

Luksus na szynach

Luxury on rails



Najpiękniejsze trasy kolejowe świata
The most beautiful railway routes in the world

Luksus na szynach

Luxury on rails



Najpiękniejsze trasy kolejowe świata
The most beautiful railway routes in the world



Europa

Venice

Simplon-Orient-Express

Nawet jeśli ktoś kolejami niespecjalnie się interesuje, o tym pociągu słyszał. Uwieczniony w kryminale Agaty Christie, bohater niejednego filmu z wielkiego ekranu – Orient Express – pociąg legenda. Kultowe ciemnoniebieskie wagony o niezrównanym luksusie stały się ikoną swoich czasów... i nie tylko swoich.

Inauguracyjna podróż Orient Expressu odbyła się 4 października 1883 roku. Pierwszy pociąg wyruszył z Paryża do odległego o 2880 km Konstantynopola (dzisiejszy Stambuł). Od samego początku komfort wagonów sypialnych porównywalny był z pięciogwiazdkowymi hotelami, a jego wnętrze okrzyknięto koronnym dziełem wzornictwa Art Deco. Wybór dań w restauracjach nie ustępował najlepszym francuskim i włoskim lokalom gastronomicznym. Pociąg poruszał się z zawrotną na owe czasy prędkością 80 km/godz. Pasażerowie podróżowali w niespotykanych wcześniej warunkach. A to, że przez pierwszych kilka lat, na ostatnim odcinku trasy przesiąść się trzeba było na prom, tylko dodawało charakteru. Była to sensacja na skalę światową. Powstało pierwsze transkontynentalne połączenie kolejowe w dziejach Europy. Z usług Orient Expressu szczególnie chętnie korzystali zamożni Brytyjczycy, potem również inne nacje. Coraz częściej do podstawowego składu dołączano wagony, w których podróżowały koronowane głowy, między innymi car Bułgarii Borys III.

Even if someone is not a railway buff, he or she heard about this train. Immortalized in the crime fiction by Agata Christie, the protagonist of many big screen films – Orient Express – a legendary train. Iconic dark blue carriages of unparalleled luxury have become an icon of their time... and not only theirs.

The maiden journey of the Orient Express took place on October 4, 1883. The first train departed from Paris to Constantinople (Istanbul), 2880 kilometres away. From the very beginning, the comfort of sleeping cars was comparable to that of five-star hotels, and its interior was hailed as the crowning work of Art Deco design. The choice of dishes in restaurants was as good as the best French and Italian eateries. The train was moving at a dizzying (for those times) speed of 80 km/h. Passengers traveled under unprecedented conditions. And the fact that in the first few years, on the last leg of the route, you had to switch to the ferry, made the trip even more distinctive and splendid. It was a sensation on a global scale. The first transcontinental rail link in the history of Europe was established. The wealthy British people were particularly eager to use the services of the Orient Express, later to be joined by other nations. More and more often, cars in which crowned heads traveled, including the Bulgarian Tsar Boris III, were added to the basic train set.

Funkcjonowanie składu zawieszano na czas obu wojen światowych, ale po drugiej wojnie Wschodnią i Środkową Europę odgradziła żelazna kurtyna. Sowieckie restrykcje utrudniały reaktywację trasy łączącej Wschód z Zachodem. Okrojone składy Orientu próbowano uruchamiać na krótszych trasach, ale nie przyniosło to zamierzonego skutku... do czasu.

W 1977 roku założyciel Belmond, James B. Sherwood, kupił na aukcji w Monte Carlo dwa zabytkowe wagony Orient Expressu. Poczł apetyt na wyrafinowane podróże, szukał daleko, aby odkryć okazałe relikty kolejowe w prywatnych ogrodach, muzeach i na bocznicach kolejowych. Wagony słynnego zabytkowego pociągu zasługiwały na szlachetny powrót do służby, ale też wymagały przywrócenia dawnego blasku. W końcu skompletował i z największą pieczołowitością odnowił wszystkie 35 wagonów. Nie pozwolono mu tylko na używanie dawnej nazwy (Orient Express), przyjął więc nową – Venice Simplon-Orient-Express. 25 maja 1982 roku nowy Express ponownie wyruszył w podróż przez Europę, na trasie Londyn-Wenecja. Z biegiem lat udało się znów połączyć Paryż ze Stambułem. Na klasycznych trasach znalazły się też inne legendarne miasta:

The operation of the Express was suspended during both World Wars, but after the Second one, Eastern and Central Europe was separated by an iron curtain. Soviet restrictions made it difficult to reinstate the East-West route. There were attempts to start the limited Orient trains on shorter routes, but it did not bring the intended effect.

In 1977, Belmond founder James B. Sherwood bought two vintage Orient Express carriages at an auction in Monte Carlo. He felt an appetite for sophisticated voyages, searching far and wide to discover stately railway relics in private gardens, museums and on railway sidings. The railway wagons of the famous historic train deserved a noble return to service, but also needed to be restored to their former glory. In the end, he completed and revived all 35 wagons with the greatest care. Since he was not allowed to use the old name (Orient Express), he adopted a new one – Venice Simplon-Orient-Express. On May 25, 1982, the new Express set off again on its journey across Europe on the London-Venice route. Over the years, Paris has been reunited with Istanbul. The classic routes also included other legendary cities: Berlin, Prague,





Berlin, Praga, Wiedeń czy Budapeszt. Bez przesady można powiedzieć, że Venice Simplon-Orient-Express, tak samo jak kiedyś, uosabia bogactwo i elegancję złotego wieku podróży. Eskapada Orieitem to nie przebycie z punktu A do punktu B. To przede wszystkim podróż w czasie. W bajecznie luksusowych wnętrzach najślawniejszych wagonów wszech czasów, przy akompaniamencie pianisty, strzelają korki najdroższych szampanów, a steward w niebiesko-złotej liberii i białych rękawiczkach, prowadzi gości do eleganckiej kabiny. Duże okna pozwalają chłonąć piękne widoki, toaleta wyłożona jest mozaiką, ale najbardziej charakterystyczną dekoracją we wnętrzach pociągu są niesamowite intarsje. Zdobią one większość drewnianych elementów ścian, szaf, łóżek, czy drzwi.

Posiłki na pokładzie Venice Simplon-Orient-Express to niezapomniana przyjemność. Wszystkie potrawy są świeżo przygotowywane przez wykwalifikowanych francuskich szefów kuchni, a najlepsze składniki i produkty kupowane są lokalnie, podczas podróży. Kolacja, podobnie jak sto lat temu, to teatr. Aristokratyczne manieri, eleganckie stroje, doskonałe dania, najlepsze wina, dźwięki fortepianu i cudowna, magiczna

Vienna and Budapest. It can be said without exaggeration that the Venice Simplon-Orient-Express, both in the past and the present, embodies the richness and elegance of the golden age of travel. The Orient escapade is not going from point A to point B. It is primarily time travel. In the fabulously opulent interiors of the most famous railway carriages of all time, the corks of expensive champagnes shoot accompanied by a pianist, and a train attendant in blue and gold livery and white gloves leads guests to the stylish cabins. Large windows allow you to soak up the beautiful views, the toilet is tiled with mosaics, but the most characteristic decoration in the interior of the train are the amazing inlays. They decorate most of the wooden elements of walls, wardrobes, beds or doors.

Dining on the Venice Simplon-Orient-Express is an unforgettable pleasure. All dishes are freshly prepared by skilled French chefs and based on the best ingredients and products, purchased locally while traveling. Dinner, like a hundred years ago, is theatre. Aristocratic manners, smart costumes, excellent dishes, the best wines, piano sounds and the wonderful, magical atmosphere of uniqueness.





atmosfera wyjątkowości. Jakby tego było mało na pokładzie znajdziemy wagon szampański, salon z grami planszowymi, a nawet butik.

Lista osobistości, które jeździły tymi wagonami, lub tych, którzy występowali w filmach o pociągu, jest długa. Orient Express gościł: Tołstoja, Trockiego, Marlenę Dietrich czy Matę Hari. Do dziś w filmach o Orient Expressie wystąpili między innymi: Sean Connery (The Spy Who Loved Me, 1963), Kenneth Branagh, Penelope Cruz, Johnny Depp i Judi Dench (Murder on the Orient Express, 2017). Venice Simplon-Orient-Express to po prostu najbardziej znany skład na świecie.

As if that was not enough, on board you will find a champagne wagon, a lounge with party games, and even a boutique.

The list of celebrities who drove these carriages, or those who have starred in movies about the train, is long. Orient Express hosted Tolstoy, Trotsky, Marlena Dietrich and Mata Hari. To date, films about the Orient Express include Sean Connery (The Spy Who Loved Me, 1963), Kenneth Branagh, Penelope Cruz, Johnny Depp and Judi Dench (Murder on the Orient Express, 2017). Venice Simplon-Orient-Express is simply the most famous train in the world.



Europa

Al Andalus Express

O pociągu Al Andalus mówi się, że jest hiszpańskim Orient Expressem. Na jego pokładzie zwiedzanie Andaluzji staje się niepowtarzalnym przeżyciem. Podróżowanie nim jest jak cofanie się w czasie. Pomyślane od samego początku jako wyraz elegancji i komfortu.

Skład ma wspaniałe wagony wypoczynkowe z lat 1929-1930, które używane są jako restauracje i salony. Apartamenty zaprojektowano i wykonano we Francji dla brytyjskiej rodziny królewskiej, aby ta mogła wygodnie przemieszczać się między Calais, a Riwierą Francuską. To właśnie ze względu na koronowane głowy do pociągu przylgnęło określenie „pałac na kołach”. Al Andalus, pociąg zaprojektowany na obraz i podobieństwo mitycznego Orient Expressu, od samego początku kursowania (1985 r.) uważany jest za jeden z najbardziej luksusowych na świecie. Oryginalne elementy czynią z wagonów prawdziwe klasyki, a w połączeniu z najnowszymi osiągnięciami technologicznymi, dają gwarancję nie tylko niezapomnianych doświadczeń, ale również maksymalnego komfortu i bezpieczeństwa.

Na pokładzie tego wyjątkowego pociągu każda chwila jest wyjątkowa. Po przekazaniu bagażu pod opiekę stewardów, jest czas na spacer po Sewilli, połączony ze zwiedzaniem. Gdy po całym dniu delektowania się miastem wsiądziemy na pokład, przywita nas koktajl i lokalne przystawki. W nocy pociąg dociera do Jerez, gdzie w planie jest wizyta w destylarni sherry i pokaz Królewskiej Andaluzijskiej Szkoły Sztuki Jeździeckiej. W czasie objazdu po bajkowej Andaluzji czeka

The Al Andalus train is said to be the Spanish Orient Express. On board, exploring Andalusia becomes a unique experience. Traveling with it is like going back in time. After all, it was conceived from the very beginning as an expression of elegance and solace.

The train has wonderful leisure carriages built from 1929 to 1930, which are used as restaurants and salons. The apartments were designed and built in France for the British royal family to allow them to travel comfortably between Calais and the French Riviera. It is because of the crowned heads that the term “palace on wheels” has stuck to the train. Al Andalus, a train designed in the image and likeness of the mythical Orient Express, from the get-go (1985) is considered one of the most opulent in the world. Original elements make the wagons true classics and in combination with the latest technological achievements, they guarantee not only unforgettable experiences, but also maximum comfort and safety.

Every moment is special on board this unique train. After handing over the luggage to the stewards, it's time to take a walk combined with sightseeing around Seville. When we get back after a day of savoring the city, we will be greeted with a cocktail and local starters. At night, the train arrives in Jerez, where the itinerary includes a visit to the sherry distillery and the Royal Andalusian School of Equestrian Art show. During the tour of the fairy-tale Andalusia awaits us Cadiz – considered one of the oldest cities in Europe, Granada with its famous Alhambra or the atmospheric Cordoba, which at the start of the 11th century was the most populated city in the world.

na nas również Kadyks – uważany za jedno z najstarszych miast w Europie, Granada ze swoją słynną Alhambrą czy klimatyczna Kordoba, która na początku XI wieku była najbardziej zaludnionym miastem na świecie.

Al Andalus kursował nieprzerwanie do 2005 roku, w którym upadła zarządzająca nim firma Iberrail. Wówczas przestał jeździć, wagony utknęły na stacji San Pablo w Sewilli, a pociąg czasami używany był jako scenografia filmowa. W 2012 roku, nowy właściciel – firma FEVE – odrestaurowała wagony, przywróciła trasę po Andaluzji oraz dodała kilka nowych kursów. Z Sewilli pojedziemy teraz do Madrytu, Lizbony czy Porto, a z Północnych krańców Hiszpanii dojedziemy na samo Południe.

Al Andalus ran continuously until 2005, when it's managing company, Iberrail, collapsed. Then it stopped running and the carriages got stuck at the San Pablo station in Seville, being sometimes used as a film set. In 2012, the new owner – FEVE – restored the wagons, re-established the Andalusian route and added some new courses. From Seville we will now go to Madrid, Lisbon or Porto, and from the northern parts of Spain we will reach the very South.



W cenie biletu zawarte jest wszystko: ochrona, wielojęzyczne wsparcie przewodnika, kolacje w renomowanych restauracjach odwiedzanych miast, wycieczki luksusowym autokarem towarzyszącym podróżnikom na całej trasie oraz wszystkie rezerwacje, bilety wstępu i opłaty. Codziennie w Al Andalus serwowane są różnorodne i bogate śniadania, a luncze i kolacje spożywane są głównie w lokalnych restauracjach. Wszystkie posiłki stanowią próbkę tradycyjnej kuchni regionu, a towarzyszą im doskonałe wina i likiery. Podróż jest urozmaicona atrakcjami we wnętrzach pociągu: recitalami muzycznymi, spotkaniami towarzyskimi w wagonie barowym oraz dancingami.

The ticket price includes everything: security, multilingual guide support, dinners in renowned restaurants in the cities visited, tours by a luxury coach accompanying travelers along the entire route and all reservations, admission tickets and fees. A varied and rich breakfast is served daily in Al Andalus, while lunch and dinner are mainly eaten at local restaurants. All meals sample the traditional cuisine of the region and are accompanied by fine wines and liqueurs. The journey is varied with attractions inside the train: music recitals, social meetings in a bar car and dancing parties.







Europa

Royal Scotsman

Szkocja jest tajemnicza, a sporo miejsc jest słabo zaludnionych i naprawdę dzikich. Często nie prowadzi do nich żadna droga. Dlatego właśnie warto wybrać się w podróż pociągiem Royal Scotsman. A ta płynie niespiesznie i luksusowo. Rozpoczyna się od czerwonego dywanu rozkładanego dla pasażerów na peronie w Edynburgu.

W momencie przekroczenia progów pociągu jest się porwanym w świat mitów, legend i ponadczasowego luksusu. Godzinami obserwować można zmieniające się krajobrazy rozległych dolin, strzelistych szczytów, surowych brzegów i spokojne lustra jezior. Cóż za urok! Tak wygląda Szkocja z pokładu Royal Scotsman. Ze wszystkich luksusowych pociągów w Europie tylko ten posiada otwartą platformę widokową. Szczególnie warto ulokować się tu, gdy przekraczamy zatokę Firth of Forth słynnym kratownicowym mostem – wprost ogromne przeżycie.

Scotsman po raz pierwszy został uruchomiony w 1985 roku. Eleganckie kabiny z łazienką i prysznicami zapewniały niespotykany komfort i przyczyniły się do narodzin kolejowej legendy. W obecnej formie skład funkcjonuje od 1990 roku. W 2007 roku pociąg został ochrzczony jako Royal Scotsman i od tego czasu nieustannie podnosi poprzeczkę w zakresie prestiżu i innowacji. Uruchomione niedawno SPA to kolejny krok w stronę podróży idealnej.

Scotland is mysterious, with many of its places not greatly populated and really wild. Usually they lack any road connections. Hence you should make use of the railway and take on the journey aboard the Royal Scotsman train. The trip that glides leisurely and lavishly, begins with a red carpet for the passengers in Edinburgh.

With taking the first step on board you are snatched into a world of myths, folk tales and timeless splendor. Obvious choice is to sit for hours and gaze through the window at ever changing landscapes: long valleys, rocketing mountain tops, raw coasts and calm glittering mirrors of many lakes' surfaces. What a view! That is what Scotland looks like from the deck of The Royal Scotsman. Of all of the sumptuous trains in Europe, only that particular one has an open viewing platform. Especially worth getting cozy on while crossing the Firth of Forth estuary. Seeing it from the famous red truss bridge – simply an amazing experience.

The Scotsman was first launched in 1985. Stylish cabins with bathrooms and showers provided unprecedented comfort and contributed to the birth of a railway legend. The unit has been operating in its present form since 1990, to become known as the Royal Scotsman in 2007. It has continuously raised the bar on prestige and innovation ever since. The recently added SPA is another step towards the perfect voyage.

Ciekawostką jest, że Royal Scotsman nie ma jednej trasy, jak to zazwyczaj bywa w przypadku pociągów. Do wyboru jest kilka tras na terenie górzystego regionu Highlands – różniących się tematem przewodnim oraz czasem trwania podróży. Najkrótsza (kwintesencja Szkockich atrakcji) trwa dwa dni. Najdłuższa, odbywana tylko raz w roku podróż po całej Wielkiej Brytanii, zajmuje osiem dni. Do wyboru są również trasy tematyczne: szlakiem destylarni whisky, historycznych posiadłości czy zamków. Royal Scotsman kursuje sezonowo od maja do połowy października.

Wagon przeciętnego pociągu pomieści kilkaset osób, ale nie w Royal Scotsman. Tu nie liczy się ilość, lecz jakość. Dlatego jednorazowo w podróż pojedzie nie więcej niż 40 gości... w całym składzie. Załoga to kolejne 20 osób. Nie trudno policzyć, że na jedną osobę z obsługi przypada tylko dwóch gości. Wszystko po to, aby zapewnić maksymalny komfort oraz przestrzeń do odpoczynku i relaksu. O tak, przestrzeni w tym pociągu nie brakuje.

An interesting fact is that the Royal Scotsman does not have a single route, as is usually the case with trains. There are several paths to choose from in the mountainous Highlands – differing in their theme and duration. The shortest (the essence of Scottish attractions) lasts two days. The longest, once-a-year journey across the United Kingdom, takes eight days. There are also focused itineraries: along the route of whiskey distilleries, historic mansions and pure dead brilliant castles. Royal Scotsman runs seasonally from May to mid-October.

The car of an average train can accommodate several hundred people, but not in the Royal Scotsman. It is not the quantity that counts here, but the quality. That is why not more than 40 guests will go on a trip at a time... in the entire set of rail carriages. The crew is another 20 people. It is not difficult to calculate that there are only two guests per one host. All this to ensure maximum convenience and room for relaxation. Oh yes, there is no shortage of space in this train.





Wnętrza wagonów przenoszą w czasy krótkiej, acz cudownej epoki panowania Edwarda VII. Edwardiańskie salony i apartamenty pełne są wykwintnej elegancji, która jednak nie onieśmiela i nie przytłacza. Historyczny styl dopełniają polerowane drewniane panele i unikalne tkaniny w ciepłej tonacji, łącząc elegancję z lekkością i rustykalną prostotą.

W cenie przejazdu zawarto wszystkie atrakcje i wycieczki. Bez ograniczeń można korzystać też ze wszystkich udogodnień na pokładzie: SPA, restauracji czy baru. I oby starczyło nam czasu na skosztowanie całego nieprzeciętnego asortymentu alkoholi: ponad 60 marek „szkockiej”, bourbona i irlandzkiej whisky. Ale nie to zaskakuje najbardziej.

The interiors of the wagons take you to the times of the brief, but wonderful era of the reign of Edward VII. Edwardian lounges and apartments are full of exquisite elegance, which, however, does not intimidate or overwhelm. The historic style is complemented by polished wooden panels and unique fabrics in warm tones, combining class with lightness and rustic simplicity.

All attractions and tours are included in the price. You can also use all the amenities on board without restrictions: SPA, restaurant or bar. And may we have time to taste the whole extraordinary assortment of alcoholic beverages: over 60 brands of Scotch, bourbon and Irish whiskey. But that's not the most astonishing treat.





Na pokładzie Royal Scotsman każdy ma okazję ubrać się jak prawdziwy Szkot. Niezależnie od tego, czy jest się Szkotem z urodzenia, genealogii czy z głębi serca, można na własnej skórze poznać zalety i wady noszenia kiltu. Goście na czas podróży wypożyczyć mogą nie tylko zwyczajowe spódnice, ale również tweedowe marynarki, spodnie z tartanu czy kamizelki w kratę argyle. Jeśli nie chcemy, aby wspomnień czar uleciał zbyt szybko, zakupić możemy własny strój szkocki, uszyty na miarę przez Kinlocha Andersona, krawca Królowej.

Royal Scotsman nazywany bywa „szkockim dworkiem na szynach”. Coś w tym jest. Jego klimat doceniają znawcy luksusu i elegancji. By urządzić niezapomniane spotkanie, czy wyprawić na pokładzie uroczystość, często wynajmują cały skład pociągu.

On the Royal Scotsman, everyone has the opportunity to dress like a real Scotsman. Whether you're a Scot by birth, genealogy, or heartfelt, you can learn the pros and cons of wearing a kilt for yourself. During the trip, guests can rent not only the customary skirts, but also tweed jackets, tartan trousers and argyle-checked vests. If we do not want the memories to fade away too quickly, we can buy our own Scottish outfit, made to measure by Kinloch Anderson, the Queen's tailor.

The Royal Scotsman is sometimes called the "Scottish Manor on rails". There is something about it. Its atmosphere is appreciated by connoisseurs of luxury and elegance. To arrange an unforgettable meeting or to hold a celebration en route, they often rent the entire train set.





