/gid,15835419,img,15835559,kat,1016259,galeria.html?ticaid=61284c> (dostęp 10.03. 2013).





Trasy pociągu Royal Scotsman w Wielkiej Brytanii [25, 26]

- [11] *Luksusowe hotele na kołach* <http://m.onet.pl/biznes/prasa,q7wks> (dostęp 10.03.2013).
- [12] *Luksusowy pociąg Al Andalus wraca na tory* <http://www.travelforum.pl/hispania/9087-luksusowy-poci-g-al-andalus-wraca-na-tory.html> (dostęp 12.05.2013).
- [13] Panasiuk A. (red.): *Ekonomika turystyki i rekreacji*. PWN, Warszawa 2011.
- [14] Schabert W.: *Ilustrowane kompendium. Koleje świata*. Wydawnictwo Firma Księgarska Jacek Olesiejuk Ożarów Mazowiecki 2012.
- [15] <http://annakoronowskakorona.blogspot.com/2012/10/wsiasc-do-pociagu-luksusowego.html> (dostęp 18.10.2012).
- [16] <http://www.bissole.pl/the-royal-scotsman> (11.03.2013).
- [17] <http://www.cntraveller.com/awards/readers-travel-awards/the-readers-travel-awards-2012/best-specialist-train-operator-venice-simplon-orient-express> (11.03.2013).
- [18] <http://www.facebook.com/media/set/?set=a.510591072287366.122130.207974892548987&type=3> (dostęp 18.10.2012).
- [19] <http://galerie.platine.pl/najbardziej-ekskluzywne-pociagi-swiata-orient-express-g37908.html> (dostęp 20.07.2013).
- [20] http://www.logo24.pl/Logo24/56,125389,12759253,Pociag_krolow_historia_Orient_Expressu.html (dostęp 12.03.2013).
- [21] <http://www.luxurytrainclub.com/trains/al-andalus/> (dostęp 10.03.2013).
- [22] http://www.orient-express.com/web/vsoe/venice_simplon_orient_express.jsp (dostęp 20.07.2013).
- [23] <http://granada.costasur.com/pl/al-andalus-expresso.html> (dostęp 01.03.2013).
- [24] <http://www.petruss.pl/venice-simplon-orient-express.html> (dostęp 10.03.2013).
- [25] <http://podroze.onet.pl/palace-na-kolach/epf0y> (dostęp 18.10.2012).
- [26] http://podroze.gazeta.pl/podroze/1,114158,11828932,Szkocja_Royal_Scotsman_luksusowy_pociag_po_Szkocji.html (dostęp 11.03.2013).
- [27] <http://www.royalscotsman.com> (dostęp 30.09.2011).
- [28] <http://www.trenandalus.com/index.asp> (dostęp 18.10.2012).
- [29] <http://www.visitbritainsuperblog.com/2011/06/orient-express-uk-day-trips/> (dostęp 20.07.2013).



Salon w pociągu Royal Scotsman [16]

Joanna Hawlena – adiunkt, Katedra Turystyki i Rekreacji
Uniwersytet Przyrodniczy w Lublinie