



Artur Pawłowski

Pracownik naukowy Politechniki Lubelskiej,
autor przewodników turystycznych po Roztoczu

Perła Szwajcarii: Bernina Express

W ramach mojej turystycznej aktywności najczęściej wędruję po Roztoczu, ale od kilkunastu lat bardzo bliskie są mi także Alpy. Tym razem przyszedł czas na Szwajcarię. Wy-cieczka nietypowa, bo kolejowa – za to jednym z najstymniej-szych pociągów w Europie.

Koleje Retyckie

Sieć Kolei Retyckich liczy 384 km, budowano ją w latach 1890-1914. Nie było łatwo, np. na budowie odcinka w okolicy Alp Grüm w 1909 r. śnieg padał we wszystkich miesiącach roku, także letnich. Bywa, że jeszcze w maju pokrywa śnieżna sięga tam 6 metrów (tak było np. w 2010 r.)! Z uwagi właśnie na trudne warunki zdecydowano się na budowę tej kolei jako wąskotorowej o prześwicie torów wynoszącym dokładnie 1 metr (a więc więcej, niż w przypadku polskich kolejek). Na marginesie, numerując kolejno wagony motorowe szwajcarcy kolejarze siłą rzeczy doszli do nr 13. Długo się nie najeździł, bo z uwagi na powszechnie znane pechowe cechy trzynastki zmieniono mu numer na 15. Nie wiadomo co się stało z nr 14. Pełną elektryfikację sieci przeprowadzono w 1922 r. Prąd dostarczają lokalne elektrownie wodne, budowane właśnie z myślą o kolei. W 2008 r. odcinek Thusis – Tirano wyróżniono w szczególny

sposób, wpisując na listę światowego dziedzictwa ludzkości UNESCO. Tworzą go dwie linie Albula: Thusis – St. Moritz (otwarta w 1904 r.) i Bernina: St. Moritz – Tirano (udostępniona w 1910 r.).

Bernina Express

W 1973 r., uruchomiono korzystający z tego szlaku flagowy Bernina Express relacji Chur – Tirano z którego właśnie mieliśmy zamiar skorzystać.

W ramach przygotowań, jeszcze w Polsce, odwiedzi-liśmy najpierw kantor wymiany walut, należało wszak nabyć słynne franki. Jak się okazało, to wprost niezwykle kolorowe pieniądze, może na osłode wysokich cen obowiązujących w Szwajcarii. Tu ważna uwaga! Choć kraj ten należy do strefy Schengen (na granicy nie ma odpraw granicznych), to jednak nie znajduje się w Unii Europejskiej. Oznacza to, że np. nie obowiązują tu unijne stawki opłat za Internet, który w sieciach komórkowych jest ekstremalnie drogi. Zbliżając się do granicy należy więc go wyłączyć.

Kolejnym krokiem było nabycie biletów. Bez problemu zrobimy to w Internecie, serwis przygotowano także w języku polskim: <https://www.rhb.ch/pl/home>.



Bernina Express na stacji w Tirano, fot. Artur Pawłowski

Warto zrobić to z wyprzedzeniem, bowiem o ile nie ma problemu z nabyciem biletów na zwykłe pociągi Kolei Retyckich, to Bernina Express jest wręcz oblegana przez turystów. Wadą takiego rozwiązania jest nieprzewidywalność pogody. Wszystko wskazywało na to, że będziemy mieli pecha, bo prognozy przewidywały w tym regionie tygodniowe opady deszczu. Nie poddaliśmy się jednak i jak się okazało słusznie, bo ten deszcz szczęśliwie nie przyszedł.

Po dwóch tygodniach spędzonych we włoskich Dolomitach, w przededniu kolejowej podróży, zameldowaliśmy się w Sernio. To miejscowość sąsiadująca z Tirano, skąd wyrusza pociąg. W samym Tirano hotele nie tylko są droższe, ale też nie gwarantują miejsc parkingowych, z uwagi na wąskie ulice. W Sernio wynajęliśmy duży apartament, którego miłą cechą była możliwość zrywania dorodnych owoców kiwi prosto z krzaka.

Podróż Bernina Express reklamowana jest jako wiodąca od palm do lodowca. I dokładnie tak jest. Na dole (429 m n.p.m.) temperatura przekracza 30°C i wszędzie dookoła tropikalna roślinność. Na górze (2253 m n.p.m.) jest zdecydowanie chłodniej, bujną letnią roślinnością zastąpi skalne pustkowia, rozległe jeziora, potężne góry i cała grupa lodowców.