Europa

Golden Eagle Danube Express

Na pokładzie Danube Express zwiedzimy Europę Środkową w wyjątkowym stylu. Subtelne połączenie tradycji, eleganckiego wystroju i nowoczesnej technologii, tworzy klimat przypominający trochę złotą epokę kolei, kiedy to kwintesencją podróży był styl i elegancja, a nie zdolność do błyskawicznego przemieszczania się z miejsca na miejsce. Na pokładzie czeka gości tylko odpoczynek i relaks. Wszystko jest załatwione – od przyjęć z szampanem i pysznej kuchni regionalnej, po ciekawych przewodników i atrakcje na każdym przystanku eskapady.

Danube Express to prywatny pociąg, który jest luksusowym hotelem na kołach z wagonami sypialnymi w trzech kategoriach komfortu: Superior DeLuxe, DeLuxe i Heritage. Resztę uzupełniają wytworne wagony restauracyjne i wypoczynkowe oraz doskonale wykwalifikowany personel. Najbardziej luksusowe kabiny posiadają nie tylko prywatną łazienkę, ale i pełnowymiarową sofę, która na noc zamienia się w królewskie łóżko. Bardzo ciekawą sprawą są też dwa duże prywatne okna widokowe, z których jedno można otworzyć. Podróżny znajdzie również mnóstwo niezbędnych w nowoczesnym świecie dodatków: przyciemniane oświetlenie, gniazdko elektryczne, dostęp do sieci Wi-Fi czy sejf.

Pociąg zwyczajowo kursuje od wiosny do jesieni oraz w okresie sylwestrowo-noworocznym. W dziewiczą trasę Express wyruszył we wrześniu 2008 roku. Większość podróży była

On board the Danube Express we will visit Central Europe in a pretty special style. The subtle combination of tradition, exquisite decor and modern technology creates an atmosphere somewhat reminiscent of the golden age of railways, when style and elegance were the essence of the journey, not the ability to quickly move from A to B. Only rest and relaxation await the guests of Danube Express. Everything is taken care of – from champagne parties and delicious regional cuisine to interesting guides and attractions at every stop of the escapade.

Danube Express is a private train that is a luxury hotel on wheels with sleeping cars in three comfort categories: Superior DeLuxe, DeLuxe and Heritage. The rest is complemented by elegant restaurant and lounge carriages as well as highly qualified staff. The most luxurious cabins have not only a private bathroom, but also a full-size sofa that turns into a king bed at night. Two large private viewing windows, one of which can be opened, are also very compelling. Wagons provide a lot of accessories necessary in the modern world: dimmable lighting, electric sockets, Wi-Fi access and a safe.

The train usually runs from spring to autumn and during the the New Year's period. The Express embarked on its maiden tour in September 2008. Most of the trips then were organised



wówczas organizowana z Budapesztu do Stambułu – przez Rumunię i Bułgarię, z powrotem przez Serbię, ale częste były też wycieczki do Austrii, Słowacji, Polski, Czech i Niemiec. Skład pociągu może się różnić w zależności od zapotrzebowania i liczyć od 7 do 13 wagonów. Zabiera na pokład 64 pasażerów i oferuje jedne z najlepszych miejsc noclegowych w Europie kontynentalnej. Od 2015 roku właścicielem pociągu jest firma Golden Eagle Luxury Trains, która znacznie rozszerzyła wcześniejszą ofertę.

Każda wycieczka rozpoczyna się uroczystą kolacją powitalną, a kończy pożegnalną. Tras do wyboru mamy kilka. Jedną z najbardziej popularnych rozpoczyna się w Stambule i prowadzi przez Transylwanię. Goście w ciągu zaledwie siedmiu dni mają okazję zobaczyć wiele zamków i pałaców, a także jedne z najpiękniejszych krajobrazów Europy Środkowej.

Inną opcją może być trwająca dziesięć dni Bałkańska Odyseja. Trasa obejmuje Węgry, Rumunię, Bułgarię, Serbię, Bośnię i Hercegowinę, Słowenię oraz Włochy. Kolejowej

from Budapest to Istanbul – via Romania and Bulgaria, and the return via Serbia, but there were also frequent trips to Austria, Slovakia, Poland, Czechia and Germany. The train set may vary depending on the demand and consists of 7 to 13 cars. It takes 64 passengers on board and offers some of the best accommodation in continental Europe. Since 2015, the owner of the train is Golden Eagle Luxury Trains, which significantly expanded its previous offer.

Each tour begins with a gala welcome dinner and ends with a farewell feast. We have several routes to choose from. One of the most popular starts in Istanbul and goes through Transylvania. Visitors in just seven days have the opportunity to see many murky castles and charming palaces, as well as some of the most beautiful natural landscapes of Central Europe.

Another option might be the ten-day Balkan Odyssey. The route covers Hungary, Romania, Bulgaria, Serbia, Bosnia and Herzegovina, Slovenia and Italy. The railway



podróży towarzyszą liczne wycieczki terenowe poza pociągiem, w trakcie których można podziwiać pokaz koni „Puszta”, górskie zamki, twierdzę Draculi, średniowieczne miasta oraz spektakularne pejzaże. Bałkańska odyseja kończy się w romantycznej Wenecji. Czy można sobie wyobrazić piękniejszą podróż?



journey is accompanied by numerous off-road field trips, during which you can admire the “Puszta” horse show, mountain strongholds, Dracula’s fortress and spectacular scenery of medieval towns. The Balkan Odyssey ends in romantic Venice. Can you imagine a more alluring jaunt?





Europa

Linia Bergen i pociąg Flåm

Finse – niewielka norweska wioska, znana jako odtwórczyni roli lodowej planety Hoth w oryginalnej trylogii Gwiezdných Wojen. Nie prowadzą do niej żadne drogi. Można tam dotrzeć na nartach, rowerem lub pociągiem. Warunki są tak ekstremalne, że polarnicy wykorzystujący Finse jako teren treningowy, nazwali ten teren Małą Antarktydą. Otaczający miasteczko Hardangervidda to największy płaskowyż górski w Europie Północnej, ale także najwyższy położony fragment kultowej trasy kolejowej z Oslo do Bergen.

Pomysł budowy linii pomiędzy tymi ośrodkami powstał już w latach 60. XIX wieku. Gminy i prywatni inwestorzy pokryli około 20% kosztów inwestycji, resztę zapewniło państwo. Długo borykano się z brakiem kapitału lokalnych inwestorów i problemami politycznymi. W końcu 25 listopada 1909 roku pociąg z Bergen dotarł do Oslo. Powstała linia kolejowa jest arcydziełem inżynierii. Ręcznie wykuto

Finse – a small Norwegian village known for playing the role of the ice planet Hoth in the original Star Wars trilogy. There are no roads leading to it. You can get there on skis, by bike or train. The conditions are so extreme that polar explorers using Finse as a training ground have called the area Little Antarctica. Town is surrounded by Hardangervidda, the largest mountain plateau in Northern Europe – the highest situated fragment of the iconic Oslo-Bergen train route.

The idea of building a line between these centers was born in the 1860s. Municipalities and private investors covered about 20% of the investment costs, the rest was provided by the state. The lack of local investors' capital and political problems was a struggle for a long time. Finally, on November 25, 1909, a train from Bergen reached Oslo. The resulting railroad is an engineering masterpiece. 182 tunnels with a total length of





w skałach 182 tunele o całkowitej długości 73 km, w tym jeden dziesięciokilometrowy, a nad licznymi strumieniami przerzucono ponad 300 mostów.

Tunele miały skrócić trasę i umożliwić zwiększenie prędkości pociągów, a przede wszystkim uchronić linię przed częstym zamykaniem z powodu obfitych opadów śniegu. Stacja Finse (1222 m n.p.m), gdzie dawniej stacjonowały duże pługi odśnieżające zasypane tory, do dziś pozostaje jej główną atrakcją – najwyższym przystankiem kolei, najwyższym i najstarszym urzędem pocztowym w Norwegii oraz nietuzinkowym, ze względu na lokalizację, zabytkiem stylu Art Nouveau. Zaraz za miasteczkiem pociąg wjeżdża do tunelu Finse, w którym wznosi się na najwyższy punkt linii – 1237 m n.p.m.

Wyjątkowa sceneria za oknem ciepłego i wygodnego Bergensbanen zachęca do sycenia się widokami dzikiej i surowej przyrody. Jeśli ma się dużo szczęścia, w ciągu ośmiogodzinnej podróży można zobaczyć największe w Europie stado dzikich reniferów. Składa się ono z ponad 9000 zwierząt, poruszających się po terenie niczym falisty dywan. W białym puchu dostrzec można lisy polarne, sowy śnieżne i wiele innych gatunków arktycznej fauny i flory zamieszkującej ten wspaniały górski krajobraz.

Pociąg kursuje cały rok. W różnych momentach podróży można zatrzymać się na narty czy pieszą wycieczkę. Zimą narciarze okupują Voss, latem Park Narodowy kuszą pięknymi szlakami turystycznymi. Jedną z najpopularniejszych wędrówek na szczyt zaczyna się w Prestholtseter i obejmuje 2500-stopniowe schody zbudowane przez Sierpów z Nepalu.

Jako pociąg dalekobieżny, Bergensbanen posiada oczywiście wagon restauracyjny. Jeśli spędzamy tutaj noc – do dyspozycji mamy wagon sypialny, a w restauracji zamówić możemy

73 km, (including one ten-kilometer long), all manually carved in the rocks, and over 300 bridges, built over numerous streams.

The tunnels were to shorten the route and enable train speeds to be increased, but above all, to protect the line from frequent closure due to heavy snowfall. The Finse station (1222 m above sea level), where large snow plows used to have a depot, remains its main attraction to this day. It's the highest railway stop, the highest and oldest post office in Norway and, the most remarkable due to its location, a high-class Art Nouveau monument. Just outside the town, the train enters the Finse Tunnel, where it rises to the highest point of the line – 1,237 m above sea level.

The unique scenery outside the window of the warm and comfortable Bergensbanen invites you to enjoy the views of wild and raw nature. If you're lucky enough on your eight-hour journey, you can even come across Europe's largest herd of wild reindeer. It consists of over 9,000 animals that move across the terrain like a wavy carpet. Arctic foxes, snow owls and many other species of arctic fauna and flora inhabiting this magnificent mountain landscape can be seen in the white powder.

The train runs all year round. You can stop for skiing or hiking at different times. In winter, skiers occupy Voss, and in summer, the National Park entices with beautiful hiking trails. One of the most popular hikes to the summit begins at Prestholtseter and includes a 2,500-step staircase built by Nepalese Sherpas.

As a long-distance train, Bergensbanen naturally has a dining car. If we spend the night on the train – we can enjoy a sleeping compartment at our disposal and order breakfast

śniadanie. Z kolei w wagonie rodzinnym znajduje się pokój zabaw dla dzieci – z miękkimi zabawkami, ścianką wspinaczkową i dużym telewizorem, na którym wyświetla się kreskówki. Dla wielu pasażerów nieodzownym towarzyszem podróży jest smartfon czy laptop, a tu z pomocą przychodzi bezpłatne Wi-Fi oraz gniazdko elektryczne przy każdym siedzeniu.

Na wszystkich, którzy czują niedosyt, czeka coś wyjątkowego – Flåm Line – jedna z najbardziej stromych linii kolejowych na świecie. Godzinna przejażdżka zapewni to, co Norwegia ma do zaoferowania najlepszego. Flåm jest odnogą głównej linii kolejowej łączącej Oslo z Bergen, przekształconą w trasę turystyczną. Przebiega wzdłuż najdłuższego fiordu świata – Sognefjord. Jest jedną z najbardziej stromych linii kolejowych na normalnym torze – nachylenie wynosi 55‰ na 80% długości trasy.

in the restaurant. In turn, in the family car there is a playroom for children – with soft toys, a climbing wall and a large TV screen on which cartoons are displayed. For many passengers, a smartphone or a laptop is an indispensable travel companion, and here comes the free Wi-Fi and an electric socket at each seat.

For those who are unsatisfied, something special awaits – Flåm Line – one of the steepest railway lines in the world. An hour-long drive will deliver what Norway has the best to offer. Flåm is a leg of the main railway line connecting Oslo with Bergen, transformed into a tourist route. It runs along the most stretched out fjord in the world – the Sognefjord. It is one of the steepest railway lines on the normal track – the gradient is 55 ‰ on 80% of the route.



Wnętrze charakterystycznych ciemnozielonych wagonów Flåm przypomina zwykłe elektryczne pociągi regionalne: dwa rzędy dwuosobowych foteli, wieszaki na kurtki, półki na bagaż. Czegóż więcej jednak trzeba, gdy za oknem rozgrywa się nieustający spektakl. Panoramiczny widok na jedne z największych i najbardziej spektakularnych norweskich fiordów zapiera dech w piersiach. Na 20-kilometrowej trasie z Myrdal do Flåm doświadczamy niemal pionowego zjazdu 864 metry w dół.

Podczas niedługiej, lecz fascynującej podróży zobaczymy, że stromymi serpentynami wzdłuż wspaniałej trasy kolejowej biegnie droga – Rallarvegen. To jedna z najpopularniejszych ścieżek rowerowych w Norwegii. Zbudowano ją ponad sto lat temu, jako drogę pomocniczą przy budowie linii kolejowej. Każdego roku przejeżdża nią 20 000 rowerzystów!

The interior of the characteristic dark green Flåm carriages resembles ordinary electric regional trains: two rows of double seats, coat hangers, luggage racks. But what more is needed when a never-ending spectacle takes place outside the window. The panoramic view over some of Norway's wildest and most spectacular fjords is breathtaking. On the 20-kilometer route from Myrdal to Flåm, we experience an almost vertical descent 864 meters downhill.

During a short but fascinating journey, we will see a dirt road full of steep serpentine running alongside the magnificent railway route. Rallarvegen is one of the most popular bike paths in Norway. It was built over a hundred years ago as an auxiliary road in the construction of the railway line. Every year 20,000 cyclists pass it!







Europa

Glacier Express

Podróż z Glacier Express to wciąż zmieniający się krajobraz i towarzyszące temu niezwykle emocje. A to wszystko po najwyższych górach Europy – Alpach. Mimo że pociąg nazywamy Expressem, jego prędkość rozczaruje spragnionych adrenaliny. Pokonanie 291 km „ekspresowi” zajmuje osiem godzin, a średnia prędkość to raptem 40 km/h. Ale to i tak niezłe. Gdy pierwszy raz pociąg pokonywał swoją trasę, przejazd zajął mu jedenaście godzin. Z czasem Glacier Express zasłużył sobie na miano „najwolniejszego pociągu pospiesznego świata”.

Podróż Ekspresem Lodowcowym to czyste uwodzenie zmysłów. Ze stoickim spokojem przemierzamy łąki i górskie przełęcze, okrążamy kamienne zamki otoczone górkimi dziewczymi krajobrazami, mijamy ekskluzywne kurorty, głębokie wąwozy, przepiękne doliny i majestatyczne jezioro Sils. Największe wrażenie robi jednak to, że pociąg pokonuje liczne zakręty i pętle na niemałej wysokości – przeciska się przez Wielki Kanion Szwajcarii i wjeżdża na Przełęcz Oberalp (2046 m n.p.m.). W pełnej serpentyn trasie przekroczymy 291 mostów oraz przejedziemy przez 91 tuneli. Na trasie Lodowcowego Ekspresu znajdziemy tyle atrakcji, że nie sposób je wszystkie omówić. W końcu docieramy do St. Moritz – szwajcarskiej zimowej krainy czarów i kolebki alpejskiej turystyki, bazy wypadowej na tysiące tras turystycznych w samym środku Alp.

Ekstrawagancki pociąg, majestatyczne Alpy, ekstatyczne wręcz doznania – wszystko to zaczęło się już prawie sto lat temu. To właśnie w szalonych latach dwudziestych – jak

A journey with Glacier Express means a constantly changing landscape and the accompanying sensations. And all this in the highest mountains in Europe – the Alps. Although we call the train the Express, its speed will disappoint those who are hungry for adrenaline. It takes eight hours to cover 291 kilometers on this “express train”, and the average speed is only 40 km/h. But that’s fine. The first time rail wagons covered the route, it took eleven hours to travel. Over time, the Glacier Express has earned its reputation as “the slowest express train in the world”.

Traveling on the Glacier Express is pure seduction. We traverse meadows and mountain passes stoically, orbit stone castles surrounded by unspoiled mountain landscapes, pass exclusive resorts, deep gorges, beautiful valleys and the majestic Lake Sils. The most impressive thing, however, is that the train passes numerous turns and loops at a considerable height – it squeezes through the Grand Canyon of Switzerland and enters the Oberalp Pass (2046 m). On the route full of serpentines, we will cross 291 bridges and pass through 91 tunnels. There are so many attractions on the Glacier Express route that it is impossible to discuss them all. Finally, we reach St. Moritz – the Swiss winter wonderland and the cradle of alpine tourism, the starting point for thousands of hiking trails in the middle of the Alps.

Extravagant train, majestic Alps, even ecstatic experiences – it all started almost a hundred years ago. It was the crazy 1920s – as this decade of the 20th century was called



nazywano tę dekadę XX wieku – za-
można klasa wyższa odkryła uroki Alp
Szwajcarskich. Koleje wykorzystały
ten potencjał turystyczny otwierając
między innymi pierwsze połączenia
kolejowe między kantonami Gryzoni
na wschodzie i Wallis na zachodzie.
Nadano im nazwę Glacier Express.
Chodziło o to, aby stworzyć markę
luksusowego połączenia pomiędzy
dwoma znanymi szwajcarskimi ku-
rortami: Zermatt i St. Moritz. Pierwszy
Express Lodowcowy przejechał trasę
25 czerwca 1930 roku. Obecnie co
roku korzysta z niego 250 tys. pasa-
żerów. W sezonie letnim uruchamia-
ne są cztery pary pociągów, w zimie
– jedna.

W każdym składzie Glacier Express
znajduje się wagon restauracyjny
oraz wagony panoramiczne klasy
1 i 2. W 2019 roku operator pociągu
poszerzył ofertę i stworzył, dla naj-
bardziej wymagających, klasę Excel-
lence, gwarantującą... miejsce przy
oknie. W ten sposób każdy może cie-
szyć się własnym, ekskluzywnym pej-
zażem w przeszklonym wagonie. Ale
to nie wszystko. Już na peronie go-
ści klasy Excellence wita concierge,
dbający o odprawę i bagaż. W cza-
sie trasy załoga raczy pasażera pre-
mium szampanem i fascynującymi
opowieściami o mijanych atrakcjach,

– when the wealthy upper class di-
scovers the charms of the Swiss
Alps. The railway made the most of
the tourist potential by opening,
inter alia, the first rail connections
between the cantons of Graubün-
den – in the east and Wallis – in the
west. They were given the name
Glacier Express. The idea was to cre-
ate a brand of luxury connection
between two famous Swiss resorts:
Zermatt and St. Moritz. The first Gla-
cier Express traveled on June 25,
1930. Currently, 250 000 people use
it every year. In the summer season,
four pairs of trains are launched, in
winter – one.

Each Glacier Express train includes
a dining car and panoramic class
1 and 2 cars. In 2019, the train ope-
rator expanded the offer and cre-
ated the Excellence class for the
most demanding customers, gu-
aranteeing ... a window seat. In this
way, everyone can enjoy their own
exclusive landscape in a glass car.
But it is not everything. Already on
the Excellence class platform, gue-
sts are greeted by a concierge who
takes care of check-in and luggage.
During the tour, the crew treats the
passenger with premium champa-
gne and fascinating stories about
the attractions, nature, country and



przyrodzie, kraju i ludziach. A gdy ktoś zapragnie więcej informacji do dyspozycji ma osobisty tablet z szeroką bazą wiedzy na temat Lodowego Expressu i Alp. W barze czeka natomiast na gości regionalny posiłek składający się z pięciu dań oraz szeroki wybór alkoholi. Cóż dodać? Jazda klasą Excellence to uczta dla zmysłów.

people. And when someone wants more information, they have a personal tablet with a wide knowledge base about the express and the Alps. In the bar, guests can enjoy a regional five-course meal and a wide selection of alcoholic beverages. What more can be added? Driving the Excellence Class is a feast for the senses.





Europa

Express Bernina

Może Glacier Express jest słynniejszy, ale to Bernina jest najwyższą przeprawą kolejową w Alpach. Z wyglądu Glacier niemal nie różni się od Berniny: takie same czerwone wagoniki z białymi akcentami – flaga Szwajcarii, podobne panoramiczne okna i częściowo przeszklone dachy. A jednak jest inny.

Trasę Berniny kilka lat temu wpisano na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Niewielki czerwony pociąg wyjeżdża ze stolicy Gryzonii – Chur, by po 5 godzinach wjechać na stację końcową do włoskiego miasteczka Tirano. Ostry powiew mroźnego powietrza orzeźwia w mgnieniu oka. Pasażerowie zachwyceni widokami skąpanych w śniegu gór, biegają po pociągu jak szaleni. Każdy chce zobaczyć jak najwięcej, szuka idealnego miejsca na zdjęcie życia. A jest co uwiecznić. Pociąg przejeżdża niedaleko lodowca Morteratsch, wspina się na przełęcz Bernina położoną na wysokości 2253 m n.p.m., wije się zakrętami w dół do Poschiavo. Informacje o widocznych dla pasażera za

Perhaps the Glacier Express is more famous, but Bernina is the highest railway crossing in the Alps. In appearance, the Glacier is almost the same as the Bernina: the same red cars with white accents – the Swiss flag, similar panoramic windows and partially glazed roofs. And yet it is different.

Bernina's route was inscribed on the UNESCO World Heritage List a few years ago. The small, vividly painted train leaves the capital of Grisons – Chur, and after 5 hours it arrives at the end station in the Italian town of Tirano. The sharp breath of frosty air refreshes you in the blink of an eye. Passengers, delighted with the views of the snow-covered mountains, rush along the train frantically. Everyone wants to see as much as possible, looking for the optimum spot for their prize-winning photo. And there is plenty to capture. The train passes the Morteratsch glacier, climbs the Bernina Pass at 2,253 m above sea level, and winds its way down to Poschiavo. Information





oknem atrakcjach można odbierać w kilku językach przez słuchawki, które każdy podróżujący znajdzie przy swoim siedzeniu.

