



z Ireneuszem Wołkiem

Ostatnio dużo słyszymy w mediach o naszych kolejach. O spóźnieniach, o jakości świadczonych usług, o fatalnym stanie taboru i infrastruktury, o pijanych dróżnikach i zawiadowcach czy o tragicznych katastrofach. Lata komunikacyjnego chaosu na kolei wyprały z nas marzenia, że może być lepiej, czyli normalnie. Dzisiaj, cieszymy się, kiedy bileterka sprzedaje nam bilet, kiedy pociąg spóźni się kilkanaście minut, kiedy wchodząc do wagonu nie musimy zmierzyć się z kłapiącymi drzwiami do „toalety” z której umyka spora porcja wzywów. Wchodząc do przedziału wydajemy z siebie zdziwione „ha!” kiedy w środku nie znajdziemy przepelnionej śmietniczki czy porysowanych szyb i zniszczonych siedzeń. Wszystko to co normalne zaczyna nas dziwić. Zadajemy sobie pytanie czy tak jest wszędzie? Czy tak musi być?

Niestety w większości krajów jest podobnie. Ostatnio jechaliśmy lokalnymi liniami we Włoszech, którymi prawdopodobnie jechało stado zakochanych małp. Skórki z bananów były wszędzie, a każdą wolną przestrzeń pokrywały rysunki przedstawiające wyznawanie miłości w mniej lub bardziej dosadny sposób. Kiedy pociąg się zatrzymał wszyscy ruszyli do drzwi – jak nakazuje logika. Niestety, drzwi się zaklinowały a pasażerowie jak pędzące stado rozjuszonych byków, ruszyło do następnych. Przy kolejnych drzwiach zapanaowała wstydliva cisza. To nie była jeszcze stacja.

Są jednak kraje gdzie XXI wiek dotarł wiele lat temu. Japonia – „Kraj Wschodzącego Słońca”. Marzenie wielu podróżników i turystów. Kraj przez lata niedostępny, tajemniczy i fascynujący. O dziwo, dzisiaj nadal nie leży na popularnych szlakach turystycznych. Ceny wycieczek są kosmiczne. Przyjeżdżają tutaj głównie biznesmeni



Shinkansen – kolej XXI wieku Japonia

▲ To tylko zwykły pociąg



▲ Kasy biletowe



▲ Grzecznościowy uklon konduktora

i sportowcy. Jest jednak wyjście. Internet. Dla wszystkich, w których tkwi potrzeba zobaczenia, to doskonałe narzędzie. Za 585 zł kupujemy bilet – w dwie strony

Nasza przygoda z Japońskimi kolejami rozpoczęła się już w domu. Przez internet zamawiamy w Czechach – to najbliższe biuro oferujące w Europie tego typu bilety – tygodniowy Japan Rail Pass. Jest on dostępny wyłącznie dla obcokrajowców i tylko poza granicami Japonii.

Po dwóch dniach podróży przez Frankfurt, Wenecję, Rzym lądujemy w „Kraju Kwitnącej Wiśni”. W styczniu, na różowe płatki wiśni nie mamy co liczyć, ale za to mamy zagwarantowaną legendarną punktualność japońskich kolei. Realizacja naszego programu zależy właśnie od kolei. To właśnie pociągami będziemy przemierzać ten rozległy kraj położony na czterech dużych i około 3000 mniejszych wyspach.