Gospodarz zaoferował nam podwózkę na stację w Tirano, z czego skwapliwie skorzystaliśmy. Jak się okazało, obok siebie stoją dwa dworce kolejowe – szwajcarski, na którym wysiadamy (wszystkie ceny we frankach, choć można płacić także w euro) oraz włoski (wszystkie ceny w euro). Tor wąski ze strony Szwajcarii dociągnięto tu w 1910 r., podczas gdy włoski tor normalny (odcinek Tirano – Sondrio, dalej szlak wiedzie do Milanu) działał już od 1902 r.

Czas przyjrzeć się pociągowi. Najpierw lokomotywa. Jej przód symbolizuje swym kształtem głowę z porożem koziorożca alpejskiego – symbol tego regionu. Niestety w tej części Alp wyginęły one ok. 1850. Niejaki udział mógł mieć w tym myśliwy Gian Marchet Colani (1772-1837), który chwalił się zabiciem rekordowej ilości zwierzyzny liczonej w tysiącach. Nieoficjalnie mówi się, że ma na swoim koncie także innych myśliwych, którzy mieli nieszczęście polować na „jego” obszarze. Zwany „Królem na Berninie”, tak po prawdzie o zwierzęta trochę jednak dbał: nigdy nie zabijał młodych osobników i często wykladał sól do lizawek. A odnośnie koziorożców: reintrodukowano je w 1922 r. Nową parę przywieziono w góry oczywiście pociągiem Kolei Retyckich.

Skład podstawowy pociągu to długa grupa ekskluzywnych i klimatyzowanych wagonów panoramicznych, z ogromnymi oknami. Wśród nich wyróżnia się ten, na którym umieszczono (zapisany w tradycyjnym alfabecie, a także po japońsku) napis Hakone. Taką nazwę nosi kolejka górską z okolic Tokio, otwarta 1919 r., a wzorowana na rozwiązaniach przyjętych w Kolejach Retyckich. Konsekwentnie w Tokio odnajdziemy wagon z napisem Koleje Retyckie. Ta japońska kolejka ma jednak krótszą trasę wynoszącą 15 km, a przewyższenie to „tylko” 500 m.

Zasiadamy w naszym wagonie. Obsługa oferuje różne pamiątki, w tym piwo Krokodil (Krokodyl) z browaru Monsteiner w Davos. Na etykiecie jeden z licznych kamiennych wiaduktów, a na nim oczywiście pociąg Kolei Retyckich prowadzony przez lokomotywę zwaną właśnie krokodylkiem (z racji dość charakterystycznego kształtu). Dziś tego typu maszyny są wykorzystywane już tylko okazjonalnie, gdy prowadzą pociągi specjalne ze starym taborem.

No to ruszamy. Nie wiemy, co przed nami, nie przeglądaliśmy bowiem ani map, ani przewodników. Tak jest ciekawiej. Jak się okazało, pokonaliśmy 55 tuneli i 196 mostów! Wiele z nich monumentalnych! A przewodnik przeczytaliśmy dopiero w Chur, dzięki czemu do podróży powrotnej przygotowaliśmy się zdecydowanie bardziej metodycznie.

Odcinek: Chur (585 m n.p.m.) – Ospizio Bernina (2250 m n.p.m.)

Chur to najstarsze szwajcarskie miasto, położone na wysokości ok. 585 m n.p.m. W okolicy Wyższy Ren łączy się z Niższym tworząc po prostu rzekę Ren. Ślady osadnictwa sięgają tu 5000 lat wstecz. Ok. 2000 lat temu cały region został zajęty przez Rzymian, którzy nadali mu nazwę Rhaetia (Retowie byli faktycznie grupą Celtów). W rękach rzymskich miasto pozostawało przez 400 lat. Dziś w Chur mieszka 36 tys. osób. Miasto pełne jest zabytków, klasę samą w sobie stanowią liczne bramy, wieże i pozostałości murów obronnych miasta. Wieczorny spacer uliczkami starówki stanowił przyjemność samą w sobie. Tym bardziej, że udało się znaleźć pizzerię, oferującą swoje produkty w cenie możliwej do zaakceptowania. Wśród lokali gastronomicznych wskazać trzeba na knajpkę, której wnętrzu urządzono zgodnie z wyglądem statku kosmitów (szczególnie dokładnie odwzorowano fotele) z filmu „Alien/Obcy 8 pasażer Nostromo”.