Kto jedzie aż do Tirano, doświadczy kolejnej osobliwości na trasie: w Brusio pociąg przejeżdża po spiralnym wiadukcie, dzięki któremu możliwe jest pokonanie na stosunkowo krótkim odcinku 20-metrowego wzniesienia, utrudniającego zjazd do przepięknego Tirano. W powietrzu nie ma już śladów ostrego zimna. Po zjechaniu do doliny stało się delikatne i ciepłe. Minęło niecałe pięć godzin, a można odnieść wrażenie, jakby zmieniła się strefa klimatyczna. Tirano to idealne miejsce na kieliszek Martini i lunch (w ekspresie podawane są jedynie przekąski). Latem – ku uciechu fotografów – do składu Berniny doczepia się żółty odkryty wagon, kiedyś używany do transportu towarów.

Bernina jest 15 lat starsza od swojego kuzyna Glacier Express. Kiedy w 1900 roku wyruszyła w swoją pierwszą trasę, była majstersztykiem ówczesnej inżynierii. Aby na odcinku ok. 120 km pokonać kolosalną różnicę wysokości, liczącą 1824 m, trzeba było zbudować 55 tuneli (w tym jeden prawie 6-kilometrowy) oraz 196 wiaduktów i mostów. Z założenia kolej miała obsługiwać również ciężki transport towarowy. Inżynierowie musieli więc tak zaprojektować trasę, by nachylenie nie przekraczało krytycznych 7%. Dlatego w najbardziej stromych miejscach pojawiają się spiralne wiadukty.

Alpejskie doliny (Engadyna, Valtellina i Poschiavo), które miała połączyć Bernina, przez wieki były ze sobą związane kulturowo i handlowo. Brakowało pomiędzy nimi jedynie nowoczesnego środka komunikacji. Kiedy pod koniec XIX wieku powstały konkurencyjne przeprawy

about attractions visible to the passenger outside the window can be received in several languages, through headphones that every traveler will find at his seat.

Whoever goes all the way to Tirano will experience another peculiarity on the route: in Brusio, the train passes over a spiral viaduct, thanks to which it is possible to overcome a relatively short 20-meter hill, making it difficult to decline to the beautiful Tirano. No more traces of severe cold in the air out there. After descending into the valley, it feels tender and warm. Less than five hours have passed, and you get the impression that the climate has changed. Tirano is the perfect place for a glass of Martini and lunch (the express only serves snacks). In the summer – to the delight of photographers – a yellow open wagon, once used for transporting goods, is attached to Bernina's depot.

Bernina is fifteen years older than her cousin, Glacier Express. When she embarked on her first tour in 1900, it was a masterpiece of engineering. In order to overcome the colossal height difference of 1,824 m over a distance of approximately 120 kilometers, 55 tunnels (including one almost 6 kilometers long) as well as 196 viaducts and bridges had to be built. By design, the railway was also to handle heavy freight transport. The engineers had to design the route in such a way that the slope did not exceed the critical 7%. That is why spiral viaducts appear in the steepest places.

Bernina's goal was to connect three Alpine valleys culturally and commercially linked for centuries: Engadine, Valtellina and Poschiavo. The only thing missing between them was a modern means of transportation. When competitive railroad crossings across the Gotthard and Brenner Alpine





kolejowe przez alpejskie przełęcze Gotarda i Brennera, szybkie powstanie kolei stało się priorytetem. Uratowało okolice przez wyludnieniem, w dodatku przyciągnęło tysiące turystów zasilających regionalną gospodarkę. Berninę zbudowano z lokalnych materiałów, zasilono prądem z okolicznych elektrowni. Przy obsłudze znaleźli pracę mieszkańcy górskich dolin. Można powiedzieć – jest swojego rodzaju produktem regionalnym.

passes were built in the late 19th century, the rapid construction of the railways became a priority. It saved the area from depopulation and, in addition, attracted thousands of tourists who contributed to the regional economy. Bernina was built from local materials and was powered by electricity from nearby power stations. Work in serving guests was found by many inhabitants of the mountain valleys. It would be fair to say – it is a kind of regional product.



Azja

Kolej Transsyberyjska i Bajkalsko-Amurska

Kolej Transsyberyjska

„Zbuduje Wielką Syberyjską Drogę” – pomyślał pewnego dnia car Aleksander III. To nie mogła być zwykła kolej. Od samego początku miała być długa i rozległa – jak Rosja, którą trudno pojąć i zmierzyć. Ważny strategicznie Daleki Wschód trzeba było zintegrować z resztą kraju i w niepewnych czasach podporządkować władzy centralnej. Formalnie budowała ją Rosja wraz z Chinami... w rzeczywistości podlegała całkowitej kontroli Rosji. Budowa kosztowała więcej niż zakładano i osiągnęła niebotyczną wartość miliarda ówczesnych złotych rubli. Ostatni odcinek uruchomiono w 1916 roku.

Trasa tego spektakularnego przedsięwzięcia przebiega przez 8 stref czasowych, a całkowita długość torów wynosi 9288 km. Biegnie z Moskwy do Władywostoku i do dzisiaj jest jednym z ważniejszych (zarówno turystycznie, jak i strategicznie) szlaków transportowych Azji. Kolej transsyberyjska jest jak Rosja: różnorodna i tak kontrastowa, że niełatwo ją jednoznacznie opisać i zdefiniować.

Trans-Siberian Railway

“I am going to build a Giant Siberian Road” – said the emperor Alexander III. It was not supposed to be an ordinary railway. The initial idea was to make it long and extensive, just like hard-to-understand and hard-to-measure Russia. The strategically important Far East had to be integrated with other parts of the country and made subordinate to the central authorities in uncertain times. Officially it was built by Russia together with China... in reality it was totally under Russian control. The expenses which the railway entailed were higher than previously assumed, and the final value was an astonishing billion of gold rubles of that times. The last section was handed over for use in 1916.



This spectacular train goes through 8 time zones, and the total length of the route is 9288 kilometers. It starts in Moscow and ends in Vladivostok, and has always been one of the most significant trails in Asia, both for tourists and in strategic terms.

Sama podróż z Moskwy do Władywostoku trwa około 6-7 dni i zależy od rodzaju pociągu. Podróźni podczas wyprawy mają okazję podziwiać takie miasta jak: Niżny Nowogród, Perm, Jekaterynburg, Omsk, Nowosybirsk, Krasnojarsk, Irkuck czy Ułan Ude. Od trasy głównej mamy kilka odgałęzień, które otwierają chętnym drogę do Chin oraz Mongolii, a także zapewniają interesującą wycieczkę wzdłuż jeziora Bajkał – wszystko wedle życzenia. Orientalna wyprawa prowadzi przez liczne tunele i interesujące pod względem architektonicznym mosty. Sprawiają one, 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 najciekawsze atrakcje na trasie przejazdu.

Kilkudniowy przejazd nie musi oznaczać długiej i monotonnej jazdy! W wielu miejscach można zrobić postój, udać się na zwiedzanie czy zakupy, a potem znów wsiąść do pociągu. W okresie letnim wiele produktów regionalnych kupimy wprost na peronie, gdzie okoliczni mieszkańcy rozkładają swoje kramy, niczym na targowisku.

The Trans-Siberian Railway is like Russia: diverse and contrastive, while any attempts to describe or define it are futile.

The very journey from Moscow to Vladivostok takes about 6-7 days and depends on the type of the train. On the way travelers have a great opportunity to see such towns as Nizhny Novgorod, Perm, Yekaterinburg, Omsk, Novosibirsk, Krasnoyarsk, Irkutsk and Ulan Ude. There are a few branches from the main route, which let you head for China and Mongolia as well as guarantee an interesting adventure along Lake Baikal – as per your needs. The oriental journey takes you through numerous tunnels and architecturally attractive bridges. Thanks to them, the train view of “Blue Eye of Siberia” is a unique experience, commonly perceived as one of the greatest tourist attractions in the world. Alternative routes of the Trans-Siberian Railway are usually made available in the summer for the richest tourists who wish to see the most interesting attractions on the way.

A few-day travel does not necessarily mean a long and monotonous journey! There are many places in which passengers can have a break, go sightseeing or shopping, and then get





Zupełnie inne doznania będzie miała osoba podróżująca pierwszą lub drugą klasą od tej, której przyszło jechać w najtańszych wagonach „płackartnych”. W wyższych klasach oczywistą sprawą jest odpowiedni poziom prywatności i wygody: miękkie siedzenia i lampki przy łóżku. „Płackartnyj” natomiast jest bezprzedziałowym, 53-osobowym wagonem z piętrowymi kuszeczkami. Mimo ograniczonej wygody panuje tam największa różnorodność i błyskawicznie następuje integracja wspomagana herbatą z samowaru oraz samogonem, a wielojęzyczni turyści odbywający swą podróż życia, spotykają się ze zwykłymi Rosjanami, którzy jadą do pracy czy w odwiedzinę do krewnych.

Magistrala Bajkalsko-Amurska

Magistrala łączy Syberię z brzegami Pacyfiku. Trasa ma ponad 4000 km, z czego 500 km przebiega przez obszar wiecznej zmarzliny. Przecina siedem wielkich pasm górskich i kilka potężnych syberyjskich rzek. Przemierzamy okolice zupełnie nietknięte cywilizacją, gdzie nawet obecnie dociera niewielu cudzoziemców...

Historię tej linii kolejowej nazywa się historią ostatniego wielkiego przedsięwzięcia Związku Radzieckiego, które miało pomóc w rozwiązaniu ekonomicznych

back on the train. In the summer numerous local products are available on the train platforms as local people wait at the stands, like in the marketplace. The travel experience may differ however, depending if the passenger has chosen the first or second class, or decided on the cheapest carriages, the so-called “płackartnyj”. Certainly higher classes prioritize privacy and comfort: soft seats and bedside lamps. “Płackartnyj” in turn is a 53-passenger open coach with couchettes. In spite of limited comfort, it is a guarantee of the biggest versatility, instant integration, supported by a samovar tea or moonshine, while multilingual tourists who experience the travel of their life can meet ordinary Russians who commute to work or visit their relatives.

Baikal-Amur Mainline

The mainline is a link between Siberia and the Pacific. The route is over 4000 kilometers long, 500 kilometers of which goes through the permafrost area. It crosses seven large mountain ranges and several giant Siberian rivers. Passengers travel across virgin lands, currently visited by few foreigners...

The history of this railway is referred to as the history of the last great undertaking of the Soviet Union whose





problemów tego kraju. Celem budowy Magistrali Bajkalsko-Amurskiej było nie tylko stworzenie nowego połączenia kolejowego, ale również zagospodarowanie bezludnych dotychczas terenów i związane z tym przesiedlenie ludności oraz polepszenie międzynarodowych stosunków gospodarczych, w tym głównie z Japonią. Budowę rozpoczęto także, a może przede wszystkim, ze względów strategicznych. Celem była alternatywa dla Kolei Transsyberyjskiej na wypadek konfliktu z Chinami.

Większą część odcinka dalekowschodniego zbudowano w latach 1944-1946 przy pomocy więźniów gułagów, głównie niemieckich i japońskich jeńców wojennych. Po śmierci Stalina budowa ustała na ponad 20 lat. W 1974 roku dziesiątki tysięcy idealistycznie nastawionych młodych ludzi zareagowały na apel Leonida Breżniewa, który wezwał ich do porzucenia domów, wyruszenia na Syberię i zaangażowania się w budowę linii kolejowej, łączącej Bajkał z Pacyfikiem. Potem tysiące ochotników zaczęło gromadzić się w lasach tajgi pod hasłem „Zbudujemy autostradę z Bajkału do Amuru”. Wierząc w sens projektu, ludzie ci opuścili domy, rodziny i dotychczasowe życie, aby jako wolontariusze, przez kolejnych 30 lat pracować przy budowie kolei, która została ukończona dopiero w 2003 roku.

main purpose was to assist in solving economic solutions of this country. The idea behind building the Baikal-Amur Mainline was not only to create a new rail link but also manage deserted areas as well as relocate inhabitants and improve international economic relations, especially with Japan. The decision to initiate the construction was primarily taken for strategic reasons. The purpose was the alternative to Trans-Siberian Railway in case of a conflict with China.

Most of the Far-Eastern section was completed in the years 1944-1946, the main labor force was prisoners in gulags, mainly German and Japanese prisoners of war. When Stalin had died, the construction was suspended for over twenty years. In 1974 dozens of thousand young idealists reacted to Leonid Brezhnev's call for abandonment of homes, travel to Siberia and commitment to construction of the railway linking Lake Baikal with the Pacific. Afterwards thousands of volunteers gathered in taiga with a view to "Building a motorway from Baikal to Amur". Believing in the importance of this initiative, people left their homes, families and ordinary life to spend 30 years working voluntarily on the construction of the railway, completed only in 2003.



Trasa rozpoczyna się w miejscowości Tajszet, gdzie odbija od Kolei Transsyberyjskiej, biegnącej z Moskwy. Następnie przekracza trzy rzeki: Angarę, Lenę oraz Amur i kończy bieg nad brzegiem Oceanu Spokojnego w miejscowości Sowieckaja Gawań. Magistrała to ponad 25 km tuneli, 142 mosty, 4300 km torów kolejowych ułożonych na surowych i dzikich obszarach Syberii. Najdłuższym tunelem na tej trasie (oraz w Rosji) jest Tunel Północnomujski o długości ponad 15 km.

Dzięki niemu przejechanie trasy, którą pociąg wcześniej pokonywał w 2,5 godziny, zajmuje 15 minut. Już od początkowej stacji trasa przebiega wśród gór. Śnieg utrzymuje się tu, aż do początku czerwca. Większość przystanków to niewielkie osiedla, za którymi ciągną się bezludne połacie tajgi. Docieramy nad Bajkał. Najstarsze i najgłębsze jezioro słodkowodne świata mamy tuż za oknem – wzdłuż jego brzegów położono 23 km torów. Widok wysokich nagich szczytów przyprawia niejednego

o zawrót głowy. Trasa prowadzi przez okolice zupełnie nieknięte cywilizacją, co dodaje podróży świeżości i stwarza poczucie bycia pionierem. W zestawieniu ze szlakiem tak nietuzinkowym samym w sobie, mijane miasta wydawać się mogą najmniej atrakcyjne. Stanowią jednak doskonale położone bazy wypadowe do zwiedzania kraju, oferujące ciekawe propozycje noclegu i aktywnego wypoczynku.



The journey starts in Tayshet where it forks from the Trans-Siberian Railway, originating in Moscow. Next it crosses three rivers, Angara, Lena and Amur, and ends by the shores of the Pacific Ocean in Sovetskaya Gavan. The mainline consists of over 25 kilometers of tunnels, 142 bridges, 4300 kilometers of rails positioned on harsh and wild parts of Siberia. The longest tunnel on the route (and in Russia) is Severomuyskiy Tunnel, over 15 kilometers long.

Thanks to this tunnel, passengers do not need to wait for 2,5 hours to cover the distance, now it only takes 15 minutes. Starting from the first station, the route goes through mountains. Snow rests here until the outset of June. Most stops are minor neighborhoods surrounded by deserted stretches of taiga. Finally you reach Lake Baikal. The oldest and deepest freshwater lake in the world is just behind the window – there are 23 kilometers of railway along its

edges. The view of high summits is breathtaking. The route goes through intact and virgin areas, which adds freshness and makes you feel like a pioneer. In the light of such special route, towns on the way may seem less attractive. Yet they serve as perfect starting points for visiting the whole country, offering attractive accommodation and active holidays.





Dostępna jest druga klasa z przedziałem sypialnym mieszczącym cztery osoby oraz trzecia klasa, gdzie podróżujemy w wagonie bez przedziałów. Niedostępne są natomiast wagony pierwszej klasy z przedziałami dwuosobowymi. Z tego powodu podróżni, którzy chcieliby mieć trochę intymności, muszą wykupić cały 4-osobowy przedział.

Mimo potencjału turystycznego oraz planów zagospodarowania dziewiczych przestrzeni, obecnie na trasę wyrusza tylko jeden pociąg dziennie. Dzięki temu BAM jest wyjątkową gratką dla tych, którzy poszukują wyjątkowych przygód.

Passengers may feel free to choose the second class with a four-person sleeper, and the third class with an open coach. However it is not possible to choose first-class carriages with 2-person compartments. For this reasons travelers who would like to get a bit of privacy need to purchase the entire 4-person compartment.

Despite a considerable touristic potential and huge plans for managing the virgin lands, only one train a day is on the move. Thanks to this, BAM is a special treat for those who look for truly unique adventures.



Azja

Odyseja Dekanu

Indyjska odyseja trwa osiem dni. Niby to niewiele, trochę ponad tydzień, ale tydzień tak bogaty w przeżycia, doświadczenia i emocje, że wystarczy na wiele miesięcy, a nawet lat.

W atlasowych, miękkich wnętrzach, wśród przytulnych mebli, doświadczamy niezrównanych doznań i luksusu. W niebywałym komforcie podróżujemy wśród masywnych twierdz, wznoszących się ponad miastami – świadectw potęgi dawnych władców. Wyruszamy na safari śladami niezwykle rzadkich tygrysów bengalskich, które przetrwały w leśnych sanktuariach dawnego Imperium Maharasztry i docieramy do mistrzowskich zabytków indyjskiej architektury, wpisanych na listę światowego dziedzictwa UNESCO.

Charakter doznań związanych z podróżą sugeruje już sama nazwa – Odyseja Dekanu (Deccan Odyssey). Dekan to największy płaskowyż środkowych i południowych Indii, Odyseja natomiast nawiązuje do 10-letniej wędrówki Odyseusza. Grek w czasie swej wędrówki widział wiele dziwów i niezwykłości. Równie wiele niezapomnianych doznań czeka na pasażerów Odysei Dekanu. Zwiedzane obiekty są skrupulatnie wybierane tak, aby podróżni mogli w pełni docenić historię oraz bogactwo krainy Wielkich Mogołów i... jeszcze większych maharadzów.

Wielokrotnie nagradzany jako jeden z najlepszych luksusowych pociągów Azji, wyruszył w dziewiczą podróż 16 stycznia 2004 roku. Nazwany „błękitną limuzyną na szynach”, jest wspólnym przedsięwzięciem rządu Maharasztry, Ministerstwa Kolei

Indian odyssey takes eight days. It seems short, a bit more than a week, but the week rich in such moments, experiences and emotions is enough for many months, maybe years.

In satin soft interiors, surrounded by cozy furniture, you can experience unparalleled moments and luxury. Feeling purely comfortable, you come across massive strongholds overlooking the towns, a proof of power of former rulers. You go to safari, following rare species of Bengal tigers which survived in forest sanctuaries of the former Empire of Maharashtra, and reach the spectacular monuments of Indian architecture, a UNESCO World Heritage Site.

The nature of experiences related to the travel is explained in the name – Deccan Odyssey. Deccan is the biggest plateau of central and southern India, Odyssey in turn refers to a 10-year walk of Odysseus. While wandering, a Greek saw many strange things and unique places. The same memorable moments can be experienced by passengers of Deccan Odyssey. The sites are carefully selected so that travelers can fully appreciate the history and wealth of the land of Mughal Empire and... stronger Maharajahs.

Repeatedly rewarded as one of the best luxury trains in Asia, Deccan Odyssey started its first trip on 16 January 2004. Referred to as “sky-blue rail limousine”, it is a mutual achievement of the Maharashtra’s government, the Minister of







Indii i rządu centralnego. Zaprasza gości do ekskluzywnych wnętrz urządzonych z przepychem w etnicznym stylu. Celem zaferowania podróżnym najnowocześniejszych udogodnień, wyposażenie składu jest regularnie modernizowane.

Historia Odysei Dekanu, choć niezbyt stara, potwierdza powiedzenie, że żadna bariera nie jest w stanie zahamować spełnienia ludzkich marzeń. To, o czym marzyli wizjonerzy, twórczy rzemieślnik zmienił w rzeczywistość. Każdy z 21 wagonów ozdobiony jest niebiańskim wystrojem, nawiązującym do eleganckiego stylu podróżowania Maharadzów. Perfekcyjny akcent delikatności i królewskości można dostrzec

Indian Railway and central government. It invites guests to exclusive interiors, impressing with ethnic style and wealth of Maharajahs. To provide travelers with modern facilities, the equipment of the rolling stock has been regularly improved and modernized – ever since it started operating.

Although it is not long, the history of Deccan Odyssey confirms that nothing can prevent people from making their dreams come true. What visionaries dreamed about a creative artisan turned into reality. Each of 21 carriages is decorated with a heavenly interior, referring to the elegant Maharajah's traveling style. A perfect touch of

w każdym szczególe. Zapewnione mamy wszystko, czego byśmy zapragnęli w podróży: codzienne gazety, kantor wymiany walut, kabiny klasy królewskiej, restauracje z różnymi kuchniami, salonik, nowoczesny wagon konferencyjny (spełniający funkcję mobilnego centrum biznesowego, w którym można skorzystać z komunikacji satelitarnej), nawet relaksacyjne SPA.

Jednocześnie pociąg przewozi nie więcej niż 80 pasażerów, dochodzi do tego załoga, liczącą ponad 30 osób. Jest bardzo przestronnie. Na jeden wagon przypada zaledwie ośmiu gości.

Tras pociągu Odyseja Dekanu jest sześć. Prowadzą do pięknych plaż w Goa i Maharashtra, a także do obszaru Pune z interesującymi fortami i pałacami w Marathas oraz Aszramie. Goście odkrywają niezwykle skalne świątynie w grotach Adżanty i Elury, nowoczesne miasta, takie jak Mumbai. Będą mieli również okazję rozsmakować się w tradycyjnej kuchni i zanurzyć w oszałamiających targowiskach Radżastanu.

