



Drewniana klamka drzwi do przedziału delikatnie się zatrzaskuje. Zabytkowy pociąg powolutku wyrusza z Palma de Mallorca w kierunku pasma górskiego Serra de Tramuntana. Naszym celem jest miasteczko Soller. Przenosimy się 100 lat wstecz, kiedy kolejką wąskotorową transportowano pomarańcze do tego portu i dalej, do różnych zakątków Hiszpanii i Europy.

Tekst i zdjęcia **RADOSŁAW GIEŁO**

# Majororka

## = pomarańczowa podróż do przeszłości

### Streszczenie

Klimatyczna i sentymentalna podróż zabytkowym, ponadstuletnim pociągiem po Majorce; a potem równie starym tramwajem, w cieniu drzew pomarańczowych, przez góry i z morską bryzą... Na Majorce transportowa tradycja przenika się z nowoczesnością. Bowiem po opuszczeniu drewnianego wagonika można przesiąść się w Palma de Mallorca (stolicy wyspy) do metra, którego niemal wszystkie stacje znajdują się pod ziemią. Na Majorce jest tak pięknie, że trudno nawet złościć się, że miejscowi kierowcy autobusów nie grzeszą punktualnością.

### Summary

#### **Majorca – An Orange Travel In Time**

Sentimental travel by a historic, over 100 years old train through Majorca, then by an equally old tram, in the shadow of orange trees, through the mountains, greeted by a sea breeze... On Majorca the transport tradition mingles with modernity. When one leaves a wooden wagon, one may use the underground in Palma de Mallorca (the island's capital city), which almost all stations are underground. Majorca is so beautiful that it is difficult to be angry that local bus drivers are not very punctual.



## ♦ Dziki Zachód atrakcją Hiszpanii

– Ostrożnie, to nie Dziki Zachód, proszę uważać i za mocno się nie wychylać – głos konduktora sprawdzającego bilety jest stanowczy, ale pełen sympatii. Ci, którzy mają życzenie, mogą zająć miejsca stojące na pomostach łączących poszczególne wagoniki. Pociąg sunie dość wolno, ale wystarczy moment nieuważności, aby stracić równowagę, a wtedy katastrofa gotowa.

Linie kolejową ze stolicy Majorki do Soller oficjalnie uruchomiono 16 kwietnia 1912 roku. Co ciekawe, w tym właśnie czasie zatonął słynny statek „Titanic” i to o nim było głośno na świecie przez następne lata, a nie o niesamowitym przedsięwzięciu na niewielkiej wyspie.

Prace w trudnym, górzystym terenie trwały ponad 4 lata. Dynamiczny rozwój regionu, powstające nowe i coraz większe gaje z pomarańczami, cytrynami i oliwkami sprawiły, że konieczne było położenie kresu izolacji, spowodowanej niekorzystnym ukształtowaniem terenu. Przewóz owoców przez przełęcze stromymi i wąskimi drózkami był czasochłonny, do tego niebezpieczny i bardzo męczący dla zwierząt pociagowych. Jedyłą alternatywą była kolej żelazna.

Pierwszy projekt budowy niespełna 30-kilometrowej linii kolejowej z Palmy do Soller, przez miejscowości Valldemossa i Deya, przygotowany przez miejscowego biznesmena-parlamentarzystę Jeronimo Estadesa, którego mocno wspierali mieszkańcy, powstał w 1893 roku. Niestety, do jego realizacji nie doszło, ze względu na wysokie koszty. Dziesięć lat później przemysłowiec Juan Morell zaproponował budowę krótszej trasy, przechodzącej licznymi tunelami przez niedostępne wydawałoby się pasmo Tramuntana. Budowę zdecydowali się wesprzeć finansowo coraz majątniejsi właściciele winnic. Prace rozpoczęto równocześnie w Palmie i Soller 3 czerwca 1907 roku.

Pół roku później stołeczna brygada dotarła do miejscowości Bunyola, gdzie czekało ją pierwsze znaczące wyzwanie. Konieczne było drążenie tuneli, z których najdłuższy miał 2856 metrów długości. Pierwszy parowóz, sprowadzony z Anglii, dotarł do celu 30 września 1911 roku. Elektryfikacja nastąpiła w 1929 roku.