Rano ponownie wsiadamy do Bernina Express. Pogoda jeszcze lepsza, całkowicie bezchmurne niebo! Startujemy z wysokości 585 m n.p.m. Pierwszy odcinek to linia Albula (nazwa pochodzi od rzeki). Na początkowym odcinku trasy z pociągu widać zamki, m.in. Reichenau z XVIII w. i Rhäzüns z XIII w. W sumie w tej okolicy znajduje się 20 fortów, ruin i zamków!

Za Solis przejeżdżamy przez najwyższy na całej linii wiadukt, osiągający 90 m wysokości (pozostałe mają chociaż ten jeden metr mniej). Jest tu też zbiornik wodny Solis napędzający hydroelektrownię w Sils. Za Alvanau mijamy monumentalny tzw. Wiadukt Landwasser, wsparty na 6 podporach. Każda z nich zawiera w sobie wieżę wykonaną z metalu, obudowaną dodatkowo ceglami. Prowadzi on prosto do tunelu.

Za Flisur (1084 m n.p.m.) pociąg zaczyna się wspinać. Na liczącym odcinku 12 km do Predy (1778 m n.p.m.) pokonać trzeba będzie 700 m w pionie. Szybka zmiana wysokości możliwa jest m.in. dzięki wykutym w skale i często tworzącym pętle tunelom. Wlot i wylot znajdują się praktycznie w tym samym miejscu, jeden nad drugim.



Wiadukt w Brusio, fot. Artur Pawłowski

Na wysokości 1820 m n.p.m. znajduje się tzw. tunel Albula, jeden z tych bardziej „prostych”. Słynny jest z tego, że często po jego dwóch stronach panuje całkowicie odmienna pogoda.

Za stacją Spinass (1818 m n.p.m.) wkraczamy w nietypową dolinę. Wszystkie rzeki spływające z północnych stoków Alp prowadzą swe wody w kierunku Morza Północnego, w mijanej dolinie jest jednak wyjątek. Rzeka Inn płynie bowiem w kierunku Dunaju, a więc Morza Czarnego.

Kolejna stacja na trasie Bernina Express to Pontresina (1774 m n.p.m.). Od strony St. Moritz dobiegają tu aż dwie linie wąskorowe. To końcowy odcinek linii Albula i początkowy linii Bernina. Na stacji końcowej w St. Moritz te linie nie łączą się (przebiegają obok siebie), z uwagi na różne napięcia w trakcji (1000 i 1100 V). Stacją węzłową, na której możliwe jest przełączanie napięcia, w zależności od potrzeb, jest właśnie Pontresina. Te napięciowe różnice nie stanowią problemu dla pociągu Bernina Express, który ma lokomotywy wyposażone w silniki potrafiące obsłużyć oba wykorzystywane w sieci napięcia.

Następna ważna stacja to Morteratsch (1896 m n.p.m.). Zbudowano ją w miejscu, dokąd niegdyś sięgał lodowiec Morteratsch. Dziś skurczył się na tyle, że do jego czoła trzeba od koleżki wędrować pieszo przynajmniej godzinę. Z nazwą lodowca wiąże się legenda, według której w tej okolicy pasł swe bydelko młody pasterz Aratsch. Z wzajemnością zakochał się w dziewczynie o imieniu Annetta. I wszystko byłoby dobrze,

gdyby ojciec wybranki nie sprzeciwił się ślubowi, gdyż chłopiec był biedny. Ten postanowił wtedy wstąpić do wojska. Po kilku latach powrócił, już jako oficer. Okazało się niestety, że w międzyczasie Annetta zmarła ze zgrzyoty. Zrozpaczony młodzian wsiadł na konia i popędził w góry, gdzie skoczył w przepaść. Od tamtej pory po okolicy często błakał się duch Annetty i słychać było jej wołanie – „Mort Aratsch/Aratsch nie żyje”. Jeden z pasterzy postanowił przegnać ducha i w zasadzie mu się udało, ale ten zdążył jeszcze rzucić klątwę – wkrótce cała góra i dolina pokryła się lodem, który uniemożliwił dalsze bytowanie ludziom.

Za stacją, na zakręcie, piękna panorama alpejskich szczytów, wśród nich Bernina (4048 m n.p.m. Oprócz szczytu taką nazwę ma zarazem przełęcz, dolina, potok i utworzone na nim wodospady. Widać także wspomniany już lodowiec Morteratsch. Poniżej kolejny lodowiec – Pers.

Zmierzamy w kierunku przełęczy Bernina, znajdującej się jednak powyżej trasy kolejowej, nieco na wsch. (2328 m n.p.m.). Początkowo towarzyszą nam lasy modrzewiowe. Dalej skalne pustkowia. Sama przełęcz to nie tylko granica geograficzna, ale także kulturowa. Na północ od niej w użyciu jest język retroromański, a na południu różne dialekty włoskiego.