Każda chwila tej wyjątkowej odysei, na pokładzie tego szczególnego wężu, pozwala doświadczyć pełni barw, smaków i zapachów niezwykłego kraju. Takie doświadczenie pozostaje w pamięci na całe życie.

gentleness and royal authority can be found in every single detail. There is everything a traveler may need: daily papers, currency exchange bureau, royal cabin, restaurant with various food, sitting room, modern conference car (serving as a mobile business center which gives access to satellite communication), and even a relaxing SPA.

The train can accommodate up to 80 passengers at a time, plus a 30-person crew. It is very spacious. One carriage is intended for eight guests only.

There are six routes of the Deccan Odyssey train. They take you to beautiful beaches in Goa and Maharashtra, as well as Pune area with interesting forts and palaces in Marathas and Ashram. Guests can discover unique rocky temples in the caves of Ajanta and Elura, modern towns, such as Mumbai. They can also have a taste of traditional food and immerse in the world of astonishing marketplaces of Rajasthan.

Every single moment of this unique odyssey, on board of this quaint vehicle, lets you experience an abundance of this unusual country's colors, flavors and aromas. Such experiences stay in your memory forever.







Maharajas' Express

Indie, Kraina Maharadzów, zapraszają na wyjątkową ucztę zmysłów – podróż koleją w czasie której goście prowadzą królewskie życie, niedalekie standardem od tego, które wiedli dawni władcy. Do tego wspaniałe panoramy, zapierająca dech w piersiach romantyczna architektura, bogata kultura, zapadające w pamięć miejsca i dźwięki. Czy jest lepszy sposób na przeżycie tygodnia niezrównanego luksusu?

Ekspres Maharadży (Maharajas' Express) jest najdroższym luksusowym pociągiem świata, wzorowanym na tych, którymi dawniej podróżowali maharadzowie. Urządzając wystrój, inspiracje czerpano z ich prywatnych salonów. Udało się odtworzyć ten sam dawny rozmach osobistych wagonów indyjskich radży: ściany wagonów obito dywanami, a zdobione i wyszywane zasłony są rękodziełem hinduskich rzemieślników. W każdej z kabin, w tym w jadalniach, panuje nostalgia za dawną wielkością. Osobliwy wystrój, połączony ze współczesnymi

India, the Land of Maharajas, invites you to a unique feast for senses – a rail travel during which guests lead a royal life, similar to the one of old rulers. Plus outstanding panoramas, breathtaking romantic architecture, diverse culture, memorable places and sounds. Is there any better way of enjoying a week of unparalleled luxury?

Maharajas' Express is the most expensive luxury train in the world, modeled after the ones used by Maharajas years ago. Arranging the interior, inspirations derived from their private living rooms. The same atmosphere of former private carriages of Indian rajahs has been restored: walls of the carriages have been coated with carpets, while decorative and embroidered curtains come from Indian craftsmen. In each of the cabins, including the dining rooms, there is nostalgia for its former magnitude. Distinctive decorations, combined with modern facilities, create aura of unequalled luxury and wealth.

udogodnieniami, tworzy aurę niezrównanego luksusu i epatuje bogactwem.

Nazwa nie jest przypadkowa – wszystko, co pasowało do indyjskiego monarchy, zostało w jakiś sposób włączone do pociągu i podróży. Ogromne łóżka wysadzane klejnotami, kabiny, które zawstydziłyby apartamenty pięciogwiazdkowych hoteli, czerwony dywan na całej powierzchni i gościnność, której pozazdrościłby nawet radża z dawnych czasów! To wszystko, a nawet więcej, sprawia, że Maharajas' Express to nie tylko podróż. To styl życia i siedem dni boskiej błogości. Apartamenty gościnne (łącznie jest ich 14) nazwano na cześć drogocennych klejnotów: Moti (perła), Manik (rubin), Heera (diament), Panna (szmaragd), Neelam (niebieski szafir) itp. Wszystkie kabiny i apartamenty wyposażone są w duże panoramiczne okna, przez które można podziwiać piękne krajobrazy kolebki Bollywood. Udogodnienia, takie jak telewizja na żywo, internet Wi-Fi i indywidualna klimatyzacja, przekształcają kabiny w komfortowe salony.

Każdy z dwóch wagonów restauracyjnych (Peacock i Haveli) może pomieścić 42 osoby. Wszystkie śniadania (z wyjątkiem Taj Mahal) spożywa

The name is not accidental – anything associated with the Indian monarch has somehow been incorporated into the train and travel. Big beds set with jewels, cabins resembling a five-star hotel apartments, red carpet all over and hospitality which former rajahs would even admire! All of these, or even more, make Maharajas' Express something more than just a journey. It is a lifestyle and seven days of divine bliss. Guest apartments (fourteen in total) have been assigned names of precious stones: Moti (pearl), Manik (ruby), Heera (diamond), Panna (emerald), Neelam (blue sapphire), etc. All cabins and apartments are equipped with large panoramic windows overlooking beautiful landscapes of the cradle of Bollywood. Such facilities as live TV, Wi-Fi Internet and private air-conditioning transform cabins into comfortable living rooms.

Either of two dining cars (Peacock and Haveli) can accommodate 42 persons. All breakfasts (except for Taj Mahal) are served on board, whereas some dinners and suppers – off the train. Guests are provided with free drinks, access to the library, amazing





się na pokładzie, niektóre obiady i kolacje – poza pociągiem. Goście zapewnione mają bezpłatne napoje, bogatą bibliotekę, wspaniałe widoki, a także sklep z pamiątkami. Wagon barowy w dekadentckiej scenerii królewskiego safari, oferuje najlepsze wina i alkohole z całego świata. Koktajle o zachodzie słońca, grillowanie na wydmach w Bikaner, Pink City Jaipur, śniadanie z szampanem w Taj Khema – to zaledwie niektóre chwile rozkoszy w czasie podróży.

Do wyboru mamy pięć luksusowych podróży, jedna ciekawsza od drugiej. Najpopularniejszą trasą jest „Indyjski Splendor” – najbardziej różnorodna ze wszystkich, prowadzi przez wiele rejonów Indii. Goście mają okazję podziwiać bogactwo Indyjskiej kultury – od Delhi przez Agrę, Radżastan po Mumbai i Varanasi prezentujące królewskie dziedzictwo i esencję indyjskiej duchowości. Jeśli chcemy zobaczyć jak żyją metropolie – wycieczka z Mumbaju do Delhi będzie najlepszym wyborem. Kto woli podziwiać jeden z siedmiu słynnych Cudów Świata – może wyruszyć do Taj Mahal. Atrakcji nie zabraknie, a każda chwila spędzona na pokładzie pociągu i każda z wybranych tras będzie niezapomnianym przeżyciem i zapadnie w pamięci na całe życie.



views and a souvenir shop. The buffet car in a decadent setting of royal safari offers top-quality wine and spirits from all over the world. Cocktails at the sunset, barbecue parties on sand dunes in Bikaner, Pink City Jaipur, breakfast with champagne in Taj Khema are only examples of pleasures in the travel.

It is possible to choose from five luxury travels, and each of them is more interesting than the other. The most popular route is “Indian Splendor” – the most diverse variant, allowing exploration of many Indian regions. Guests have an opportunity to discover the wealth of Indian culture – from Delhi through Agra, Rajasthan, ending up with Mumbai and Varanasi, presenting royal heritage and essence of Indian spirituality. If you wish to see metropolis – a tour from Mumbai to Delhi will be the best choice. If one of the Seven Wonders of the World is in the center of your interest – a trip to Taj Mahal is a must. There is plenty of attractions and every moment on the train and every route will be an unforgettable experience and will embed in your memory for the rest of your life.





Azja

Eastern & Oriental Express

Eastern & Oriental Express to azjatycka „siostra” europejskiego Venice Simplon-Orient-Express. Oferuje na swoim pokładzie ten sam styl i poziom obsługi co pierwowzór. Ta legendarna podróż po egzotycznym Wschodzie zaczyna się, gdy pociąg przecina groblę komunikacyjną na Cieśninie Johor – jedno z dwóch przejść granicznych między Malezją i Singapurem. Pasażerowie przenoszą się do świata czystej egzotyki. Wznoszą toasty, mijając bujną dżunglę, starożytne świątynie i urokliwe wioski. Jest to magiczna podróż, łącząca ekscytującą przygodę z możliwością zaznania beztróskiego relaksu i przytulnego schronienia. Piękne zielono-złote wagony kryją w sobie wspaniałe boazerie z wiśniowego drewna, tajskie jedwabie i malezyjskie hafty. W ciągu dnia przepełnione światłem kabiny służą jako prywatne saloniki. Niezależnie od tego, czy wybierzemy apartament Pullman, State czy Presidential, w każdym z nich poczujemy się po królewsku.

European Venice Simplon-Orient-Express has an Asian “sister” – Eastern & Oriental Express, the only luxury train in Southeastern Asia. In terms of style and service, these trains are the same. The legendary travel in the exotic East begins when the train crosses a causeway in the Johore Strait – one of two border crossings between Malaysia and Singapore. Passengers enter the world of pure exoticism. They raise their glass in a toast while passing the lush jungle, ancient temples and charming villages. It is a magical journey combining the exciting adventure, carefree relaxation and cozy shelter. Beautiful green and yellow carriages are home to fantastic cherry wood paneling, Thai silk and Malaysian embroidery. Throughout the day, bright passenger cabins serve as private living rooms. No matter if you choose Pullman, State or Presidential apartment, you will surely enjoy royal comfort in any of them.





O wszystkie szczegóły dbają stewardowie w eleganckich lokalnych mundurach. W tym czasie goście mogą delektować się koktajlowym przyjęciem, wykwintnymi kolacjami czy też zażywać relaksu w drink barze, słuchając pianisty grającego nostalgiczne melodie. Cena biletu obejmuje wycieczki do miast, poznawanie tygla kultur i stylów architektonicznych, pokazy gotowania i lokalnego rzemiosła, rejsy po zatokach, masaże na plaży, a nawet zwiedzanie lasów deszczowych.

W skład Eastern & Oriental Express wchodzi 14 wagonów, w tym: wagony sypialne, restauracja i bar oraz wagon-platforma widokowa. Ten ostatni stanowi bardzo dobry punkt obserwacji gęstych lasów tropikalnych, wysokich gór, plantacji kaczuku, złotych świątyń Tajlandii i Malezji oraz dostrzeganych ze szlaku miast i wiosek. Express przez cały rok pokonuje wahadłowo trasę między Bangkokiem, Kuala Lumpur, Singapurem oraz Penang.

Stewards in elegant local uniforms do their best to make sure nothing is missing, allowing guests to enjoy a cocktail party and sophisticated dinners, or relax by the drink bar, listening to a pianist playing nostalgic songs. The price of the ticket includes city tours, discovery of cultures and architectures, cooking shows and local craft exhibitions, bay cruises, massages on the beach, and visits to rain forests.

Eastern & Oriental Express is composed of 14 carriages, including sleepers, restaurant and bar, as well as observation desk carriage. The last one gives a perfect opportunity to observe thick tropical forests, high mountains, rubber plantations, gold temples of Thailand and Malaysia, as well as towns and villages which can be noticed from the trail. On a yearly basis Express is a shuttle between Bangkok, Kuala Lumpur, Singapore and Penang.





Azja

Kolej Tybetańska

Nazywana „podniebną drogą” kolej, przemierza region znany z trzęsień ziemi, niskich temperatur i niskiego ciśnienia atmosferycznego. Z Chin do Tybetu, albo – jak kto woli – z Xining (prowincja Qinghai) do Lhasy. Gdy pociąg wspina się po stromej przełęczy, kierując się w stronę Lhasy, wysokie, pokryte śniegiem góry Kunlun spowite są delikatną mgłą. Przez okno ukazują się wielkie połacie Płaskowyżu Qinghai-Tybet: łąki usiane czarnymi jakami i flagami modlitewnymi, powiewającymi ze złotych świątyń.

Tybet przez wieki skutecznie izolował się od świata. Zawdzięczał to warunkom geograficznym i przyrodniczym, a także ekstremalnemu klimatowi. Ale do czasu. Rewolucję przyniosła budowa linii kolejowej Qinghai-Tybet oddanej do użytku w 2006 roku. Zresztą jeszcze przed budową, Lhasę zalali i odmienili na swoją modłę chińscy osadnicy. Niewielkie miasteczko stało się metropolią. Od samego początku Tybetańczycy widzą w rozwoju kolei zagrożenie, natomiast Chińczycy szansę na rozwój. Ci, którzy szukają w Tybecie romantyzmu i mistycyzmu, doceniają kolej Qinghai-Tybet, która przenosi ich do innego świata, z dala od neonów i drapaczy chmur miejskich Chin. Pociąg wspina się po górach odległego Qinghai i zmierza do Tybetu, omijając lodowce, niedostępne szczyty, lśniące jeziora i zagubione, urocze wioski. Podróż jest spektakularną wycieczką po górskich atrakcjach Qinghai i północnego Tybetu: bezgranicznej prerii Qiangtang, złocistej pustyni Gobi oraz rezerwacie przyrody Kekexili, po którym spacerują tybetańskie antylopy i dzikie jaki. Ale bez wątplenia główną atrakcją jest widok na, pokryte śniegiem przez cały rok, góry Tanggula.

Referred to as “aerial road”, the railway goes through the land known for earthquakes, low temperatures and low atmospheric pressure. From China to Tibet or, preferably, from Xining (Qinghai province) to Lhasa. When the train climbs on the steep mountain pass, heading for Lhasa, high and snow-capped Kunlun mountains are enveloped in fog. Looking through the window, you can see large stretches of Qinghai-Tibet Plateau: meadows filled with black yaks and prayer flags, flowing from the gold temples.

Tibet has been separating itself from the world for ages. It was possible thanks to geographic location and natural environment as well as extreme climate. But the time has come. The turning point was construction of the Qinghai-Tibet railway, commissioned for use in 2006. After all before it was constructed Lhasa had been flooded and converted by Chinese settlers. A small town turned into a metropolis. From the very beginning Tibetans perceived the growth of the railway as a threat, whereas Chinese people as an opportunity to develop. The ones who look for romanticism and mysticism in Tibet, value the existence of Qinghai-Tibet railway which takes them into a different world, away from neons and Chinese skyscrapers. The train climbs in the mountains of Qinghai and heads towards Tibet, meandering between glaciers, inaccessible summits, shining lakes and enchanting villages. The travel is a spectacular adventure in mountainous attractions of Qinghai and northern Tibet: endless Qiangtang prairie, golden Gobi desert and Kekexili nature reserve inhabited by





Na świecie nie ma wyżej położonej trasy kolejowej. Wzbijając się na ponad 5 km, niemal sięga nieba. Budowa kosztowała 4,2 mld USD. To niezwykle osiągnięcie nowoczesnej inżynierii. Ponieważ 960 km linii znajduje się na wysokości ponad 4 tys. m, projektanci i inżynierowie musieli zmierzyć się z trzema głównymi wyzwaniami: wrażliwym ekosystemem, brakiem tlenu i wieczną zmarzliną. Przez pięć lat magistralę budowało około 200 tysięcy robotników! Aby zapewnić im odpowiednią pomoc, rząd zbudował po drodze dziesiątki placówek medycznych i stacji tlenowych. Pomagały one złagodzić skutki choroby wysokościowej. Przebieg torów wybrano starannie, by uniknąć niszczenia roślinności i naturalnych siedlisk dzikich zwierząt. Aby regiony wiecznej zmarzliny zachowały stabilność, pociąg przemierza je na zwirowych nasypach. Dodatkowym problemem było sezonowe topnienie i zamrażanie gruntu. Powodowało, że w niektórych miejscach poziom podnosił się lub obniżał o metr. Aby zapobiec deformacji torów i wykolejeniu, w okresie letnim w niektórych miejscach ziemia jest nieustannie schładzana!

Pociągi wyposażono w system dostarczania tlenu, który zwiększa jego poziom w wagonach, gdy ten się wznosi; chroni to pasażerów przed chorobami wysokościowymi. Przedziały mają prywatne punkty dystrybucji tlenu, dodatkowo przy każdym siedzeniu lub łóżku znajdziemy gniazda, do których można podłączyć maski tlenowe. Wagony posiadają uszczelniane, podwójne okna pokryte filtrem UV z powodu trzykrotnie większego promieniowania ultrafioletowego niż na nizinach, a temperatura wewnątrz i ciśnienie są regulowane. Każdym pociągiem jedzie lekarz i pielęgniarka. Aby nie zanieczyszczać środowiska, składy wyposażono w urządzenia do zbierania odpadów, ścieków i śmieci.

Tibetan antelopes and wild yaks. Yet there is not doubt that the major attraction is the view of Tanggula mountains, always covered in snow.

This is the highest located railway in the world. Reaching more than five kilometers above the sea level, almost touches the sky. Construction of this line cost 4,2 billion USD. It is a spectacular achievement of the modern engineering. Since 960 kilometers of lines are at the height of more than 4 thousand meters, designers and engineers had to face three main challenges: sensitive ecosystem, lack of oxygen and permafrost. About 200 thousand laborers worked on construction of this railway line for 5 years! To provide them with suitable assistance, the government prepared dozens of medical points and oxygen stations on the way. They helped them mitigate symptoms of altitude sickness. The arrangement of tracks was carefully selected in order to avoid damage to flora and natural habitats of wild animals. To make sure permafrost regions remain stable, the train crosses them on gravel embankments. Another problem was seasonal melting and freezing of the ground. In effect the soil rose and dropped by a meter in some spots. With a view to preventing tracks deformations and derailing, soil is permanently cooled in some places in the summer!

Trains are equipped with an oxygen supply system which raises oxygen level in carriages in case of increase in altitude: this protects passengers against altitude sickness. Compartments have private oxygen distribution points. Also every seat or bed comes with sockets which you can connect oxygen masks to. Carriages have insulated double-glazed windows covered in UV filter due to three times stronger radiation when compared to lowlands, and the interior temperature and pressure are adjustable.



Podróżować możemy na trzy sposoby. Pierwszy z nich to miejsca siedzące – najtańsze, ale wystarczająco wygodne na krótsze trasy. Spędzenie na nich nocy lub kilku może sprawić, iż pożałujemy, że nie wybraliśmy wyższej klasy, czyli „hard sleeper”. Ta droższa, lecz nieco lepsza opcja pozwala nam rozprostować nogi i poleżeć; co prawda w przedziałach półotwartych, ale zawsze. Najwyższy standard – „soft sleeper” daje tyle komfortu, ile możemy oczekiwać po chińskim minimalizmie: czteroosobowy, zamykany przedział z łózkami piętrowymi. Miękką pościel da nam odro-

Passengers can take doctor's and nurse's help on any train. In order not to pollute the environment, rolling stocks are supplied with waste, sewage and garbage collection devices.

It is possible to travel in three ways. The first is seats – the least expensive but comfortable enough for shorter journeys. One or several nights in such circumstances may make you regret not choosing higher class, that is “hard sleeper”. The more expensive, yet slightly better variant lets you spread legs and lie down after all in half-open com-



binę szczęścia, zwłaszcza gdy zdecydujemy się jechać do Tybetu, aż z Pekinu – 4065 km, co dla podróżnego oznacza 47 godzin w pociągu.

Podobnie jak większość pociągów w Chinach, pociągi Qinghai-Tybet są czyste i wygodne. Mają wagon restauracyjny, toalety (w większości kucane!), urządzenia do mycia i darmowe dystrybutory ciepłej wody. Ponieważ większość podróżujących koleją Qinghai-Tybet to Chińczycy, stewardessy często nie mówią po angielsku. Całkiem podobnie

partments but still. The top standard – “soft sleeper” – gives you as much comfort as Chinese minimalism can offer: a four-person lockable compartment with bunk beds. A soft bedding gives you a bit of happiness, particularly if you choose to go to Tibet, from Beijing – 4065 kilometers, which gives 47 hours on the train.

Similar to most trains in China, Qinghai-Tibet trains are clean and comfortable. They have a dining car, toilets (mostly squat!), washing devices and free warm water distributors.

jak podczas lotu samolotem, w porze posiłków personel mija przedziały, tocząc wózek z jedzeniem. Dania w pudełku, przekąski, napoje – zakupimy nie wstając z siedzenia. Jeśli wolimy klasyczne obiady na talerzu, w wagonie restauracyjnym zjemy tradycyjne chińskie potrawy.

Shangri-La Express

Jeśli ktoś marzy jednak o tym, aby podróż z Chin do Lhasy spędzić w przepychu i wygodzie, może ją odbyć na pokładzie Shangri-La Express. To najbardziej luksusowy prywatny pociąg dostępny w Chinach. Skład obsługuje firma Golden Eagle, która w swojej flocie posiada również wiele innych ekskluzywnych pociągów, takich jak Danube Express czy Deccan Odyssey.

Aby wyruszyć do Tybetu nie musimy jechać do Xining, podróż możemy rozpocząć wcześniej, z położonego bardziej na północ i bliżej granicy z Kazachstanem miasta Urumczy. Jako goście Diamond Class do dyspozycji otrzymamy wielkie podwójne łóżko, biurko i krzesło, a także prywatną łazienkę, toaletę, umywalkę i prysznic. Klasa niższa – Heritage – różni się tym, iż łazienkę dzielić będziemy musieli z innymi pasażerami. Ciekawe jest to, że każdy wagon ma swojego opiekuna, który sprząta kabiny, ścieli łóżka i jest pod telefonem, aby przez całą dobę podawać gościom kawę i herbatę oraz świadczyć drobne usługi. Przebywanie na pokładzie takiego pociągu to przyjemność sama w sobie, nie mniejsza niż samo dotarcie do celu.