### Zabytkowy drewniany dyliżans

Kołyszący się na każdej nierówności stuletnich szyn pociąg jedzie z niewielką prędkością, zaledwie 30-40 km/h, może fragmentami nieco szybciej, co pozwala na spokojne rozkoszowanie się przepięknymi widokami majorkańskiego krajobrazu. Czasem ma się wrażenie, że można z niego wysiąść, a za chwilę wrócić, bo i tak nie ucieknie. Im bliżej Soller, tym więcej mostów, wiaduktów i wydrążonych w górach oddzielających dolinę miasteczka Soller od reszty wyspy tuneli, w których unosi się zapach wilgoci. Niektórzy z podróżnych dyskretnie zatykają nosy, innym kompletnie to nie przeszkadza, wszak za chwilę drewniany skład wyłoni się na otwartą przestrzeń, ponownie przynosząc pasażerów 100 lat wstecz.

Od kwietnia do października, w sezonie, z Palmy wyrusza codziennie 6 pociągów – o godz. 10.10, 10.50, 12.15, 13.30, 15.10 i 19.30. Z kolei drewniano-mosiężno-stalowe składy (jest ich 5) z Soller roz-

poczynają jazdę o 9.00, 10.50, 12.15, 14.00 i 18.30. Tor jest jeden, dlatego po drodze następuje tak zwana mijanka. Chętni, szczególnie ci jadący od strony portu, mogą po drodze wysiąść w miejscowości Bunyola i stamtąd transportem autobusowo-samochodowym udać się w głąb wyspy. W ten sposób unikną późniejszego stania w korkach w stolicy.

W miesiącach zimowych w rozkładzie widnieją po cztery zabytkowe pociągi w obu kierunkach. Łączna podróż starym, ale pięknym, lśniącem drewnianym pociągiem trwa około godziny. Ceny biletów są dość wysokie – z Palmy do Soller (i odwrotnie) zapłacimy 16 euro, a kupując od razu powrotny – 22 euro. Wsiadając już w Bunyoli płaci się 9 euro, chyba że chcemy stamtąd wracać, wówczas koszt to 15 euro. Duże zniżki mają mieszkańcy Balearów. Wszyscy zaś tę samą kwotę zapłacą za miejscowe przysmaki i napoje w pociągowej kawiarni Cafe de Tren, która mieści się w Palma de Mallorca.

### Nadmorski tramwaj

Sentymentalna podróż nie kończy się w samym sercu Soller. Wiele miejscowości na Majorce nie leży na samym wybrzeżu, ze względu na dawne zagrożenie atakami piratów. Stąd też wiszące w oknach flagi – jedna z czerwonym krzyżem na białym tle, a druga z białym półksiężycem na czerwonym tle. Symbolizują walki o ocalenie miasta, jakie mieszkańcy stoczyli z tureckimi i algierskimi piratami.

Po wyjściu z pociągu schodzi się niewielkimi schodami, aby znów znaleźć się na początku XX wieku. Tym razem za sprawą historycznego tramwaju. Witają nas napisy w 5 językach – hiszpańskim, katalońskim, angielskim, francuskim i niemieckim. W kartach dań w restauracyjkach nie brakuje też informacji po... duńsku.

Inauguracja linii elektrycznej prowadzącej do portu miała miejsce 4 października 1913 roku, a zatem niewiele ponad rok po przejeździe nią pierwszego pociągu. Trasa liczy 5 kilometrów i – jednym słowem – jest bajkowa. Rozpoczyna się po otwarciu... bramy. To nie pomyłka, pojazd opuszcza teren dworcowy i lokomotywnię dopiero w momencie, gdy dróżnik stojący przy furtce ręcznie ją otworzy, niczym kierowca samochodu otwierający bramę przed własnym domem. Dzięki temu nikt bez biletu nie przedostanie się do środka, zresztą później i tak jest kontrola.

Małe drewniane wagoniki toczą się przez gaje pomarańczowe, których owoce są na wyciągnięcie ręki (sok ze świeżo wyciskanych „piłeczek” reklamowany jest jako numer jeden na Starym Kontynencie), mijają okoliczne domki, a w niektórych miejscach wręcz zahaczają o ogrodzenie, tak jest ciasno. Po około 10 minutach jazdy pociąg jeszcze bardziej zwalnia, bowiem naprzeciwko, na tym samym torze, stoi pociąg jadący w tym samym kierunku. Czyżby ktoś popełnił błąd? To jednak złudzenie, czeka on tylko na jedynej mijance.

Atrakcją przejazdu do portu jest również żelazny most nad Torrent-dur. Widoki są rewelacyjne, a magię wydarzenia potęgują brak jakichkolwiek szyb (byłoby stanowczo za duszno) i pootwierane drzwiczki.



