

Pociągami po Europie

moje podróże | 3

Mknąć 300 km na godzinę przez Francję, wspinać się kolejką w Alpach, pokonywać przestrzeń niezamieszkaną Szwecji

Przygoda według rozkładu

Ponad 13 200 kilometrów w 36 dni prawie 90 pociągami – tak w skrócie przedstawia się podróż, jaką ostatniego lata odbył miłośnik kolei Wojtek Michalski z Wrocławia

ROBERT WYSZYŃSKI

— Po takim maratonie człowiek nabiera specyficznych umiejętności — opowiada Michalski. — Nauczyłem się na przykład kąpać w wagonowej umywalce.

Michalski ma 25 lat, skończył Politechnikę Wrocławską i pracuje jako asystent projektanta urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego w firmie ELEKOL we Wrocławiu. Często jeździ pociągami dla samej przyjemności podróżowania nimi. Tym razem postanowił, nie wydając dużo pieniędzy (zapewnia, że podróż kosztowała nie więcej niż 1000 euro), zobaczyć miejsca, o których marzył — północną Szwecję, Szkocję i Szwajcarię. Głównie dla ich przyrody i widoków.

W drodze do Anglii towarzyszył mu 26-letni Kacper Kozicki z Warszawy, absolwent Centrum Europejskiego UW, obecnie mieszkający i pracujący w Birmingham. Na wyjazd koleją dał się namówić koledze, choć sam woli podróżować samochodem.

Za koło polarne

Podróżnicy jedli z biletami InterRail (patrz str. 4), wykupionymi na wszystkie strefy Europy za 308 euro. Dzięki temu już pierwszy przejazd z Warszawy do Berlina mieli za połowę ceny. Z Berlina przez Rugie dojechali do portu w Sassnitz. Tam pociąg wjechał na prom. Nie wysiadając z wagonu, dotarli więc do szwedzkiego Trelleborga.

W Malmö przesiedli się do InterCity do Sztokholmu. — Pięć godzin wystarczyło, by znaleźć się w stolicy Szwecji, 587 km dalej — opowiadają. By maksymalnie zaoszczędzić, nocowali w namiocie. Zgodnie ze skandynawskim prawem każdego człowieka do bezpośredniego kontaktu z przyrodą (Allemansrätten), namiot mogli postawić niemal wszędzie. Musieli tylko uszanować prywatność lub własność mieszkańców i rozbić się w pewnej odległości od zabudowań. — W tamtej

szerokości geograficznej noce są jasne na tyle, że można rozbić namiot bez używania latarki. Trzeba jednak pamiętać, że temperatura w lecie spada do kilku stopni — wspomina Kacper Kozicki. — Przed zmierznięciem nie ochroniło nas ani kilka warstw ubrań, ani ciepłe śpiwory, ani folia izolacyjna rozłożona na podłodze namiotu. Jeśli więc ktoś decyduje się na spanie w takich okolicach pod namiotem w sierpniu, musi się liczyć z trudnymi warunkami.

Po trzech dobach jazdy dotarli do Parku Narodowego Abisko na dalekiej północy, na szwedzko-norweskim pograniczu. Na południe wracali już koleją Inlandsbanan. To wyjątkowa kolej — wyłącznie sezonowe pociągi turystyczne. Trasa prowadzi przez najbliższe rejony Szwecji, bezkresne lasy, jeziora, bagna z uciekającymi przed pociągami reniferami i losiami. Od Gällivare na północy do Kristinehamn na południu (Wojtek i Kacper podróżowali na odcinku Gällivare — Östersund z przerwą na nocleg w Sorsele) — 1300 km. Ponieważ odcinek Mora — Kristinehamn (220 km) jest nieczynny, pasażerowie pokonują go autobusem. Pociąg zatrzymuje się po drodze, by turyści mogli zrobić sobie zdjęcia, kiedy przekraczają koło polarne, by obejrzeć występ zespołu muzycznego na dworcu lub by zjeść obiad na stacji.

Wrzosowe wzgórza Szkocji

W Norwegii krajobrazy zmieniały się radykalnie: wysokie góry, urywające się w morzu skały. Linia kolejowa biegnie tak, że wszystko to widać. Kolejne 24 godziny Wojtek i Kacper spędzili na promie z Bergen do Newcastle w Wielkiej Brytanii. Musieli zrezygnować z kanapy w wagonie, ale zaraz na brzegu znów dosiedli żelaznego rumaka. Tym razem zawiózł ich do Szkocji, do słynącej z pięknych widoków krainy Highlands. Tamtejszy przewoźnik kolejowy ScotRail uznaje bilety InterRail. — Standard jego pociągów jest średni, podobny do naszych pospiesznych, ale polskie nowe autobusy szywnie są wygodniejsze. Również prędkość nie zachwyci. 236 km z Glasgow do Mallaig, jedzie się 5 godzin. Nie żałuję się tego, bo jedzie się jedną z najpiękniejszych tras kolejowych na świecie. Przez zielone i wrzosowe wzgórza — opowiada Wojtek.