Jeśli zapagniemy dodatkowej przygody, wygodami Shangri-La Expressu cieszyć będziemy mogli się aż przez 21 dni. Stanie się tak, gdy wybierzemy opcję podróży z Pekinu do Moskwy, przez Azję Centralną. Podążać wówczas będziemy jedną z najważniejszych magistrali handlowych starożytnej cywilizacji – legendarnym Jedwabnym Szlakiem. Jak Aleksander Wielki i Marco Polo.

As most travelers in Qinghai-Tibet railways are Chinese people, stewardesses often cannot speak English. Just like on the airplane, at the meal time, the personnel strolls along compartments pushing a food trolley. Meals in the box, snacks, drinks – you can purchase them while sitting. If you prefer classic dinner on the plate, you can find traditional Chinese dishes in the dining car.

Shangri-La Express

If you wish to experience splendor and comfort when traveling from China to Lhasa, you must choose Shangri-La Express. This is the most luxurious private train in China. It is managed by Golden Eagle which is also in possession of many other exclusive trains, such as Danube Express and Deccan Odyssey.

To start your journey to Tibet, you don't need to go to Xining. You can start the adventure earlier, from the northernmost Urumchi, close to the border with Kazakhstan. As a Diamond Class guest, you can expect a king-size double bed, desk and chair as well as private bathroom, toilet, washbasin and shower cubicle. Lower class – Heritage – is slightly different as you would need to share your bathroom with other passengers. Interestingly every carriage has its guard who cleans cabins up, makes beds and remains available upon phone call, as well as serves coffee and tea to guests around the clock, provides minor services too. Spending time on board is a pure pleasure.

If you want to get more than that, you can enjoy Shangri-La Express for 21 days. This is possible if you opt for traveling from Beijing to Moscow, through Central Asia. Choosing this variant, you will be on one of the most important trade lines of the ancient civilization – the legendary Silk Road. Just like Alexander the Great and Marco Polo.



Afryka

Blue Train

The Blue Train (Niebieski Pociąg) i jego ekstrawagancki sposób podróżowania przeszły już do legendy. W luksusowych przedziałach odpoczywali królowie i prezydenci. Teraz do skosztowania życia, które wydaje się kusząco niedostępne, pociąg zaprasza nowych podróżników.

Firma obsługująca The Blue Train powstała w 1923 roku pod nazwą Union Limited. W tym samym roku uruchomiła pierwszą linię na trasie Johannesburg – Kapsztad. Pociąg w swej już niemal 100-letniej historii, przewoził wiele historycznych postaci świata polityki i biznesu Afryki Południowej, zanim tę funkcję przejęły samoloty. Należy pamiętać, że w RPA, mimo że kraj ma jedną oficjalną stolicę, parlament urzęduje pół roku w Pretorii i pół roku w Kapsztadzie. Odległość pomiędzy tymi miastami wynosi 1500 km, których przebycie przed erą samolotów zajmowało trochę czasu, a decydenci wszędzie na świecie uważają, że wynagrodzeniem za ich ciężką i odpowiedzialną pracę jest odrobina luksusu. Tę „odrobinę” z ogromną nawiązką zapewniał im The Blue Train. Historyczne uzasadnienie mają również barwy pociągu. Dawny królewski płaszcz był błękitny i kremowy. To właśnie w tych odcieniach, Niebieski Pociąg przeszedł do legendy.

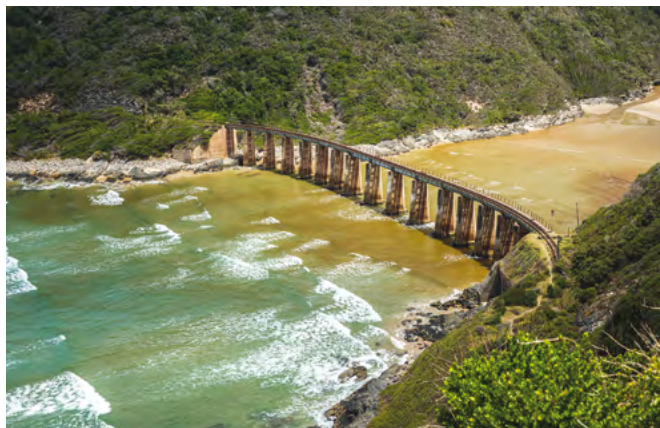
W schyłkowych latach XIX wieku odkrycie złóż złota i diamentów przyciągnęło na skraj kontynentu afrykańskiego tysiące ludzi. Pojawiła się klasa o naprawdę zasobnych portfelach, a wraz z nią pojawił się luksus. Union Limited i Union Express, przewożące pasażerów między statkami pocztowymi portu w Kapsztadzie, a polami złota w Witwatersrand, stały się syno-

The Blue Train and its extravagant way of traveling are legendary. Luxurious compartments entertained and relaxed many kings and presidents. Now, the train invites new passengers to savor a life that seems temptingly inaccessible.

The company that operates The Blue Train was founded in 1923 as Union Limited. In the same year, it launched the first line on the Johannesburg – Cape Town route. During its almost 100-year history, the train carried many historical figures from the world of politics and business in South Africa, before this function was taken over by airplanes. It should be remembered that in South Africa, although the country has one official capital, the parliament officiates in Pretoria for six months and in Cape Town for another six months. The distance between these cities is 1,500 kilometers, which took time to travel before the era of airplanes, and policymakers everywhere in the world consider a little bit of splendor as a reward for their hard and responsible work. The Blue Train without fail, provided them with this “little bit”. Classic deep blue and cream shades, previously seen on the royal mantle, became the symbol of a brand new, modern chic.

In the late nineteenth century, the discovery of gold and diamond deposits attracted thousands of people to the edge of the African continent. A class of wealth and prosperity has emerged, and with it came grandeur. Union Limited and Union Express, shuttling commuters between Cape Town's postal ships and the Witwatersrand gold





nimami bogactwa, napędzanego parą. W spokojnym okresie rozkwitu lat 20. XX wieku, linia szczyła się wszystkim, czego mógł wówczas zapragnąć pasażer – od stolików karcianych po wentylatory sufitowe oraz ciepłą i zimną wodę z kranu. Wycofany ze służby podczas mrocznych dni drugiej wojny światowej pociąg, doczekał się modernizacji w latach 70. i 90. XX wieku. W 1997 roku wyruszył na tory jako nowy Niebieski Pociąg, a jego tradycyjna trasa między Kapsztadem a Pretorią została przedłużona na północ do Wodospadów Wiktorii. W następnym roku do eksploatacji wszedł drugi identyczny skład, dzięki czemu The Blue Train mógł dodać do swoich miejsc docelowych Park Narodowy Krugera i Port Elizabeth na wschodnim krańcu Garden Route w RPA.

Z Pretorii do Kapsztadu The Blue Train pokonuje dystans ponad tysiąc kilometrów, przemierzając jedne z najbardziej zróżnicowanych i zdumiewających krajobrazów, oferowanych przez kontynent afrykański. Ekscytujący jest przejazd przy spektakularnych Wodospadach Wiktorii, uznanych za jeden z siedmiu naturalnych Cudów Świata. Pociąg jedzie również do południowoafrykańskiej prowincji Limpopo, w której znajduje się Park Narodowy Krugera, jeden z najwspanialszych parków na świecie, będący siedzibą afrykańskiej Wielkiej Piątki. Niesamowite „safari koleją” pozwala gościom spotkać słonie, nosorożce, lwy, bawoły oraz lamparty. Ale na tym nie koniec. Na ogromnej powierzchni żyją również tysiące gepardów, hipopotamów, hien cętkowanych, antylop czy żyraf.

Pociąg The Blue Train jest uznawany – obok Orient Expressu – za najbardziej luksusowy pociąg świata. Potwierdza to długa historia oraz niezauważalne na pierwszy rzut oka udogodnienia, zmieniające jakość podróży. Zalicza się do nich jeden kamerdyner na trzech pasażerów, wagon obserwacyjny z ogromnymi oknami pokrywającymi prawie całą przestrzeń ścian, dwa salony, kabiny sypialne z łazienką, wystawna pościel

fields, have become synonymous with steam-fueled fortunes. In the heyday of the 1920s, the line boasted everything a voyager could desire at the time – from card tables to ceiling fans and tap water – both hot and cold. The train was withdrawn from service during the dark days of World War II, and was modernized in the 1970s and 1990s. In 1997, it hit the tracks as the new Blue Train, and its traditional route between Cape Town and Pretoria was extended north to Victoria Falls. The following year, a twin train entered service, allowing The Blue Train to add Kruger National Park and Port Elizabeth at the eastern end of South Africa’s Garden Route to its itineraries.

The Blue Train travels over a thousand kilometres from Pretoria to Cape Town, traversing some of the most diverse and astounding landscapes of the African continent. Breathtaking is to drive past the spectacular Victoria Falls, considered one of the Seven Natural Wonders of the World. The train also travels to the South African province of Limpopo, which is home to the Kruger National Park, one of the greatest parks in the world and home to the African Big Five. The amazing “rail safari” allows visitors to meet elephants, rhinoceros, lions, buffalos and leopards. But it doesn’t stop there. There are also thousands of cheetahs, hippos, spotted hyenas, antelopes and giraffes living in the vast area.

The Blue Train is considered – next to the Orient Express – the most lavish train in the world. This is confirmed by a long history and unnoticeable at first glance amenities that change the quality of the trip. They include one butler per three passengers, an observation car with huge windows covering almost the entirety of the walls, two lounges, sleeping cabins with a bathroom, sumptuous bedding on the beds, golden fittings and marble details in the toilets. What distinguishes The Blue Train from many other

na łóżkach, złote oprawy czy marmurowe detale w toaletach. Od wielu innych pociągów The Blue Train odróżnia jeszcze to, że tutaj dosłownie wszystko od kawy, po drinki i cygara – wliczone jest w cenę biletu. Używanie gotówki wydaje się wręcz zakazane.

Usytuowany za lokomotywą Club Car z dużym ekranem telewizyjnym, biblioteką i barem, sprawia wrażenie wyłożonego polerowaną boazerią klubu dla dżentelmenów. Spędzanie czasu w tym idyllicznym miejscu jest przyjemnością samo w sobie. Na popołudniową herbatę lub kieliszek wina można również wstąpić do salonki, umieszczonej na środku składu.

W porze kolacji panowie przywdzieją garnitury, a damy paradyją w eleganckich sukniach. Tylko taki strój przystoi na wykwintnej kolacji. Oryginalne menu przygotowywane jest przy użyciu najświeższych lokalnych składników: jagnięciny, strusia i dziczyzny, ostryg oraz nagradzanych odmian warzyw. Każdy z gości znajdzie w nim coś dla siebie. Całości dopełnia elegancka zastawa z porcelany i kryształu.



Na pokładzie Błękitnego Expressu luksusowa obsługa jest standardem. Przyjazny, wysoko wykwalifikowany personel sprostą każdej prośbie o każdej porze dnia i nocy. Zarówno steward, jak i kierownik pociągu jest zawsze pod telefonem.

Niebieski pociąg zdefiniował nową erę luksusowych podróży, przechodząc z pary na napęd elektryczny i diesla, łącząc ląd z morzem, tradycję z postępem, funkcjonalność z poczuciem stylu, wdzięk z hipnotyzującą mocą, której nigdy nie dorównano.

trains is that here literally everything – from coffee, to drinks and cigars – are included in the ticket price. The use of cash seems almost forbidden.

Situated behind the locomotive, Club Car with its large TV screen, library and bar, gives the impression of a polished paneled gentlemen's club. Spending time in this idyllic place is a pleasure by itself. For afternoon tea or a glass of wine, you can also visit the lounge car located in the middle of the train.

At dinner time, gentlemen put on suits and ladies parade in elegant dresses. Only such a stand is appropriate for an exquisite dinner. The original menu is prepared using the freshest local ingredients: lamb, ostrich and game, oysters and award-winning varieties of vegetables. In such a menu, each guest will find something for themselves. The whole is complemented by charming porcelain and crystal tableware.

On board of the Blue Express, prime service is a standard. Friendly, highly qualified staff will meet any request at any time of the day or night. Both the attendant and the train manager are always on the phone.

The Blue Train defined a new era of luxurious travels, switching from steam to electric and diesel engines, linking land to sea, connecting tradition and progress, functionality with sense of style and grace with mesmerizing power, that has never been matched.







Afryka

Pride of Africa

Pociąg Pride of Africa (Duma Afryki) ma swój własny styl. Łączy w sobie afrykańskie safari i tradycyjny luksus. Boska kąpiel w pełnowymiarowej wannie zawsze była rzadkością, nawet w pociągach królewskich... ale nie tutaj. Obsługiwany przez prywatną, rodzinną firmę Rovos Rail, elegancki Pride of Africa, zasługuje na swoją nazwę. Wydaje się, że bez przesady określane jest przez swojego operatora jako „najbardziej luksusowy pociąg na świecie”. Każdy z pięknie odrestaurowanych wagonów w stylu Pullmana, wykończony polerowanym drewnem tekowym oraz udekorowany i umeblowany w rewelacyjnym stylu lat 20. XX wieku, przywołuje najbardziej romantyczne czasy luksusowych podróży koleją.

Pomimo zabytkowych wagonów, na pokładzie goście korzystają z nowoczesnego wyposażenia i najwyższych standardów obsługi. Jeśli zechcesz wsiąść na pokład Pride of Africa, cieszyć się będziesz odpowiednikiem pięciogwiazdkowego hotelu, który przemierza przez jedne z najbardziej fascynujących i spektakularnych krajobrazów RPA.

The Pride of Africa train has its own remarkable style. It combines African safari and traditional luxury. Divine bath in a full-size bathtub has always been a rarity, even on royal trains... but not here. Operated by the privately owned, family company Rovos Rail, the elegant Pride of Africa lives up to its name. It seems that it is described by its operator as “the most luxurious train of the world” without exaggeration. Each of the beautifully restored Pullman-style carriages is finished with polished teak wood. Also all interiors are decorated and furnished in the sensational style of the 1920s. Such astonishing veneers evoke the most romantic times of palatial rail travel.

Despite the age of these beautiful historic wagons, guests benefit from modern equipment and the highest standards of service. Whenever you choose to board the Pride of Africa, you'll enjoy the equivalent of a five-star hotel that transports its guests through some of South Africa's most fascinating and spectacular landscapes.



Rovos Rail to prywatna firma kolejowa założona w 1989 roku. Jest własnością rodziny, a jej zaskakującą siedzibą jest stacja Capital Park w mieście Pretoria w RPA. Rovos obsługuje pociągi na różnych trasach w całej Afryce Południowej oraz w Tanzanii, Namibii, Zambii i Botswanie. Pociąg Pride of Africa zapewnia znacznie więcej niż zwykły transport kolejowy – pozwala doświadczyć bogactwa kulturowego i przyrodniczego południowej Afryki. Sama stacja początkowa – Capital Park – to cudowny zabytek stylu kolonialnego. Niegdyś ruchliwe centrum pociągów parowych, dziś baza wypadowa dla wielu gości podróżujących z Rovos. Na miejscu wstąpić można do małego muzeum kolei, chociaż ze względu na historyczny charakter, cała stacja działa zasadniczo jako żywy skansen.

Trasy prowadzące na północ i południe od Pretorii i Kapsztadu uzupełniają szereg podróży na wschód i zachód. Najpopularniejsze, zazwyczaj trzydniowe eskapady Pretoria-Kapsztad, spędzimy pomiędzy malowniczymi pasmami górskimi i winiarskimi krajinami. Zwiedzić można Wodospady Wiktorii, Muzeum Kopalni Diamentów oraz największe na świecie wykopiska stworzone przez człowieka – Wielką Dziurę. Ciekawym i oryginalnym

Rovos Rail is a private railway company founded in 1989, with headquarters intriguingly located at Capital Park Station in Pretoria, South Africa. Rovos operates trains on various routes throughout South Africa, plus Tanzania, Namibia, Zambia and Botswana. The Pride of Africa train offers much more than regular rail transport – it allows you to experience the cultural and natural richness of South Africa. The originating station itself – Capital Park – is a wonderful monument of the colonial style. Once a busy center for steam trains, today it is a base for many travelers from Rovos. On site, you can visit a small railway museum, although due to its historic nature, the entire station essentially functions as a living open-air museum.

Routes north and south of Pretoria and Cape Town complete the range of east and west journeys. The most popular (usually three-day long) trip from Pretoria to Cape Town leads through the picturesque mountain ranges and gorgeous wine lands. You can visit the Victoria Falls, the Diamond Mine Museum and the world's largest man-made excavation site – the Great Hole. The routes designed for golf enthusiasts



pomysłem są trasy stworzone z myślą o amatorach gry w golfa. W czasie dziewięciodniowego Golf Safari bądź nieco dłuższego African Golf Collage partie golfa rozegramy na słynnych i urozmaiconych polach okolic Pretorii i Kapsztadu. Miejsca dobrano tak, aby zadowolily nawet najbardziej wymagających graczy, zapewniając jednocześnie wycieczki dla osób nie będących fanami tej gry.

W czasie najdłuższych tras, Pride of Africa pokazuje gościom rozległy kontynent, zaczynając od Republiki Południowej Afryki nad Oceanem Atlantyckim, przemierzając Botswanę, Zimbabwe, Zambię i docierając do Tanzanii nad Oceanem Indyjskim. Poznamy Pretorię, diamentowe miasto Kimberley, jeziora ze stadami flamingów, doświadczamy spacerów po buszu i wielu innych atrakcji. Kontynent przetniemy w poprzek, wybierając Szlak Dwóch Oceanów – z Tanzanii do Angoli. Piętnastodniowa podróż to afrykańska przygoda wzdłuż słynnego miedzianego szlaku, łączącego Atlantyk z Oceanem Indyjskim. Pride of Africa przejechał tędy jako pierwszy pociąg pasażerski! Z niecierpliwością czekamy aż w lipcu 2022 roku uruchomiony zostanie kolejny szlak – The Copper Trail przez Victoria Falls do Lobito w Angoli. Cechą charakterystyczną dla

are an interesting and original idea. During a nine-day Golf Safari or a slightly longer African Golf Collage, we will play golf in the famous and varied courses around Pretoria and Cape Town. The locations have been selected to satisfy even the most demanding players, while providing tours for people who are not yet fans of the game.

On its longest tours, Pride of Africa shows visitors a vast continent, starting with South Africa on the Atlantic Ocean, traversing Botswana, Zimbabwe, Zambia and reaching Tanzania on the Indian Ocean. We will get to know Pretoria, the diamond city of Kimberley, find lakes with flamingos, experience bush walks and many other attractions. To cross the continent you should choose the Trail of Two Oceans – from Tanzania to Angola. The fifteen-day journey is an African adventure along the famous copper route connecting the Atlantic with the Indian Ocean. The Pride of Africa was the first passenger train to pass this way! We also look forward to the launch of another route – The Copper Trail through Victoria Falls to Lobito in Angola, which is scheduled for July 2022. A characteristic feature of all Pride







wszystkich tras Pride of Africa jest to, że możemy je pokonać w obie strony – sami wybieramy, czy wybrana przez nas stacja ma być początkiem, czy celem podróży.

of Africa journeys is that we can cover them both ways – we choose ourselves whether the station we choose is the beginning or the destination.

Wszystkie luksusowe apartamenty są klimatyzowane, dysponują łazienką, pięknie zdobionymi drewnianymi boazeriami i akcentami z epoki edwardiańskiej. Goście mogą wybierać spośród trzech stylów: Royal, Deluxe i Pullman, o różnym poziomie luksusu. Podróżnym udostępnia się częściowo odkryty wagon panoramiczny znajdujący się na końcu składu. Dzięki niemu nie tylko podziwiamy krajobrazy, ale poczuwamy wiatr, zapach trawy i wody. Tym samym doświadczamy Afryki pełnią zmysłów! Niezapomniany czas spędzony w bogatym Rovos Pride of Africa, jest doświadczeniem, którego nie można przegapić.

All luxurious suites are air-conditioned, en suite, with beautiful wood paneling and Edwardian features. Guests can choose from three styles: Royal, Deluxe and Pullman, with varying levels of luxury. The passengers are provided with a partially open panoramic car at the end of the train. Thanks to it, we not only admire the scenery, but also feel the wind, the smell of grass and water. Thus, we experience Africa with the fullness of our senses! An unforgettable time spent in the opulent Rovos Pride of Africa is an experience not to be missed.





The Canadian

Ta kanadyjska przygoda zaczyna się w Toronto, a kończy w Vancouver i obejmuje piękne krajobrazy oraz miasta pełne atrakcji. The Canadian powoli przemierza ten ogromny kraj, przekraczając cztery prowincje i trzy strefy czasowe. Zwiedzanie całej Kanady podczas jednej podróży to niebywałe przedsięwzięcie. Kanada jest bowiem drugim co do wielkości krajem na świecie. Jazda po szynach od Pacyfiku do Atlantyku, to niezrównany sposób na poznanie kraju. Zaczynając od oszałamiającego piękna Gór Skalistych i rozległych łąk preriowych, poprzez całe spektrum różnorodnych krajobrazów charakterystycznych dla tej ziemi.

The Canadian kursuje trzy razy w tygodniu i jest to najbardziej znany kanadyjski pociąg. Przemierzenie w ten sposób całej Kanady trwa pięć dni lub dłużej, jeśli po drodze planujemy dłuższe postoje. Trasa liczy 4467 km i jest znana jako najbardziej ekscytujący trakt kolei żelaznych na świecie. W tym pociągu luksus pojmowany jest jako bezgraniczna elastyczność umożliwiająca całkowite dostosowanie podróży do wymogów

This Canadian adventure starts in Toronto, ends in Vancouver and embrace beautiful landscapes and cities full of attractions. The Canadian slowly wander this huge country, passing four provinces and three timezones. Sightseeing the whole Canada on one journey it's a matchless endeavour, since it is the second biggest country in the world. Travel on rails from Pacific to Atlantic is a beyond compare way to get to know the country. Starting from stunning beauty of Rocky Mountains and vast prairie meadows, through whole spectrum of various landscapes, typical for this area.