Blisko siebie znajdują się tu trzy stacje: Bernina Suot (2046 m n.p.m.), Bernina Diavolezza (2082 m n.p.m.) – obsługuje kolejkę linową na górę Diavolezza (2973 m n.p.m.) i Bernina Lagalb (2099 m n.p.m.) – obsługuje kolejkę linową, która wywozi na Piz Lagalb (2959 m n.p.m.)

W 1982 r. kręcono tu film „Five Days One Summer”/polski tytuł „Na skraju przepaści”, w którym wystąpił Sean Connery.

Mijamy malutkie jezioro Pitschen, następnie nieco większe Nair (Czarne), z którego wypływa potok zasilający Morze Czarne.

Następnie osiągamy stację Ospizio Bernina – to najwyższy punkt na kolejowym szlaku – 2250 m n.p.m. Budynek stacyjny wzniesiono z granitu w formie górskiego schroniska. Bardzo malowniczo prezentuje się z jej okolic rozległe jezioro Bianco (czyli Białe, w istocie jednak jasno-zielone, zarazem zdecydowanie jaśniejsze od jeziora Czarne), a także znajdujący się ponad nim szczyt Cambrena z lodowcem. W tym miejscu były kiedyś dwa jeziora, które połączono w 1912 r., w celu stworzenia większego zbiornika dla elektrowni wodnej. Jezioro prowadzi swoje wody już w kierunku Adriatyku, a ponieważ poprzednie jezioro zasila Morze Czarne, oznacza to, że przekraczamy właśnie wododział.

Odcinek: Ospizio Bernina (2250 m n.p.m.) – Tirano (429 m n.p.m.)

Na wysokości 2091 m n.p.m. znajduje się stacja Alp Grüm. Budynek stacyjny, podobnie jak w przypadku Ospizio Bernina, wzniesiono z granitu w formie górskiego schroniska. Miejsce wyjątkowej urody. Ekspres Bernina ma tu postój wynoszący 15 minut, ale tylko w kierunku z Chur do Tirano. Wszyscy wysiadają. Stacja to taras widokowy, z którego widać m.in. szczyty Varuna (3453 m n.p.m.) i Palü (3901 m n.p.m.), wraz z łączącymi je lodowcami. W dole jezioro Palüsee. Ciekawostka językowa: słowo „palu” oznacza bagno, co w przypadku szczytu górskiego stanowi pewną osobliwość. 4 km na wsch. odnaleźć można wprawdzie bagnistą dolinę Alpe Palü, ale nie wiadomo dlaczego tak nazwano też szczyt, a właściwie to nawet trzy sąsiadujące ze sobą szczyty: Piz Palü Orientale (3882 m n.p.m.), Muot dal Palü (3901 m n.p.m.) i zaliczany do tej samej grupy Piz Spinaz (2823 m n.p.m.).

Z Alp Grüm niesamowicie wygląda dalsza część kolejowego szlaku, którą tworzą zdające się nie mieć końca



Skalne pustkowie okolic przełęczy Bernina,
fot. Artur Pawłowski

serpentyny. Pociąg teraz szybko będzie tracił wysokość, ok. 70 m na każde 1000 m. Zjeżdżamy niemal 2 km w dół! Przed nami liczne monumentalne pętle wydrążone w skale. Dystans stąd do Poschiavo w prostej linii wynosi 7,5 km, ale z uwagi na pętle i łuki pociąg przejeździe aż 21,3 km! Wraz ze spadkiem wysokości ponownie wjedziemy w lasy.

Mijamy stację Cavaglia (1692 m n.p.m.). Jej budynek to dawny hotel, wykupiony przez kolej w 1925 r. W pobliżu stacji znajduje się tzw. Ogród Lodowcowy, w którym odnaleźć można okrągłe tunele wydrążone w skale. Nie jest to dzieło człowieka, a efekt naturalnej erozji trwającej tysiące lat, a dokonanej przez wody i kamienie z lodowca. A dalej już strefa sadów owocowych.

Kolejny przystanek to Poschiavo (1014 m n.p.m.), który ma taką samą nazwę, jak znajdujące się w okolicy jezioro, tudzież dolina. Jesteśmy jeszcze w Szwajcarii, ale miasteczko ma typowo włoski wygląd. W 1987 r. miała tu miejsce katastrofa, gdy po długotrwałych ulewach zeszyły lawiny błotne. Zalały one miasteczko do wysokości pierwszego piętra budynków! Ogromne zniszczenia, które wtedy miały miejsce, dziś są już szczęśliwie tylko wspomnieniem.