Wojtek Michalski (z lewej) i Kacper Kozicki dotarli koleją aż za koło podbiegunowe

W Wielkiej Brytanii podróżowanie bez biletu InterRail byłoby szalenie drogie, zresztą podobnie jak po Skandynawii. — U wyspiarzy działa mnóstwo przewoźników kolejowych. Nie wszyscy akceptują ten bilet, ale za to ci, którzy akceptują, nie chcą już żadnych dopłat — mówi Wojtek. Okazało się też, że opowieści o bałaganie na brytyjskich torach znalazły potwierdzenie. Spóźnienia są tam na porządku dziennym, dwa razy też były odwołane pociągi, którymi mieli zamiar jechać polscy podróżnicy. — Czekamy na stacji. Na wyświetlaczu nasz pociąg „on time”, a za chwilę bach i „cancelled” — wspominają.

Pod dnem kanału

Eurostar pędzi z prędkością 300 km/h, łączy przez tunel pod kanałem La Manche Londyn z Paryżem. To zdecydowanie najlepszy sposób na dostanie się z jednej stolicy do drugiej — w dwie godziny i czterdzieści minut z centrum do centrum. Frekwencja w pociągu (był pełny) oraz jego świadomość (kilkanaście wagonów) świadczą o bardzo dużym zainteresowaniu tym połączeniem. — Nie należy się jednak spodziewać luksusów, Eurostar oferuje wygodę autobusu — mówi Wojtek. — Nowe składy ICE (InterCity Express) w Niemczech oprócz dużych prędkości, od 200 do 300 km/h, oferują też komfort podróży. Porównywalną wygodę mają tylko dalekobieżne składy kolei norweskich. Podobnie ma się sprawa z francuskimi pociągami TGV Paryż — Zurych.

Ze śniegu pod palmą

Dla posiadacza biletu InterRail jedną z najciekawszych sieci kolejowych w Szwajcarii jest tamtejsza wąskotorowa sieć „małych czerwonych pociągów”. To tutaj do słynnego kurortu St. Moritz dojeżdża z Zermatt legendarny Glacier Express.

— Prawdziwe dzieło sztuki inżynierskiej — długie tunele wykute w skałach, wysokie mosty przerzucone nad przepaściami, spiralne wiadukty — zachwyci się Michalski. Z pociągu możemy podziwiać słynny szczyt Matterhorn. Linia jest również wąskotorowa, ale zaopatrzona w zębatkę, która pozwala lokomotywie wspinać się pod bardzo ostrym kątem.

Inną znaną trasę, liczącą 60 km Bernina Line, pociąg pokonuje dwie godziny. Na tym krótkim odcinku wdrapuje się na przełęcz Bernina Pass na wysokość ponad 2200 m n.p.m., żeby następnie zjechać do włoskiego Tirano, położonego na wysokości 400 (!) m n.p.m. Tam, na

górze, jesteśmy wśród groźnie sterzających nagich, ośnieżonych skał. Na dole czujemy powiew ciepłego powietrza z nad Morza Śródziemnego, a wśród zieleni widzimy palmy. Nic dziwnego, że na przejazd nigdy nie brakuje chętnych.

Niestety, bilet InterRail nie umożliwia darmowej przejażdżki Lodowym Expressem, gwarantuje jedynie 50 proc. zniżki. — Oszczędnym polecam więc „małe czerwone pociągi”, którymi dzięki biletom InterRail pojedą za darmo. Widoki będą mieli równie znakomite — mówi Wojtek. — W Alpach Szwajcarskich byłem już drugi raz, ale ubiegłoroczna wizyta na pewno nie była ostatnia.

Kolejowa wyprawa po Europie



AFRYKA • AMERYKA • AUSTRALIA • AZJA

ADVENTURE
STAFF • INCENTIVE • EXPEDITION
AFRICA line
WWW.AFRICALINE.PL
CLUB

- niepowtarzalne miejsca
- kameralne grupy
- eksploracyjny charakter
- wyprawy na zamówienie

AFRICA line ADVENTURE CLUB
AL. J. CH. SZUCHA 8, 00-582 WARSZAWA, POLAND
TEL.: 022 621 56 59, 022 621 56 69, INFO@AFRICALINE.PL
WWW.AFRICALINE.PL, WWW.INCENTIVECLUB.PL