The Canadian runs three times a week and it is the most known Canadian train. Traversing the whole Canada this way takes five days or more, if we plan to take longer breaks during the ride. The route counts 4 467 kilometers and it is known as the most exciting iron railway track in the world. In this train, luxury is understood as boundless flexibility designed to a total adaptation for



klienta. Oznacza to, że postoje na żądanie, czy organizowanie indywidualnych wycieczek nie stanowi najmniejszego problemu, nawet w miejscach pierwotnie nie będących na liście planowanych przystanków. To zdumiewające, ale The Canadian jest chyba jedynym pociągiem na świecie, którego czas przejazdu zależy od kaprysu pasażerów.

Pociąg transkontynentalny, nazwany Kanadyjczykiem (The Canadian), zadebiutował w 1955 roku. Stał się flagowym pociągiem Kanady i stanowił doskonały przykład nieprzeciętnego stylu kolejowego, dlatego nie zmieniono go do dzisiaj. Oryginalne wagony zbudowane ze stali nierdzewnej w 1955 roku, nadal są używane, co czyni ten pociąg prawdziwym klasykiem. The Canadian tak mocno zakorzenił się w kulturze Kanady, że znaleźć go możemy nawet na dziesięciodolarowym narodowym banknocie.



Już początek podróży na słynnym dworcu Union Station w Toronto umożliwia poznanie słynnej wieży telewizyjnej CN Tower, znajdującej się tuż obok dworca. Mierzy ona 553 m i jest jedną z najwyższych budowli na świecie, z której przy dobrej pogodzie można dojrzeć odległy o 50 km wodospad Niagara (rejs statkiem w jego okolicy to jedna z wycieczek w ramach podróży The Canadian). Jest to jednak załedwie początek turystycznych przygód. Pociąg odjeżdża z Vancouver w nocy, więc podróżni muszą poczekać do następnego ranka, aby cieszyć się scenérią za oknami. Jednak, gdy pociąg o świcie wjeżdża w góry, staje się jasne, dlaczego wyruszył akurat o tak niewygodnej porze. To właśnie w 2008 roku rozkład jazdy został tak

client requirements. It means, that request stops or organizing individual trips is not even a little problem, even in the places that originally aren't on the scheduled of stops list. It is amazing, but The Canadian is probably the only train in the world, which time of travel is depended on passengers whim.

The transcontinental train, named The Canadian, has debuted in 1955. It became Canadian flagship train and was a perfect example of outstanding rail style, so it hasn't been changed until today. The original railway wagons were made from stainless steel in 1955 and they are still being used, so it makes the train a real classic. The Canadian took root so hard in Canadian culture, that it can be found even on a ten dollar banknote.

Just the beginning of the journey, on the famous Union Station in Toronto, allows cognition of the well known CN TV tower, placed just next to the station. It measures 553 meters and it is one of the tallest building in the world, from which, with good weather conditions, it's possible to see Niagara waterfall, that is 50 kilometers away (a cruise around in its vicinity is a part of The Canadian trip). But that's only the beginning of tourist adventures. The train leaves Vancouver in the night, so passengers must wait until the morning, to enjoy the scenery behind the windows. However, when the train enters the mountains in the morning, it's already clear, why it head out just at this unhandy time. It was actually in 2008, when timetable was changed, so it was possible to



zmieniony, aby można było podziwiać monumentalne piękno Gór Skalistych w świetle dziennym. Zmiana przyniosła wiele pozytywnych opinii i na stałe zagościła w rozkładzie. Świeżo przygotowane śniadanie można zamówić w kawiarni lub restauracji i cieszyć się oszałamiającym pięknem wstającego nad górami dnia. Zresztą wielu podróżnych zafascynowanych fenomenalnymi widokami, większość czasu spędza w wagonie kopułowym wyposażonym nie tylko w panoramiczne okna, ale także w przeszklony dach.

Dostępne są różne klasy komfortu podróży. Można dokonać wyboru pomiędzy Economy Class, Sleeper Plus i Prestige Sleeper Class. W klasie ekonomicznej, noc spędzimy w komfortowym, przystosowanym do tej roli fotelu. Podróżni mogą liczyć na zapleczenie w polarowe koce, poduszki, opaski na oczy czy zatyczki do uszu. Dwa sąsiadujące ze sobą fotele da się łatwo przekształcić w pełnowymiarowe podwójne łóżko. Sleeper Plus to oczywiście wyższy poziom wygody. Jest to sypialnia dla maksymalnie czterech osób z dostępem do prysznicy oraz wliczonym w cenę posiłkiem. Natomiast najbardziej ekskluzywny charakter ma uruchomiona w 2014 roku Prestige Sleeper Class. Korzystającym z niej zapewniono przestronną

admire monumental beauty of Rocky Mountains in day light. The change brought many positive opinions and stayed for good in the timetable. You can order freshly prepared breakfast in the coffeehouse or restaurant and enjoy breathtaking, waking up above the mountains, beauty. Besides that, many travelers, who are fascinated by phenomenal views, spend most of the time in the wagon equipped not only with panoramic windows, but also glazed roof.

There are various travel comfort classes available. You can make a choice between Economy Class, Sleeper Plus and Prestige Sleeper Class. In economic class, we will spend the night in comfortable, adjusted to this role, armchair. Passengers can count on supplies, such as polar blankets, pillows, blindfolds or ear plugs. The two armchair, that adjoin each other can be easily recast into full-sized double bed. Sleeper Plus is obviously the higher standard of comfort. This is a bedroom maximally for four people with an access to shower and included in price meal. However the most exclusive character has, launched in 2014, Prestige Sleeper Class. For the passengers, who are staying in this class, there is an assured spacious private cabin with panoramic



prywatną kabinę z panoramicznym oknem i bufetem all inclusive. W sezonie letnim Prestige Sleeper Class zapewnia także nieograniczony dostęp do panoramicznego wagonu, w którym zaprojektowano nowoczesną strefę wypoczynkową ze skózanymi kanapami i minibarem. Dwie wyższe klasy oferują również dostęp do salonki, w której możemy spotkać się z przyjaciółmi i cieszyć się bezpłatnymi degustacjami wina i kawą oraz muzyką na żywo. Wagon restauracyjny oferuje zaś ekskluzywne menu, a wszystkie posiłki wliczone są w cenę przejazdu.

Za oknami pociągu nieustannie odbywa się niesamowity spektakl dzikiej, nieskażonej przyrody. Jedną z najpiękniejszych atrakcji jest wodospad Pyramid Falls, który spada kaskadą z wysokości 91 m tuż obok trasy pociągu. Żeby pasażerowie mogli do woli nasycić się tym wspaniałym widokiem i uwiecznić go na tysiącach zdjęć, maszynista spowalnia pociąg, aby ta chwila trwała jak najdłużej. Z okien można też podziwiać Mount Robson, wznoszący się na 3954 m n.p.m. najwyższy szczyt kanadyjskich Gór Skalistych. Tworzy to unikatową szansę zaobserwowania rzadkich zjawisk atmosferycznych w rejonie tego masywu. Gdy pociąg zbliża się do Jasper, otoczeni zostajemy wpisany na listę UNESCO rezerwatem dzikiej przyrody, w którym często można zobaczyć różne rodzaje dzikich zwierząt w ich naturalnym środowisku. Jest duża szansa na dostrzeżenie bawołów, orłów, a nawet niedźwiedzi.

Ogrom Kanady uświadomiamy sobie, gdy pociąg nabiera prędkości na prostych odcinkach. Wówczas małe miejscowości i rozsiane farmy jedna za drugą znikają za oknami niczym pozostawione w przeszłości.

Pasażerowie mają także wyjątkową okazję nacieszyć się wręcz poetyckim pięknem postoju zapierającego dech w piersiach jeziora Lake Louise, gdzie w krystalicznej

window and all inclusive buffet. In the summer season, the Prestige Sleeper Class also ensure unlimited allowance to panoramic wagon, where the modern relaxation area was designed with extra leather sofas and minibar. The two higher classes also offer an access to saloon carriage, where you can meet your friends and enjoy free wine degustation and coffee, as well as live music. Whereas the restaurant wagon offers exclusive menu and the all meals are included in carfare.

Behind the train windows, an amazing spectacle of wild, untouched nature is being shown perpetually. One of the most beautiful attraction is Pyramid Falls, cascading from 91 meters, just next to train route. In order for passengers to get satiated with the amazing view and immortalize it with thousands of photos, engine driver slows down the train, so this moment could last as long, as it is possible. From the windows it is also possible to admire Mount Robson, reaching 3954 meters a.s.l. the highest peak of Canadian Rocky Mountains. That makes an unique chance to observe a rare atmospheric phenomena in this massif's area. When the train comes to Jasper, you are suddenly encompassed with wild preserve, putted on UNESCO list, where it is often possible to see various species of wild animals in their natural habitat. There is a big chance of seeing buffaloes, eagles, and even bears.

We realize the magnitude of Canada, when the train is gaining speed on the straight sections. At the time, little localities and scattered farms disappear one by one behind the window, like they have been left in the past.

Passengers have also a special chance to enjoy downright poetic beauty of breathtaking Lake Louise, where in crystal water, picturesque mountain mastiffs and gla-



wodzie przeglądają się malownicze masywy górskie i lodowce. Spektakularne krajobrazy i leniwy komfort wygodnego pociągu można jeszcze uzupełnić niewielkim zastrzykiem adrenaliny. Odważni i spragnieni dreszczyka emocji mogą w Canadian Rockies skorzystać z przejażdżki pojazdem terenowym po powierzchni Columbia Icefield – lodowej przestrzeni o grubości 370 m.

Luksusowe wakacje na pokładzie The Canadian oraz sama wycieczka po tym przepięknym i gościnnym kraju to nadzwyczajne doświadczenie. Od chwili, gdy pociąg wyjeżdża z centrum miasta, podczas wielogodzinnego żeglowania przez łagodne łąki, surowe jeziora i malownicze miasteczka, aż do osiągnięcia celu eskapady, nasz zachwyt nie ustaje ani na moment. Nie ma drugiej takiej podróży!

ciars are looking at themselves like in the mirror. Spectacular landscapes and a lazy comfort of convenient train can be also supply with tiny rush of adrenaline. Brave and eager of the thrill passengers can make use of all-terrain vehicle ride in Canadian Rockies, on the surface of Columbia Icefield- icy space with thickness of 370 meters.

The luxurious holidays on the board of The Canadian and trip around this beautiful, welcoming country itself is an extraordinary experience. From the moment, when the train leaves city center, via hours- long sailing through gentle meadows, raw lakes and scenic cities, until achieving escapade goal, our delight doesn't cease not even for a second. There is no other trip like this!



Rocky Mountaineer

Luksusowy pociąg, wyśmienita kuchnia, doskonale widoki, fascynujące wycieczki, komfortowe noclegi w hotelach po drodze – wszystko razem tworzy niezapomnianą podróż Rocky Mountaineer po Górach Skalistych.

Rocky Mountaineer wśród kanadyjskich pociągów uchodzi za najlepszy, najbardziej elegancki i wytworny do granic możliwości. Wyprawa nim to fantastyczny sposób na poznanie Alberta i Kolumbii Brytyjskiej. Podróż obejmuje przejazd przez majestatyczne Canadian Rockies, Banff, Jasper, Lake Louise. Kopułowe wagony tworzą podczas podróży wrażenie przebywania na otwartej przestrzeni. Rocky Mountaineer oferuje trzy wspaniałe trasy dzienne. Można wybrać jedną z tras lub połączyć je w unikalny pakiet wakacyjny.

Wyprawa „First passage to the West” (Pierwsza Podróż na Zachód) oferuje przejazd z Vancouver do Banff, podczas którego możemy podziwiać najpiękniejsze krajobrazy zachodniej Kanady. Druga trasa „Journey through the Cloud” (Podróż przez Chmurę), prowadzi dalej na północ, do uroczego miasteczka Jasper w Górach Skalistych, wzdłuż północnej linii kolejowej otwartej w 1917 roku. Przemierzając odległe i dziewicze tereny, podróżni mają szansę rozkoszować się widokiem najwyższego szczytu w kanadyjskich Górach Skalistych – Mount Robson, atakując podglądać dzikie zwierzęta w ich naturalnym środowisku.

Podróż śladami poszukiwaczy złota, czyli trasa „Rainforest to Gold Rush”, prowadzi z Vancouver historycznym szlakiem z czasów Dzikiego Zachodu i gorączki złota, przez Whistler, Quesnel,

Luxury train, delicious cuisine, excellent views, fascinating trips, comfortable accommodations in hotels on the way – everything together makes a Rocky Mountaineer train ride an unforgettable journey in the Rocky Mountains.

Rocky Mountaineer is said to be the best, most elegant and distinguished to the limit train, amongst other Canadian trains. A trip by this train is a fantastic way to get to know Alberta and British Columbia. The journey includes a drive through the majestic Canadian Rockies, Banff, Jasper, and Lake Louise. During the journey, the dome-shaped wagons create an impression of being in the open space. Rocky Mountaineer offers three great day runs. You can choose one of the routes or combine them into a unique holiday package.

The “First passage to the West” expedition offers a drive from Vancouver to Banff, where we can admire the most beautiful landscapes of west Canada. Second route, “Journey through the Cloud” leads to further north, to the lovely city “Jasper” in Rocky Mountains, alongside the railway line, that was opened in 1917. While travelling to distant and untouched areas, voyagers can enjoy the view of the highest peak in Canadian Rocky Mountains- Mount Robson and can observe wild animals in their natural habitat.

The “Rainforest to Gold Rush” route takes you from Vancouver and leads on the historic Wild West and Gold Rush Trail through Whistler, Quesnel and Jasper. This route is the





aż do Jasper. Jest najbardziej wysunięta za zachód i najdłuższa, liczy bowiem 1153 km. Pociąg jadący tym traktem musi pokonać wysokość 3954 m n.p.m.

Od momentu wejścia na pokład pociągu obsługa dokłada wszelkich starań, aby podróż upłynęła komfortowo i była niezapomniana. Od napełniania kieliszka winem, po dzielenie się historiami i pomoc przy specjalnych życzeniach, goście są oddani temu, aby wrażenia na pokładzie były tak niezapomniane, jak sceny na zewnątrz.

W 1990 roku Rocky Mountaineer wyruszył w pierwszą podróż. Od tego czasu był wielokrotnie nagradzany i doceniany na arenie międzynarodowej. Kanadyjski luksus znalazł się na liście najbardziej spektakularnych linii kolejowych na świecie. Liczący 37 wagonów skład, ustanowił też rekord najdłuższego pociągu pasażerskiego w historii Kanady. Powszechnie stosowanym napędem są ekologiczne lokomotywy, a standardem dla całego składu w pełni klimatyzowane i wyciszone wagony.

Dwie klasy podróży, GoldLeaf oraz SilverLeaf, oferują wyjątkowe wrażenia, jednakże bez miejsc do spania na pokładzie. Zasada na tej trasie jest taka, że „podróżujemy w dzień, noc spędzamy w hotelach”. Dlatego nawet w najbardziej

farthest to the west and the longest, as it is 1153 kilometers long. A train on this route must overcome an altitude of 3,954 meters above sea level.

From the moment of entering the wagon, the train crew make every effort so the trip was comfortable and unforgettable. From filling a glass with wine to sharing stories and helping with special requests, the hosts are dedicated to making on-board experiences as unforgettable as the scenery outside.

In 1990, Rocky Mountaineer set off to the first trip. Since that, he was repeatedly rewarded and appreciated internationally. Canadian luxury was put on the list of the most spectacular train routes in the world. Because of his 37 wagons, he set a record, as a longest passenger train in Canadian history. Ecological propulsions are commonly used drives and it is the standard, that all the wagons are fully air-conditioned and muted.

The two travel classes, GoldLeaf and SilverLeaf offer exceptional impressions, however without any place to sleep on board. On this route, there is a principle that says: “We travel during the day, we sleep at hotels”. That’s why even in the most luxurious class there

luksusowej klasie nie ma przedziałów sypialnych: zamiast tego gościom oferuje się piękne hotele na każdym postoju.

W najwyższej oferowanej usłudze GoldLeaf (Złoty Liść) goście cieszą się drinkiem w rozkładanych fotelach, które obracają się, umożliwiając podziwianie widoków przez panoramiczne okna w wagonie kopułowym. Można się do niego dostać z wagonu restauracyjnego spiralnymi schodami lub windą. W wagonie restauracyjnym goście mogą delektować się serwowanymi tam pysznymi daniami à la carte. Śniadanie i lunch podawane są na prawdziwej porcelanie, a na życzenie podróżnego mogą być dostarczone do przedziału. Jest też otwarta platforma widokowa, dzięki której można wydostać się na zewnątrz, by zaczerpnąć rześkiego, górskiego powietrza.



is no sleeping compartments: instead of that, guests are offered with beautiful hotels on every stop.

In the highest offered GoldLeaf service, guests can enjoy a drink in fold-out armchair, which rotate and able passengers to admire the views thru panoramic windows in domed wagon. It is possible to get there by spiral stairs, that go from restaurant wagon or by taking an elevator. In the restaurant wagon, guests can enjoy delicious dishes a la carte, that are served there. Breakfast and lunch are served on the real porcelain and for special passenger's request, food can be delivered to compartment. There is also an opened viewing platform, thanks to which it is possible to get out, in order to take a fresh, mountain breath.





Przemierzając kanadyjskie Góry Skaliste na pokładzie bardziej ekonomicznej klasy SilverLeaf (Srebrny Liść), stajemy twarzą w twarz ze wspaniałą scenerią, rozciągającą się za oknami. Gorące śniadania i lunchy serwowane w przestronnym fotelu nie pozwolą przegapić żadnego spektakularnego widoku. A sceneria przesuwaną się za oknami jest tak wyjątkowa, że nie sposób oderwać się od niej i skoncentrować nad historycznymi ciekawostkami serwowanymi przez stewardów. Wagony SilverLeaf nie mają wprawdzie otwartej platformy widokowej, ale dysponują jej namiastką w postaci otwartych przedsionków między wagonami. Dzięki temu można choć na chwilę opuścić wygodny przedział, wyjść na zewnątrz i pooddychać czystym, kanadyjskim powietrzem, w którym roztacza się zapach sosny i klonu.

Rocky Mountaineer jest pociągiem, który kursuje nie tylko jako pociąg rozkładowy, lecz świadczy także usługi okolicznościowe – może być wynajęty na indywidualne imprezy i fakultatywne wycieczki. Tak szeroka oferta jest jednym z jego najważniejszych atutów, podkreślających otwartość na zróżnicowane potrzeby odbiorców. Poziom obsługa pasażera, udogodnienia, jak również wyjątkowa możliwość podziwiania unikatowej przyrody powoduje, że Rocky Mountaineer zapewnia niezapomnianą turystyczną przygodę.

As we travel in the Canada's Rocky Mountains on the board of the more economic class SilverLeaf, we stand face to face with amazing scenery, spreading out behind the windows. Hot breakfasts and lunches, served in spacious armchair won't allow you to miss out any spectacular view. Regarding scenery moving behind the windows, it is so special that it's impossible to take eyes of it and concentrate on historical fun facts, told by stewards. SilverLeaf wagons don't have an open viewing platform, but they are enriched in substitutes – opened vestibules between the wagons. Thanks to that, you can even just for a while leave the comfortable compartment, go out and breathe with clean, Canadian air, in which you can smell a pine and maple scent.

Rocky Mountaineer is a train, which runs not only as a scheduled train, but also as a special event service – it can be rented for individual parties and excursions. This wide offer is one of the Rocky Mountaineer's most important advantages, it emphasize openness to differential customer's needs. The level of customer service, amenities and also special possibility to admire unique nature makes Rocky Mountaineer a train, that provides unforgettable tourists adventure.







Ameryka Północna

El Chepe Express

El Chepe jest powszechnie używanym przezwiskiem pociągu, kursującego linią Ferrocarril Chihuahua al Pacífico. Podczas tej podróży przejedziemy przez niezliczone mosty i tunele, klejnoty meksykańskiej inżynierii, podziwiając jednocześnie najbardziej zapadające w pamięci górskie krajobrazy Meksyku. Odwiedzimy klimatyczne wioski słynące z wydobycia miedzi oraz miasta kolonialne. Ekskluzywny pociąg zabierze nas w góry Sierra Madre, gdzie z pokładu sycić się będziemy autentycznym pięknem natury i wyjątkowością tubylczych osad. El Chepe to jedna z najbardziej niesamowitych podróży kolejowych na świecie!

Ferrocarril Chihuahua al Pacífico to linia kolejowa łącząca wybrzeże Pacyfiku (Los Mochis) z górzystym, suchym wnętrzem północnego Meksyku – miastem Chihuahua. Intensywnie wykorzystywana do przewozu towarów i pasażerów, długa na 673 km linia stała się niepowtarzalną atrakcją turystyczną Meksyku. Oprócz standardowego dalekobieżnego połączenia, nazywanego El Chepe Regional, umożliwiającego przemieszczanie się mieszkańcom regionu, od kilku lat funkcjonuje jego wersja skierowana do turystów (głównie amerykańskich i kanadyjskich) – El Chepe Express.

Trasa El Chepe Express jest krótsza (Los Mochis-Creel) i ma tylko trzy przystanki, dzięki czemu Express pokonuje ją w dziewięć, zamiast szesnastu godzin. Rozkład El Chepe Regionale przewiduje 17 przystanków na trasie, a w rzeczywistości pociąg zatrzymuje się nawet 50 razy, choć nie jest to oficjalnie podawane w rozkładzie. Skład Expressu ma atrakcyjny,

El Chepe is the commonly used nickname for a train, that runs line Ferrocarril Chihuahua al Pacífico. During this trip, we are going to drive across multiple bridges and tunnels, which are the jewels of Mexican engineering, while admiring the most memorable Mexican mountain landscapes at the same time. We are going to visit colonial cities and atmospheric villages, known for copper mining. A luxury train will take us to the Sierra Madre mountains, where from the deck, we will gloat about the authentic beauty of nature and uniqueness of indigenous settlements. El Chepe is one of the most incredible rail travel in the world!