W San Atonio ciekawostka – tory poprowadzono drogą samochodową, wzdłuż ciągu kamienic. Można pozaglądać mieszkańcom do pokojów! Za stacją La Presse mijamy kolejne jezioro – Miralogo, którego wody wykorzystywane są do produkcji energii elektrycznej.

Przed nami Brusio (780 m n.p.m.). Za stacją, przy samych torach, ciekawa grupa spichlerzy w kształcie kamiennych kopuł, zbudowanych z granitu. Z zewnątrz klimat trochę jak trochę jak z „Władcy Pierścieni” (a wewnątrz zwykle chłodzi się wino). Teraz wjeżdżamy na słynny wiadukt w kształcie okręgu. Jest on podobny do pokonywanych wcześniej tworzących pętle tuneli, tyle, że tutaj w całości zbudowano go na otwartej przestrzeni. To nawet więcej niż kompletne koło, promień przekracza bowiem 360°! Jedyna taka budowla na świecie i niesamowita frajda podczas jazdy! Najpierw jedziemy pięterkiem (z widokiem na dół), potem dołem (z widokiem na pięterko).

Tuż co za stacją Campocolongo (553 m n.p.m.) kolejna elektrownia wodna, za którą wjeżdżamy do Włoch. Jako ciekawostkę warto podać, że pierwotnie końcówka linii (o długości 2,5 km) była w rękach włoskiej linii tramwajowej TTC (Tramvia Tirano – Campocolongo), jednak w 1949 r. została wykupiona przez Szwajcarów.

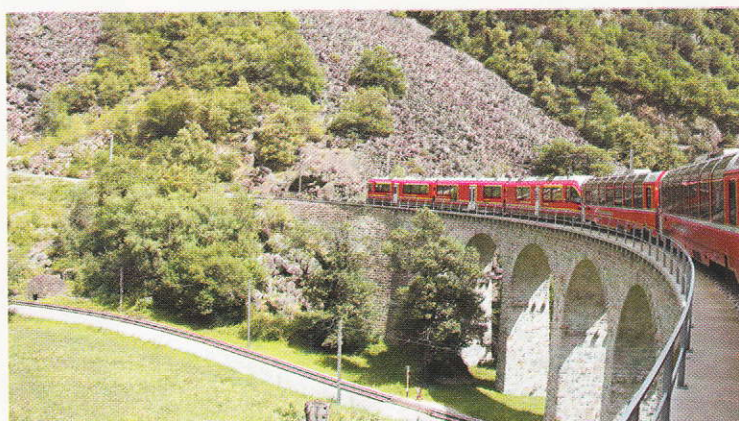
No i w końcu stacja docelowa – Tirano (429 m n.p.m.). Docieramy do niej jadąc ulicami miasta, tuż co obok samochodów. Tirano oryginalnie założono na drugim brzegu rzeki Adda, ale zniszczyła je powódź. Odbudowa nastąpiła już w obecnej lokalizacji. Miasteczko ma 8600 mieszkańców. Tu rządzi klimat śródziemnomorski, niezły kontrast z oglądanymi nieco wcześniej lodowcami. ■



Najwyższy wiadukt na szlaku, fot. Artur Pawłowski



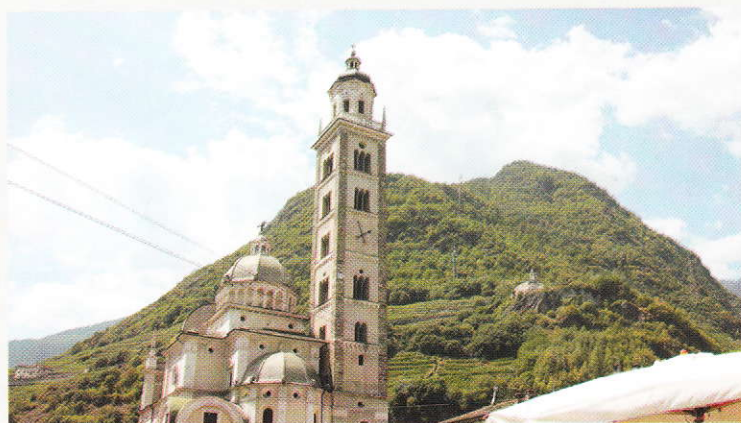
Jezioro Bianco, fot. Artur Pawłowski



Wiadukt Brusio, fot. Artur Pawłowski



Chur, fot. Artur Pawłowski



Tirano, fot. Artur Pawłowski