Po odprawie paszportowej i celnej na lotnisku podziemnymi



▲ Ekipa sprzątająca

przejściami ruszamy w stronę kas kolei JR. Kilka ruchów głową i szybko spostrzegamy zielone logo narodowego przewoźnika. Jakśmy do światła, bezbłędnie trafiamy do kas. Automatyczne drzwi zapraszają nas do klimatyzowanego pomieszczenia. Tutaj musimy zarezerwować miejscówki na podstawie naszego karnetu. Stajemy w jednej kolejce obsługującej kilka kas. W warunkach polskich

jako trudno nam to przychodzi. Po kilku minutach stajemy oko w oko z nienagannie ubranym panem, który wstaje z krzesła i na stojąco, cierpliwie wsłuchując się w nasze angielskie słowa przytakuje głową. Po chwili upewnia się czy dobrze zrozumiał. Siada. Kilka ruchów na dotykowym monitorze, wydruk i ponownie na stojąco, trzymając bilet w białych rękawiczkach, wyjaśnia nam infor-



▲ Bento – japoński lunch



▲ Toaleta



▲ Automaty są wszędzie – również w pociągach



▲ Chwila relaksu

macje na nim zawarte. Stojąc, czeka aż odejmiemy od lady. Ukłon i z wypiekami na twarzy ruszamy w stronę peronu. Do odjazdu mamy 6 minut. Po czterech minutach wchodzimy na peron. Upewniamy się czy to nasz pociąg, szybkie zdjęcie futurystycznej lokomotywy i wpadamy do środka. Syknięcie automatycznych drzwi i pociąg rusza. Po twarzach przecieciał nam uśmiech zdziwienia. Przecież to tylko zwykły pociąg.

W przejściu między wagonami kolejne automatyczne drzwi zapraszają nas do środka. Po bokach półki na wiązki bagaży, a w których zostawiamy nasze plecaki. Siadamy na wyznaczonych miejscach. Z niedowierzaniem patrzymy na przedział. Nienagannie czysto. Jakby wagon wyjechał prosto z fabryki. Jak dzieci dotykamy wszystkiego. Rolety działają, stoliki działają, elektroniczne wyświetlacze działają. Mamy nadzieję, że coś nie będzie działało. Niestety działa. Dochodzimy jednak do wniosku, że „jedna jaskółka wiosny nie czyni”. I z ulgą, jedziemy dalej.

Po chwili odkrywamy niezwykłą ciszę w przedziale. Spod kół dobiega lekki szum. Nie słychać charakterystycznego odgłosu łączenia szyn. W przedziale słychać tylko

nas, luzackich i głośnych Europejczyków, a siedzenia odwrócone są w kierunku jazdy. Ten element jednak nas nie zaskoczył. Jeden ruch i całe siedzenie odwraca się do pasażerów siedzących za nami. Pole do konwersacji gotowe. O ile można konwersować z osobą, która ma zasłonięte usta bawełnianą maseczką.

Informacje dobiegające z monitorów i głośników wzmagają naszą czujność. Czas wysiadać. Piętnaście sekund spóźnienia. Satisfakcja zarysowała się na naszych twarzach. Na peronie okazało się jednak, że to niedokładność naszego sekundnika.

Przeładka w Tokio. Szybkie zakupy, wymiana Euro na Yeny i ruszamy w stronę następnego pociągu. Jesteśmy na peronach sławnych superekspresów Shinkansen.

Czekamy na nasz pociąg. Do odjazdu mamy cztery minuty. Zaczynamy się niepokoić, czy jesteśmy na właściwym peronie? Tablice świetlne wskazują że tak. Po chwili na peronie ustawiają się ekipy sprząające wyposażone w środki czystości i przenośne odkurzacze. W natłoku japońskich słów dobiegających z megafonów, wjeżdża futurystyczny pociąg o aerodynamicznej sylwetce. Pociąg

zatrzymuje się idealnie w oznaczonym miejscu. Wychodzą podróżni, żegnani ukłonami obsługi. Nowi pasażerowie, cierpliwie czekają w wyznaczonych miejscach. Jeden za drugim. Minuta do odjazdu. Ekipy sprząające opuszczają pociąg, pasażerowie wchodzą, pociąg rusza. Rzeczywistość. Tak funkcjonują Japończycy na co dzień. Doskonale zorganizowani, zdyscyplinowani, perfekcyjni. Tutaj nie ma przedziałów sypialnych. Nie ma takiej potrzeby. Przecież podróż z Rzeszowa do Szczecina trwałaby tylko 3 godziny.