Ferrocarril Chihuahua al Pacífico is a railway line that connects the Pacific coast (Los Mochis) with the mountainous, dry interior of northern Mexico – the city of Chihuahua. Intensively used for the transport of goods, as well as passengers, the 673 kilometers long line has become a unique tourist attraction in Mexico. In addition to the standard long-distance connection, called El Chepe Regional, which allows the inhabitants of the region to travel, for several years there has been a version addressed to tourists (mainly American and Canadian) – El Chepe Express.

The El Chepe Express route is shorter (Los Mochis – Creel) and has only three stops. Thanks to that, the Express completes the route in nine hours instead of sixteen. The El Chepe Regionale timetable predicts 17 stops along the route, but in reality, the train stops up to 50 times. The El Chepe Express lineup has an attractive, vintage-inspired interior





inspirowany stylem vintage wystrój wnętrza, uroczą część wypoczynkową z barem i oddzielny dwupiętrowy wagon restauracyjny gdzie serwuje się doskonałymi posiłki. Jeśli zdecydujemy się na którąś z droższych klas, mamy również dostęp do panoramicznego wagonu widokowego z ogromnymi oknami, z których można podziwiać godne pozazdroszczenia widoki.

Na trasie będziemy mieli okazję odwiedzić El Fuerte – historyczne centrum górnicze, którego sukces odzwierciedlają liczne rezydencje i architektura miasta, dzisiaj pełne butikowych hoteli oraz dolinę Cerocahui znaną z nietypowej dla tamtejszego klimatu zieleni. Stacją obowiązkową jest Divisadero, gdzie doświadczymy uroku najbardziej spektakularnego waloru przyrodniczego Meksyku – kanionów Urique, Tararecua i Cobre, miejsca przez wielu uważanego za jeszcze bardziej widowiskowe niż amerykański Grand Canyon.

Statystyki mówią wszystko: 673 km torów, 37 mostów, 86 tuneli i ponad 60 lat budowy. W czasie podróży pociąg wspina się na wysokość 2400 m pomiędzy legendarne szczyty Sierra Madre. Ponadto teren, przez który przejeżdża pociąg, zamieszkuje lud Tarahumara – jedna z najstarszych społeczności tubylczych w Meksyku, słynąca

design, a lovely relaxation area and a separated, bi-level dining wagon, where the excellent dishes are served. Moreover, if you decide to ride in the one of the higher class wagon, you will have an access to a panoramic, viewing car with huge windows, where you can admire enviable vistas.

On the route, we will have the opportunity to visit El Fuerte – a historic mining center, which success is reflected by architecture of the city and numerous residences, full of boutique hotels nowadays. We will also visit the Cerocahui Valley, known for unusual for this type of climate verdancy. The obligatory station is Divisadero, where we can experience the charm of the most spectacular, natural value of Mexico – the Urique, Tararecua and Cobre canyons, places considered by many to be even more spectacular than the American Grand Canyon.

The statistics say it all: 673 kilometers of track, 37 bridges, 86 tunnels and over 60 years of construction. During the journey, the train climbs 2,400 meters between the legendary Sierra Madre peaks. Moreover, the area that the train goes by is inhabited by Tarahumara people, one of the oldest indigenous community in Mexico, known for their resilient runners.



z niezwyklej wytrzymałości w biegu. Ich kultura jest nadal bardzo dobrze zachowana ze względu na liczbę członków. Jest ich około 70 000! El Chepe jest dla nich jedynym środkiem transportu i oknem na świat – na tej trasie nie istnieje żadna alternatywa w postaci transportu kołowego, bowiem nie ma tam dróg.

Bez względu na to, którą wersję pociągu wybieramy, wycieczka pociągiem El Chepe to doskonała okazja do zejścia z utartych szlaków i dotarcia w miejsca, gdzie zapuszcza się niewielu turystów. Bez wątpienia pokonanie tej trasy pozostawi niezatarte wspomnienia i będzie powodem do dumy.

Tarahumara's culture is still well preserved, because of the number of its members. There is about 70 000 of them! El Chepe is the only mode of transportation and the window to the world for this community – on this route, there isn't any alternative in wheeled transport, because there are no roads.

Regardless of which version of the train we choose, a trip by El Chepe train is a great opportunity to get off the beaten track and reach places where only few tourists venture. Undoubtedly, completing this route will leave indelible memories and will be a source of pride.





Ameryka Południowa

Andean Explorer

Świeży, odważny i dziki – to Andean Explorer, który w spektakularnym stylu pojawił się na horyzoncie jako pierwszy luksusowy pociąg sypialny w Ameryce Południowej. Beżowo-granatowe barwy szesnastu wagonów pociągu mieniają się dumnie na tle wyniosłych Andów.

Andean Explorer zabiera nas w tętniącą życiem podróż między cudami natury i starożytnymi królestwami Peru. Podróżować będziemy poprzez majestatyczny krajobraz Andów, wzdłuż jednych z najwyższych położonych tras kolejowych na świecie. W trakcie wypraw, obejmujących 1 lub 2 noclegi pomiędzy Cuzco, jeziorem Titicaca i Arequipa, zanurzamy się w serce Andów, by odkrywać skarby natury i widowiskowe pozostałości cywilizacji Inków.

Rześkie wieczorne powietrze ponoć nigdzie nie jest równie upajające, jak w otwartym wagonie widokowym w otoczeniu majestatu pasma górskiego La Raya. Ale to nie koniec wrażeń. Równie ekscytujące mogą okazać się spotkania z innymi gośćmi w salonce, przy winie popijanym w rytm słodkich melodii

Fresh, brave and wild- this is an Andean Explorer, which in spectacular style occurred on horizon as a first luxury sleeper train in South America. Beige-navy blue timbres of sixteen train wagons profess proudly on the haughty Andes mountains background.

Andean Explorer takes us to a lively travel between nature miracles and Peru's ancient kingdoms. We will be travelling across majestic Andes mountains landscape, along one of the highest located rail route in the world. During the ventures, that involve one or two overnight stops between Cuzco, Titicaca lake and Arequipa, we will dive into Andes heart to discover nature's treasures and spectacular legacy of Inca civilization.

Brisky, nightly air is supposedly nowhere as intoxicating as in the opened panoramic wagon in the environment of La Raya range majesty. But it's not the end of sensations. Equally exciting can be found meeting other guests other guests in saloon-carriage, with wine drunk to the rhythm of





fortepianu. Po wielu intensywnych doznaniach zawsze można wybrać się na chwilę relaksu do wagonu SPA na orzeźwiający andyjski rytuał i kojący masaż. Wszystkie kabiny wyposażone są w łazienki, klimatyzację i instalację tlenową, która wspiera regenerację przed kolejnym dniem w niecodziennych warunkach Kordylierów. Łazienka zapewnia zresztą prawdziwie unikatowe doświadczenia, bo jak inaczej nazwać kąpiel w wannie na wysokości 4000 m? Podróżni do wyboru mają przedziały z jednym podwójnym łóżkiem (Deluxe), z dwoma łóżkami (Twin) lub dwoma łóżkami piętrowymi (Bunk Bed). Jednorazowo w podróż wybrać się może maksymalnie 48 pasażerów.

Bezprecedensowe doświadczenie kolejowe wymaga świeżego podejścia do luksusowego designu. Andean Explorer oznacza odejście od klasycznego luksusu w stylu vintage. Zamiast tego odwołuje się do współczesnej estetyki, zaprojektowanej w taki sposób, by współgrać z naturalnymi barwami i bogactwem środowiska Andów. Każdy wagon nosi nazwę przybraną od gatunku flory i fauny występującej na trasie. Wagony restauracyjne otrzymały nazwy od kojącego ziela muña muña oraz znanej na całym świecie lamy, będącej wręcz symbolem Peru. Projektanci zadbali o to, by odniesienia do regionalnej kultury

sweet pianoforte melodies. After many intensive experiences, you can always use some relax and refreshment in SPA wagon, Andean ritual and soothing massage to start with. All the cabins are supplied with bathrooms, air-conditioning and oxygen installation, which supports regeneration before another day in uncommon conditions of The Chilean Coastal Range (Spanish: Cordillera de la Costa). Bathroom in any case, provide the unique experiences, because how different should we call a bath in bathtub on the height of 4000 meters? Travellers can choose compartment with one double bed (Deluxe), with two beds (Twin) or two bunk beds (Bunk Bed). A maximum of 48 passengers can travel on one trip.

Unprecedented train experience require fresh approach to luxury design. Andean Explorer means departure from a classic vintage style luxury. Instead of that, it references to modern aesthetic, designed designed to play to play along with natural colors and wealth of Andes mountains environment. Each wagon is named from flora and fauna specie occurring on the route. Restaurant wagons were given the names from soothing herb muña muña and from the know around the lama, which is known all around the world and even became





pojawiały się subtelnie w detalach i elementach wystroju, jak np. starożytny motyw Inków – krzyż Chakana, symbolizujący urok małżeństwa ziemi, podziemi i rozgwieżdżonego nieba. Ręcznie malowane wagony skrywają ekskluzywne wnętrza: bajeczne drewniane aranżacje, skórzane siedzenia i łazienki wykończone lokalnym kamieniem. Do odpoczynku zachęcają wygodne meble w ręcznie tkanych obiciach z wełny z Alpaki.

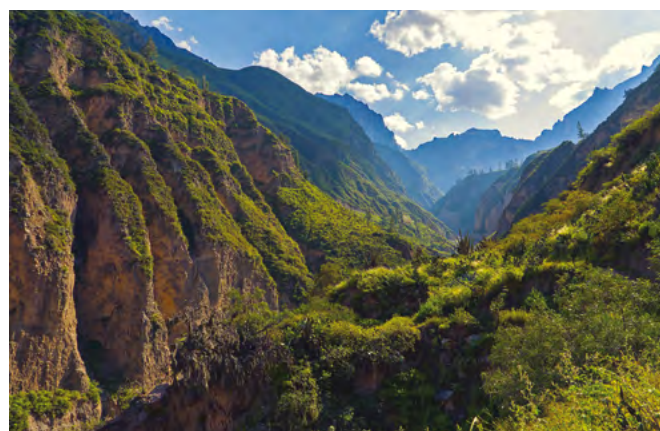
Goście mogą oczekiwać wyjątkowych doznań kulinarnych opartych o naturalne produkty Andów. W dwóch wagonach restauracyjnych Llama i Muña – spróbują pełnej oferty peruwiańskich smaków skomponowanych przez ambasadora tutejszej kuchni, Diego Muñozę. Dzięki jego charakterystycznemu podejściu do regionalnej klasyki, menu jest tak kolorowe jak sceneria za oknami i pełne sezonowych potraw przygotowywanych ze świeżych, lokalnych składników.

Wyruszając z Cuzco, starożytnej stolicy Imperium Inków, pociąg przemierza łańcuchy Andów, zanim dotrze do największego na kontynencie jeziora Titicaca. Tam można skorzystać z okazji, aby zwiedzić rozległy Kanion Colca, a następnie udać się w kierunku centrum miasta Arequipa, wpisanego na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Surowe piękno wiejskiego Peru zachwyca,

a symbol of Peru. Designers took care that references to regional culture appeared subtly in details and decor elements, like ancient Inka motive – Chakana cross, symbolizing the charm of Earth, underground and starry night marriage. Hand-painted wagons hide exclusive interior: fabulous wooden arrangements, leather seats and bathrooms finished with local stone. Comfortable furniture with hand-woven upholstery from Alpaca wool encourage to relax.

Guests can expect special dining experience based on natural Andes mountain products. In two restaurant wagons – Llama and Muña – they will try a full offer of Peruvian flavors composed by local chef, Diego Muñoz. Thanks to his characteristic approach to regional classic, menu is as colorful as the environment outside the window and full of seasonal meals, prepared from fresh, local components.

Setting off from Cuzco, an ancient capital city of Inca empire, the train compass the Andes range, before it arrives at the biggest on the continent Titicaca lake. Here, you can take an opportunity to visit broad Colca Canion and next go in direction of Arequipa city centre, placed on list of World Heritage UNESCO list. Raw beauty of cottage







podobnie jak wielobarwne jezioro Titicaca z, wyjątkową na światową skalę, żyjącą na wodzie społecznością Islas de Los Uros – fascynującej kolekcji stworzonych przez człowieka wysp z pływającej trzciny. W drodze z Puno do Cuzco można zatrzymać się też na targu La Raya, kolorowym amalgamacie straganów pełnych rękodzieła i tradycyjnych wyrobów.

Luksusowy pociąg turystyczny Andean Explorer oferuje całodobową obsługę stewardów i zaprasza gości do dwóch wagonów restauracyjnych, salonki z pianinem i barem, wagonu obserwacyjnego z barem, biblioteki i butik, oraz – od maja 2018 roku – wagonu SPA. Czegóż można chcieć więcej?

Peru enrapture, just as multicolor Titicaca lake with special for world scale, living on the water, Islas de Los Uros community – fascinating man made collection of islands constructed of floating cane. On the way from Puno to Cuzco you can also stop on La Raya market, vibrant amalgam stalls, full of handicraft and traditional products.

A luxury tourist train Andean Explorer offers round the clock steward service and invite guests to two restaurant wagons, saloon-carriage with piano and bar, observation wagon with bar, to the library and boutique, also – since May 2018 – SPA wagon. What else could you want?

Ameryka Południowa

Hiram Bingham

Hiram Bingham nazwano na cześć Amerykanina, który z pomocą lokalnych rolników w roku 1911 „odkrył” cytadelę Inków w Machu Picchu. W rzeczywistości ruiny były oznaczone na mapie nakreślonej przez innego odkrywcę 30 lat wcześniej, lecz miejsce pozostało znane tylko kilku odkrywcom oraz rodzinnym mieszkańcom. To Hiram Bingham stał się popularizatorem jednego z najwspanialszych obiektów światowego dziedzictwa kulturowego, a w dodatku przez wielu uważany jest za pierwowzór dla postaci Indiany Jonesa. Był uczonym, odkrywcą i politykiem. Pełnił rekordowo krótką kadencję jako gubernator Connecticut – po podwójnie wygranych wyborach (dostał się również do Senatu) – urzędował na stanowisku jeden dzień, zanim przeniósł się do Waszyngtonu.

Na pokładzie Hiram Bingham goście zacierają się w urokach przyrody i tajemnicach dawnej cywilizacji. Gdy pociąg wije się przez zapierającą dech w piersiach Świętą Dolinę, delektują się klasycznymi lokalnymi smakami i wykwintną kuchnią. Podróż tym wyjątkowym

Hiram Bingham was named after American, who with some help from local farmers, discovered in 1911 an Inca citadel in Machu Picchu. In reality, ruins were signed on the map delineated by other explorer, 30 years before, but the place has been known only by few discoverers and indigenous people. It's Hiram Bingham, who became a popularizer of one of the most amazing World Cultural Heritage facility and moreover, he is considered as an archetype of Indiana Jones. He was a scientist, explorer and politician. Hiram Bingham fulfill a record-breaking short cadence, as a Connecticut governor after doubly won elections (he also made his way into senate) – he was on duty for one day, before he moved to Washington.

On the board of Hiram Bingham, guests lose themselves in nature appeal and in secrets of former civilization. When the train twirls trough breathtaking Sacred Valley, they delight in classic, local flavors and haute cuisine. The travel of this special time machine,





wehikułem, wiozącym swoich gości do peruwiańskiego serca Imperium Inków, to doskonały początek niezapomnianej przygody. A wizyta w takim miejscu wymaga jedynej w swoim rodzaju oprawy.

Lśniące, pokryte drewnem wnętrza i mosiężne wykończenia przywodzą na myśl klasyczne eleganckie salonki Pullmana z lat 20. XX wieku, a żywe kolory i motywy inspirowane naturą ujawniają wyraźnie peruwiańską duszę. W powietrzu unosi się południowoamerykański duch – są tańce i żywa muzyka, dobiegająca z wagonu barowego. Na końcu Hiram Bingham znajdziemy platformę widokową oferującą otwartą przestrzeń, gdzie można naprawdę docenić oszałamiające panoramy. Stylowo wyposażone wagony obserwacyjne są idealnym miejscem do siedzenia, relaksu i zachwywania się przesuwanym za panoramicznymi oknami, peruwiańskiego krajobrazu.

Hiram Bingham w swoją pierwszą podróż wystartował w 2003 roku, aby wspiać się z gośćmi wysoko w peruwiańskie Andy z Cuzco do Machu Picchu. Jest kolejnym pociągiem firmy Belmond, której luksusowe składy spotkamy na wielu kontynentach. W ramach międzynarodowego przedsięwzięcia podwozia zbudowano w RPA, a wagony ozdobiono we Francji.

which carry its guests to Peruvian heart of Inca empire, is a perfect beginning of an astonishing adventure. What's more, a visit in that place requires a unique luminaire.

Shining, covered with wood interior and brassy finishes bring to mind some classic, elegant Pullman salon-carriages from the 1920s whereas vibrant colors and motives are inspired by nature and clearly reveal a Peruvian spirit. A South American spirit is heaving in the air- there are dances and lively music, coming from a bar wagon. On the end of Hiram Bingham we will find a viewing platform, which offers opened space, where you can really appreciate bewilderingly panoramas. Stylish equipped observation wagons are the perfect place to sit, relax and to enthuse about outside window Peruvian landscape.

Hiram Bingham set off for its first travel in 2003, to climb with its guests in the high Peruvian Andes mountain from Cuzco to Macchu Picchu. It is the next train from Belmond company, which luxuriorius train compositions we can see on many continents. Within the framework of an international venture, train chassis were built in RPA and decorated in France.





Podróźni mają do wyboru kilka elastycznych pakietów, które obejmują od siedmiu do dziesięciu dni podróży. Niezadko podróź pociągiem okazuje się równie mistyczna jak miejsce docelowe. Doświadczenie luksusu zaczyna się od pysznego koktajlu powitalnego, następnie serwowany jest brunch, wyśmienity lunch, a za oknami stale zmienia się wysokogórski pejzaż. Po przybyciu na szczyt Machu Picchu, wysiadamy z pociągu wprost w andyjski klimat.

Na skraju cytadeli Inków odnaleźć można spokojną przystań dla zmęczonych odkrywców – hotel Sanctuary Lodge, położony w absolutnie wyjątkowym miejscu, jako jedyny taki obiekt w okolicy. Cieszyć się możemy

Travelers have a few flexible bundles to choose from, which contain from seven up to ten days of travel. The travel frequently appears to be as mystical as a destination place. The experience of luxury starts from delicious, welcoming cocktail and then a brunch and excellent lunch are served, whilst past the windows high mountain landscapes are constantly changing. After arrival to Machu Picchu peak, we get out from train directly into Andean climate.

On the edge of Inca empire citadel we can find a calm harbor for tired explorers- Sanctuary Lodge hotel, located in absolutely special place, as the only facility like this in near area.





zakwaterowaniem w stacjonarnym hotelu Belmonda na jednym z trzech poziomów luksusu. Najwyższy reprezentują apartamenty prezydenckie, nieco niższy – pokoje Deluxe z widokiem na góry. Do wyboru jest również przytulna wersja Superior. Z prywatnego tarasu uchwycić można poranne słońce wschodzące nad falującym pasmem górskim. W każdym z pakietów zapewniony mamy również wstęp do Machu Picchu w towarzystwie prywatnego przewodnika. W podróży powrotnej będzie okazja, by zobaczyć Świętą Dolinę z nowej perspektywy, gdy dzień dobiega końca, a my w popołudniowym blasku odkrywamy kolejne odsłony wyśmienitej kuchni. Czego można chcieć więcej? Okazuje się, że w tym przypadku można.

We can enjoy an accommodation in stationary Belmond hotel in one of the three luxury levels. The highest is represented by presidential apartments, a little bit lower- Deluxe rooms with view at the mountains. You can also choose a cosy Superior version. From the private terrace, you can catch morning sun, that rise up above undulant mountain range. In every bundle you have an assured entry to Machu Picchu accompanied by private guide. In return travel there is going to be an occasion to see Sacred Valley from new perspective, when day is coming to an end and we are revealing another openings of excellent cuisine in afternoon glow. What more could you ask for? It turns out that in this case you can.

Z Hiram Bingham najśmielsze marzenia stają się możliwe. Gdy dzielenie się magiczną podróżą z przyjaciółmi, bliskimi lub partnerami biznesowymi to zbyt mało, Hiram Bingham może być nasz na wyłączność. Zarezerwować możemy indywidualny wagon lub wyczerterować cały pociąg! Rozrywkę na pokładzie, pyszne menu pełne świeżych, lokalnych produktów i ekskluzywne prezenty – wszystko według indywidualnych wymagań. Hiram Bingham, niezależnie od okazji, nada wydarzeniom styl i pozostanie w naszej pamięci na zawsze.

With Hiram Bingham, the boldest dreams are becoming possible. When sharing the magical travel with family, friends, relatives and business partners is too little, Hiram Bingham can be ours for exclusive. We can reserve individual wagon or charter a whole train! Everything is provided according to the requirements- entertainment on board, tasty menu full of fresh, local products and exclusive gifts. Hiram Bingham regardless from occasion is going to make events stylish and will stay in our memory forever.





Ameryka Południowa

Great Brazil Express

Słyszeliśmy o najbardziej różnorodnych luksusowych pociągach rozsianych po całym świecie, ale niewielu wie, że Brazylia od niedawna ma do zaoferowania Great Brazil Express, wśród Brazylijczyków znany również jako Tern de Luxo, obsługiwany i zarządzany przez Serra Verde Express w Parana. Porusza się piękną trasą przez południową część Brazylii, pomiędzy Kurytyba i Morretes. Niedawno otrzymał nagrodę Embratur brazylijskiej organizacji turystycznej za najbardziej innowacyjny produkt turystyczny roku.

Wyjątkowe walory tego traktu przyciągające turystów z całego świata tworzą: ponad kilometrowe przewyższenie terenu, liczne tunele z których najdłuższy ma 429 m, przepiękne mosty i unikatowe, zapierające dech w piersiach widoki. Czy istnieje lepszy sposób na odkrywanie nieznanymi zakątków Brazylii niż siedząc na miękkich poduszkach kanap, z kieliszkiem zimnego białego wina w ręku?

Inspiracją dla luksusowego pociągu był oczywiście legendarny Orient Express. Great Brazil składa się z dwóch gustownych wagonów, które zostały odnowione w nostalgicznym stylu kolonialnym. Dekoracje i wzory nawiązują do brazylijskiej fauny i flory, wnętrza wypełnia szlachetne drewno, sofy zakupione

We've heard about the most various, luxury trains spreaded around the world, but only few know, that Brazil only recently offers Great Brazil Express, among Brazilians known also as Tern de Luxo, that is supported and administered by Serra Verde Express in Parana. The train ride a beautiful route trough south part of Brazil, between Curitiba

and Morretes. Recently, the train has been awarded with Brazilian tourist organization Embratur prize, for the most innovative tourist product of the year.

Special advantages of this route, that are attracting tourists from the whole world are: over kilometer terrain elevation gain, multiple tunnels with the longest one, counting 429 meters, beautiful

bridges and unique, breathtaking views. Is there a better way to discover unknown nooks of Brasil, than sitting on soft sofa's pillows with a glass of white wine in hand?

The inspiration for this luxury train was obviously the legendary Orient Express. Great Brasil is composed of two tasteful wagons, which were renovated in nostalgic colonial style. Decoration and patterns allude to Brazilian flora and fauna, interior is filled with noble wood, with sofas that were bought in antique



w antykwariatach oraz reprodukcje Debreta i Rugendas. Oba wagony mogą pomieścić 22 pasażerów i mają sporo udogodnień, które sprawiają, że podróżnym niczego nie brak, do dyspozycji mają bowiem wygodne fotele i kanapy, duże okna gwarantujące panoramiczny widok oraz w pełni wyposażoną kuchnię i bar.

Każdy, kto chce docenić wyrefinowanie luksusowego brazylijskiego pociągu, będzie musiał wykupić pakiet na co najmniej sześć dni podróży, obejmujący napoje, posiłki, wycieczki i zakwaterowanie. Noce podróży spędzają w luksusowych hotelach, które znajdują się w urokliwych miejscowościach na trasie.

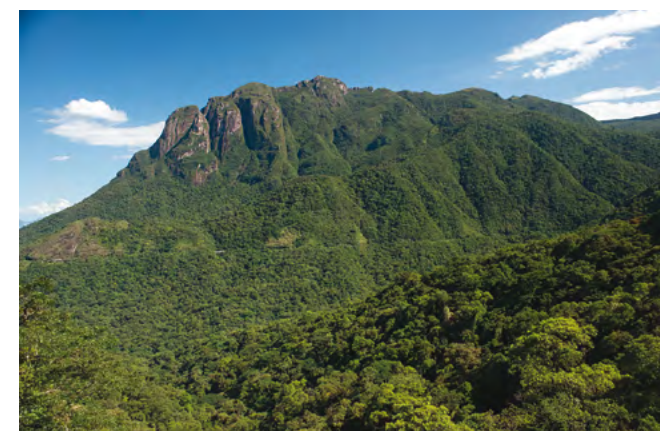
Pociąg na trasę wyrusza średnio cztery razy w miesiącu, a podróż ograniczona jest do regionu Parany i liczy 450 km. Rozpoczynając swoją przygodę w Kurytybie, w południowo-wschodniej części Brazylii, GBE prowadzi do słynnych wodospadów Iguazu na granicy Brazylii i Argentyny. Podczas tej podróży odwiedzamy małe miasteczka południowej Brazylii: Itagi, Tibagi, Castro, Morretes i Antonina, wciąż niedotknięte przez masową turystykę. Aby zapewnić gościom pełen komfort, do ich usług pozostają wielojęzyczni przewodnicy i stewardzi. Każdy, kto skusi się na tę niezwykłą podróż, z pewnością nie będzie żałował.

shops and Debret's and Rugendas's painting reproduction. Both wagons can seat 22 passengers and have many facilities, which made sure passengers don't lack anything. Passengers actually have at their disposal comfortable armchairs and sofas, big windows, that guarantee panoramic view and fully equipped kitchen and bar.

Everyone, who wants to appreciate sophistication of the luxury, Brazilian train, will have to purchase a package for at least six days travel, where are included drinks, meals, trips and accommodation. Passengers spend nights at luxury hotels, which are located in lovely localities on route.

The train sets off on the route four times a month on average. The travel is limited to Parana region and measures 450 kilometers of length. Starting its adventure in Curitiba, in southeast part of Brazil, GBE leads to famous Iguazu waterfalls on the border of Brazil and Argentina. During this travel, we visit little cities of south Brazil: Itagi, Tibagi, Castro, Morretes and Antonina, still untouched by mass tourism. To ensure guests a full comfort, there are multilingual guides and stewards at their service. Everybody, who tempt for this unusual travel, certainly won't regret it.





The Ghan

Niewiele jest podróży po świecie uznawanych za narodowe skarby. Podróżowanie pociągiem The Ghan jest jednym z nich. Legendarny Ghan zabiera swoich pasażerów w głąb Australii, krainy niepodobnej do żadnej innej: kolejno zmieniające się strefy klimatyczne, interesujące krajobrazy, dzikie zwierzęta, spotkania z Aborygenami oraz najwyższej klasy pomniki przyrody, kultury i dziedzictwa narodowego. Australia w pigułce.

Przejażdżka The Ghan to bez wątpienia jedna z najatrakcyjniejszych doświadczeń kolejną na świecie – obowiązkowa dla podróżników pozycja na "bucket list", czyli liście rzeczy do zrobienia przed śmiercią. Trasa, licząca 2979 km łączy dwie strefy klimatyczne, umiarkowaną na południu i tropikalną na północy, między którymi znajduje się najbardziej gorący „czerwony tygiel” kontynentu. Niezwykle zaskakująca jest etymologia nazwy – The Ghan to skrót od określenia The Afghan Express (Afgański Express). W zasadzie brak racjonalnego wyjaśnienia w jaki sposób powstała słynna nazwa. Można przypuszczać, że wiąże

There are very few journeys around the world considered national treasures. Traveling on The Ghan is one of them. The legendary train takes its passengers deep into Australia, a land unlike any other: changing climate zones, fascinating landscapes, wild animals, meetings with Aborigines and top-class monuments of nature, culture and national heritage. Australia in a nutshell.

The Ghan ride is undoubtedly one of the most attractive railroad experiences in the world – a must-see for travelers on the "bucket list". The 2,979 kilometers route connects two climatic zones, temperate in the south and tropical in the north, between which lies the continent's hottest "red melting pot". The etymology of the name is extremely surprising – The Ghan stands for The Afghan Express. There is basically no rational explanation for how the famous name came about. It can be assumed that it is associated with the first immigrants from the countries that were conventionally called Afghanistan. Afghan camel

się z pierwszymi imigrantami pochodzącymi z krajów, które umownie nazywano Afganistanem. Afgańscy pogańscy wielbłędów przez wiele lat byli niezastąpieni w eksploracji pustynnych regionów kraju. W licznych karawanach przewozili ładunki, żywność, wodę, narzędzia oraz ludzi.

Linia, po której aktualnie kursuje The Ghan początkowo służyła głównie dostawcom oraz poszukiwaczom złota. Jej budowa trwała ponad 70 lat. Głównym powodem zwłoki były trudne warunki środowiskowe oraz negocjacje z Aborygenami, którzy na tej trasie posiadali wiele miejsc kultu. W końcu jednak udało się pokonać przeciwności – co nie znaczy, że było łatwo. Od 1926 roku działał już spory odcinek trasy Adelaide – Alice Spring, ale aż do ukończenia reszty prac, pozostała część podróży odbywano na wielbłędach. Oryginalną linię otwarto w 1929 roku, ale dopiero w 2004 ostatecznie przedłużono ją na północ do Darwin.

Niegdyś linia kolejowa często doświadczała opóźnień i zatorów. Z czasów tych pozostało wiele niesamowitych opowieści m.in. o tym, że w pierwszym wagonie zawsze znajdowały się narzędzia i zapasowe podkłady, aby pasażerowie i załoga w razie potrzeby mogli sprawnie naprawić usterkę i pozwolić pociągowi

drivers have been indispensable for many years in the exploration of the desert regions of the country. In numerous caravans, they transported cargo, food, water, tools and people.

The line on which The Ghan currently runs was initially used mainly by suppliers and gold prospectors. Its construction took over 70 years. The main reason for the delay was the difficult environmental conditions and negotiations with the Aborigines, who had many places of worship on this route. In the end, however, the adversities were overcome – which doesn't mean it was easy. A large section of the Adelaide – Alice Spring route was in operation from 1926, but until the rest of the work was completed, the remainder of the trip was made on camels. The original line opened in 1929, but it wasn't until 2004 that it was finally extended north to Darwin.

In the past, the railroad was often affected by delays and congestion. There are many amazing stories from these times, including that the first car was always equipped with tools and spare sleepers, so that passengers and crew, if necessary, could efficiently repair the fault and allow the train to continue its journey. If the legends are to be believed, the





kontynuować swoją podróż. Jeśli wierzyć legendom, sytuacja zmuszała czasem załogę do improwizacji: aby nakarmić pasażerów w unieruchomionym pociągu, maszynista polował na lokalną faunę. Bez względu na luksus, pasażerom zależało na dotarciu do celu. Nie było alternatywnego środka lokomocji.

Z korzyścią dla pasażerów, od tamtych czasów wiele się zmieniło. Dziś Ghan oferuje coś więcej niż tylko tranzyt między Adelajdą, a Darwin i odwrotnie. Na pokładzie znaj-



situation sometimes forced the crew to improvise: to feed the passengers on the stationary train, the driver hunted the local fauna. Whatever the luxury, passengers wanted to get to their destination. There was no alternative mean of transportation.

For the benefit of passengers, a lot has changed since then. Today, Ghan offers more than just transit between Adelaide and Darwin and vice versa. On board,



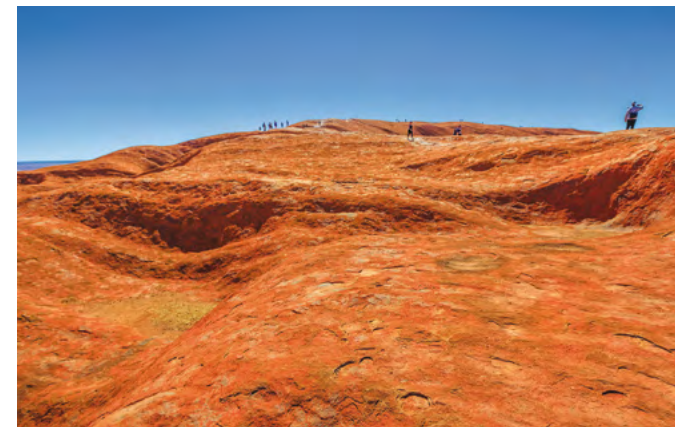
dziemy wyśmienitą kuchnię, eleganckie prywatne kabiny, profesjonalną obsługę oraz nowe znajomości z innymi podróżnikami.

Ghan ze swoimi 38 wagonami ma prawie kilometr długości. Aby przejazd był możliwy dla entuzjastów bez względu na zawartość portfela, skład podzielono na kilka klas o zróżnicowanym poziomie luksusu. Klasa Platinum posiada łóżka standardowe, klasa Gold rozkładane i ścielone przez obsługę sofy.



we will find delicious cuisine, elegant private cabins, professional service and new friendships with other travelers.

Ghan with its 38 carriages is almost a kilometer long. In order to make the journey possible for enthusiasts regardless of the content of the wallet, the train has been divided into several classes with varying levels of luxury. The Platinum class has standard beds, while the Gold class has





Ceny biletów w tej klasie zawierają wycieczki. Ponadto w pociągu znajdują się również wagony bagażowe, wagony dla personelu, dwa wagony restauracyjne Queen Adelaide oraz wagon barowy (salonka).

Wagony restauracyjne w stylu art deco przywołują złotą erę podróży koleją. Wyjątkowej atmosfery przydają: srebrna zastawa i wyśmienite australijskie wina. Do jedzenia australijskie specjały: ryba barramundi, australijska jagnięcina, owoce tropikalne i rodzimy *bush tucker* pokarm z buszu, np. dżem z sandałowca lub chutney z pomidorów krzewiastych.

Od samego początku na pokładzie Ghan panuje poczucie równości i koleżeństwa. A kiedy pociąg się zatrzymuje, zaczynają się przygody. Z szerokiej gamy atrakcji poza pociągiem, możemy wybrać to, co nas interesuje i stworzyć własną, bogatą i satysfakcjonującą podróż po australijskim *outbacku* (lokalna nazwa dla pustynnego wnętrza kontynentu) i nie tylko. Jadąc w kierunku północnym, The Ghan zatrzymuje się na kil-

folded and made-up sofas. Ticket prices in this class include excursions. In addition, there are also luggage cars, staff carriages, two Queen Adelaide dining carriages and a lounge car (saloon) on the train.

Art deco restaurant carriages evoke the golden age of rail travel. Inside, we will be greeted with delicious Australian wines and be handed genuine silver cutlery. In the menu we will find Australian specialities: barramundi fish, Australian lamb, tropical fruits and native "bush tucker", such as sandalwood jam or bush tomato chutney.

From the very beginning, there is a sense of true camaraderie on board The Ghan. When the train stops, the adventures begin. From a wide variety of attractions outside of the train, we can choose what interests us and create our own rich and satisfying journey through the Australian outback and more. Going northwards, The Ghan makes a few hours' stopover at Marla station, whe-

ka godzin na stacji Marla, gdzie pasażerowie mogą podziwiać wschód słońca. Na stacji Alice Springs możemy poznać miasto, a na Katherine – wybrać się w rejs wąwozem w parku narodowym Nitmiluk, gdzie wzdłuż formacji skalnych i wodospadów czają się krokodyle. Wyprawy The Ghan są doskonale zorganizowane, na każdej stacji na pasażerów pociągu czekają klimatyzowane autokary. Pociągi zatrzymują się również w Coober Pedy, gdzie wydobywa się najcenniejsze i najdroższe na świecie opale. Pozyskuje się je z morskich osadów kredy, a zmęczeni upałem mieszkańcy chowają się w wydrążonych w ten sposób tunelach – domach, sklepach, hotelach, a nawet miejscach kultu.

Uważany za jedną z najwspanialszych podróży koleją na świecie, The Ghan zapewnia idealną równowagę między komfortem i przygodą, a zwieńczeniem jest doświadczenie, które porusza – w każdym znaczeniu tego słowa.

re passengers can admire the sunrise. At Alice Springs station, we can explore the city, and on Katherine – go on a gorge cruise in the Nitmiluk National Park, where crocodiles lurk along the rock formations and waterfalls. The Ghan expeditions are perfectly organized, with air-conditioned coaches waiting for passengers at each station. Trains also stop at Coober Pedy, where the most valuable and expensive opals in the world are mined. They are obtained from marine chalk sediments, and the inhabitants, tired of the heat, hide in tunnels carved this way, in underground houses, shops, hotels, and even places of worship.

Regarded as one of the greatest rail journeys in the world, The Ghan provides the perfect balance between comfort and adventure culminating in an experience that moves – in every sense of the word.



Indian Pacific

Z odważnym emblematem australijskiego orła, symbolizującym zasięg i znaczenie każdej epickiej podróży, Indian Pacific przemierza pasma górskie, suche pustynie, skaliste doliny i subtropikalne sawanny, przeprowadzając pasażerów przez trudne warunki Australii. Nazwany na cześć dwóch oceanów między którymi kursuje, Indian Pacific łączy Perth, Adelaide i Sydney na spektakularnej przeprawie o długości 4352 km.

Historia Indian Pacific sięga początku XX wieku, kiedy to siecią kolejową powiązana była już większość głównych miast Australii. Jednym z nielicznych wyjątków było miasto Perth leżące w zachodniej części kontynentu. Prace rozpoczęto jednocześnie z dwóch stron. Tory spotkały się 17 października 1917 roku. Pierwszy pociąg linii Indian Pacific opuścił Sydney jednak dopiero 23 lutego 1970 roku, po ujednoczeniu rozstawu szyn do jednego krajowego standardu. Łącząc wschodnie i zachodnie wybrzeże Australii, wyeliminował konieczność pięciu przesiadek. Jak wielkie było to udogodnienie można tylko sobie wy-

With a brave Australian eagle emblem, which symbolizes coverage and meaning of every epic travel, Indian Pacific is pacing mountain ranges, dry deserts, rocky valleys and subtropical savannas, and carrying through passengers through rough Australian conditions. Named after two oceans, Indian Pacific connects Perth, Adelaide and Sydney on the spectacular crossing, that is 4352 kilometers long.

History of Indian Pacific reaches the beginning of 20th century, when most of the main Australian cities were already related by rail network. One of the few exceptions was Perth city, located on the west part of continent. Works were started from two sides at the same time. Tracks have met on 17th of October 1917. However, the first train of Indian Pacific line haven't left Sydney until 23rd of February 1970, after the unification of track gauge to one, domestic standard. Connecting eastern and western Australian coast, the necessity to change five times was eliminated. You can only imagine, how big this convenience was.





obrazić. We wschodnim Perth pociąg witało około 10 000 uradowanych zwolenników rozwoju kolei.

Indian Pacific oferuje przejazdy na 4354 kilometrowej trasie raz w tygodniu. Skład osiąga średnią prędkość 85 km na godzinę, co oznacza że podróż z zachodu na wschód kontynentu trwa około 65 godzin. Z pokładu pociągu zobaczymy majestat Gór Błękitnych i rozległą równinę Nullarbor, co po łacinie oznacza „żadnych drzew”. Wzdłuż Nullarbor można odpocząć w niewielkim miasteczku Cook na zupełnym odludziu i zjeść kolację w Rawlinna, odległej owczarni. Przeżyjemy też jazdę po najprostszym torze kolejowym na świecie – bez zakrętów przez 480 km! Pustynia jest nieskończenie płaska, ale hipnotyzująco piękna. Szczególnie o zmierzchu, gdy cały krajobraz nabiera delikatnego liliowego odcienia. Łatwo zauważyć tu dzikiego wielbłąda lub skaczącego kangura. Czasem za oknami pojawić się może orzeł, pikujący w obłokach kurzu w stronę upatrzonego królika. Na trasie odwiedzamy też „Srebrne Miasto” Broken Hill i udajemy się z wizytą do znanych na całym świecie regionów winiarskich.

Na pokładzie Indian Pacific jest obszerny salon z barem i wygodnymi siedzeniami. Ze względu na „cyfrowy detoks” (brak udogodnień elektronicznych jest



In eastern Perth, the train was being greeted by around 10 thousand of joyful rail development supporters.

Indian Pacific offers transits once a week. The train composition reaches an average speed of 85 kilometers per hour, which means, that the travel from west to east part of the continent take around 65 hours. From the board of the train we will see a Blue Mountains majesty and an extensive Nullarbor plain, what in latin mean “no trees”. Along the Nullarbor, you can rest at the small Cook city, miles from nowhere and eat supper at Rawlinn’s, in the distant sheepfold. We will also experience a ride at the straightest railway line in the world – no turns on the road kilometers long! The desert is infinitely flat, but mesmerizingly beautiful. Especially at twilight, when the whole landscape gets is lila color a little bit. It’s easy to notice here a wild camel or jumping kangaroo. Sometimes, outside the window an eagle can appear, which is nosediving in dust clouds towards targeted rabbit. On the road, we also visit “Silver City” in Broken Hill and we visit the famous all around the world, wine regions.

On the board of Indian Pacific there is an extensive living room with a bar and comfortable seats. Because of the





celowy), na nowo odkrywanych rozrywkami stają się gry karciane i rozmowa z nieznajomym, chętnie wymieniającym wrażenia minionego dnia. Zawieranie znajomości mogłoby być jednym z motywów tej transkontynentalnej wyprawy: nigdy nie wiesz koło kogo zasiądziesz podczas kolacji, gdyż goście są tasowani.

Indian Pacific być może nie jest tak ekskluzywny jak Orient Express, ma jednak wiele wyjątkowych zalet. Ponadto tylko tym pociągiem można przemierzyć całą Australię od morza, do morza.

digital detox (lack of electronic amenity is intentional), we can newly explore entertainments like card games and a conversation with a stranger, who will willingly share his impressions of passed day. Making new acquaintance could be one of this transcontinental travel motives: you never know, who you going to sit next to at supper, because guest are being shuffled.

Indian Pacific probably isn't as exclusive as Orient Express, but it has many unique advantages. Moreover, only by this train you can traverse the whole Australia from sea, to sea.



Wydawca składa serdeczne podziękowania podmiotom,
bez pomocy których niniejszy album nie mógłby powstać
/ The publisher gives heartfelt thanks to entities, without
which's help, present album couldn't have been created:

Belmond, Ferromex, Via Rail Canada, Golden Eagle Luxury
Trains, Great Southern Railway, Indian Railway Catering and
Tourism Corporation, Mount Stephen Properties, Renfe,
Rhätische Bahn, Rovos Rail, Serra Verde Express, The Blue
Train, TransSiberianExpress, Vygruppen AS.



Quixi Media Sp. z o.o.
85-061 Bydgoszcz, ul. Matejki 1A
www.KolejnictwoPolskie.pl
ISBN 978-83-61840-95-4