W wagonie panuje dziwna cisza. Nikt nie rozmawia. Telefony nie dzwonią. Ze zdumieniem patrzymy na wskazania GPS-a. 100, 120, 150. Wyjeżdżamy za miasto – prędkość gwałtownie rośnie – 200, 250, 300 km/h, my z niedowierzaniem spoglądamy za okno. Wszystko zaczyna migać w zawrotnym tempie, a nasz termos na krawędzi okna łagodnie się kołysze.

Czas na posiłek. Rozkładamy stolik i odpakowujemy Onigiri zrobione z ryżu uformowanego w trójkątny lub owalny kształt, zawinięte w Nori – jadalne wodorosty. Kolejne danie to Japoński Fast-food – Bento. Lunch z pudełka. Przepięknie zapakowane przekąski z nieodłącznym kleistym ryżem. Co może być w środku? Praktyczne wszystko! Owoce, warzywa, ryby, owoce morza, kawałki mięsa z przewagą kurczaka, grzyby, sery, marynaty, sosy. Bento jada się w pracy, w szkołach, na piknikach, a nawet na przyjęciach.

Budowa torów kolei Shinkansen, rozpoczęła się 1959 roku. Już pięć lat później z okazji Igrzysk

Olimpijskich w Tokio wystartował pierwszy superszybki pociąg. Dziś shinkansenami można podróżować po całej Japonii. To pociągi uznawane za najbezpieczniejsze pojazdy na ziemi. Do dzisiejszego dnia żaden nie uległ wypadkowi, w którym zgiąłby człowiek. Tylko jeden jedyny raz, 23 października 2004 roku, pociąg jadący do Niigaty, wykoleił się podczas trzęsienia ziemi o sile 6,8 stopni w skali Richtera. Ale nawet wówczas żaden ze 155 pasażerów nie doznał poważniejszych obrażeń. System wczesnego ostrzeżenia zainstalowany w pociągu automatycznie zainicjował awaryjne hamowanie. Epicentrum trzęsienia znajdowało się jednak zbyt blisko, żeby udało się całkowicie zatrzymać maszynę.

Nagle otwierają się drzwi, w których zatrzymuje się konduktor. Głęboki ukłon i wchodzi do środka. Rytuał powtarza się przy wyjściu. Dotyczy to również obsługi przemierzającej pociąg z mini sklepikami na kółkach. A jak konduktor sprawdza bilety? To trzeba zobaczyć. Mieszanka przesadnej uprzejmości i cyrkowej pracy ciała.

Toalety to właściwie kompleks pomieszczeń sanitarnych. Perfekcyjnie czyste i pachnące, fenomenalne. Rozkładane stołeczki dla maluchów, miejsca do przewijania niemowląt. Kilka umywalk. Automatyczne sedesy, z mnogością udogodnień.

Sukces Shinkansena, to bynajmniej nie prędkości maksymalne, a niezwykle duże prędkości średnie. Całkowite oddzielenie linii od ruchu lokalnego, możliwie prosty przebieg tras, niewielka liczba przystanków, nowoczesna technologia i minimalny czas postoju. A gdy pociąg, mimo to przyjeździe spóźniony, nawet jeśli opóźnienie będzie wynosić śmieszne 15 sekund, maszynista musi uzasadnić to na piśmie. Znany jest przypadek, kiedy maszynista popełnił samobójstwo nie mogąc uzasadnić spóźnienia. Tym razem uzasadnienie nie będzie potrzebne. Po czterech godzinach jazdy jesteśmy 800 km od Tokio. Punktualnie, do bólu. Po kilku dniach podróżowania jesteśmy zmęczeni tą perfekcją. Bo, czyż to nie wspaniałe, kiedy spóźnieni, zdyszani i spoceni wpadamy na peron, a pociągu jeszcze nie ma? Sama radość nieosiągalna w Japonii.

Zobacz więcej na: www.niezwyklyswiat.com