Aż trudno uwierzyć, że wyprodukowane w Saragossie tramwaje skończyły już setny rok życia. Tabor składa się też z młodszych pojazdów, zakupionych w Lizbonie.

Przejażdżki zabytkowym tramwajem zaczynają się każdego dnia na dworcu w Soller o 8.00 rano. Wagoniki ruszają średnio co pół godziny, ostatni o 20.30. Z kolei z portu ostatni odjeżdża o 21.00, by kilkanaście minut później dotrzeć na miejsce. Brama jest zamykana. Kończy się praca. Zespoły obsługujące składy mogą podliczyć utarg, wszak u nich zakupuje się bilety. Normalny kosztuje 6 euro, zaś Balearczyk płaci tylko 2 euro. Są też specjalne wejściówki umożliwiające jazdę tramwajem i pociągiem, wszak wszystko obsługuje jedna firma. Koszt z Palmy do Port de Sóller i z powrotem do stolicy to wydatek rzędu 30 euro i odpowiednio 13 euro dla miejscowych.

Ceny biletów zmieniły się w ostatnim czasie. Nietety, zdrożały. Jeszcze niedawno pociąg z Palmy do Bunyoli kosztował 6,25 euro, a do Soller 12,5 euro i w obie strony 19 euro, zaś opłata za tramwaj – 5 euro. Łączny koszt biletów – 28 euro.

### **Pociągiem po Majorce...**

Skoro już upodobaliśmy sobie podróżowanie po torach (wiele osób poleca przesiadkę w Soller na stateczek płynący do malowniczej zatoczki Sa Calobra), kontynuujemy zwiedzanie Majorki. Hiszpanie i turyści mogą skorzystać z trasy kolejowej prowadzącej z Palmy do miasta Inca leżącego w środku wyspy (tutaj następuje zmiana z zespołu elektrycznego na spalinowy) i dalej na północ do Sa Pobla oraz trzeciej linii, którą udamy się do 50-tysięcznego Manacor, miasta narodzin słynnego tenisisty Rafaela Nade. Miejskowa kolej i cała infrastruktura przeżywała lepsze i gorsze czasy, dworce były gruntownie modernizowane, a nawet przenoszone w inne miejsce, jak w Ince. Podróż do tego miasteczka trwa około 40 minut, do Sa Pobla nieco ponad 50, zaś najdłuższa do Manacor – 66 minut z zegarkiem w ręku, jak zapewniał kierownik składu.

Żaden pociąg nie dociera na wybrzeże, ale komunikacja jest tak pomyślana przez władze Majorki, że zaraz po wyjściu z wagonu przechodzi się do autobusu, który dowozi do najmniejszych miejscowości. Tak na marginesie, kierowcy autobusów są mistrzami w swym fachu, o czym można się przekonać, jadąc



*Sentymentalna podróż po Majorce przynosi turystów 100 lat wstecz. Wiekowy pociąg jeżdżący do stolicy wyspy – Palma de Mallorca*

z Juanem z Sa Calobra do Manacor. W pewnym momencie droga wybudowana w górach w latach 30. tak się wije, że potężny pojazd ledwo mieści się na zakrętach. A takich podjazdów jest co niemiara, ze względu na różnicę wysokości. Jeden z nich to słynny tak zwany „krawat” – pętla o kącie 270 stopni.

Wykorzystywana obecnie sieć transportu kolejowego archipelagu Balearów wynosi niecałe 100 kilometrów, ale plan rozwoju zakłada wydłużenie o kolejnych 20 km do następnego pięknego i znanego miasteczka Arta. W pobliżu, w Coves d'Arta nad Morzem Śródziemnym znajdują się cudowne jaskinie, odkryte 140 lat temu. Ciekawostką jest, że jednym z pierwszych odwiedzających był Juliusz Verne, który zainspirowany tym miejscem napisał następnie „Podróż do wnętrza Ziemi”.

### **...i metrem po Palma de Mallorca**

Ponad 400-tysięczna stolica Majorki (aglomeracja liczy przeszło pół miliona) nie bez przyczyny chwali się swym metrem. Zostało otwarte 25 kwietnia 2007 roku po zaledwie trzyletniej budowie. Radość nie trwała zbyt długo, bo już we wrześniu doszło do powodzi. Woda wdarła się do tunelu i konieczny był kosztowny i czasochłonny remont. Ponowna inauguracja metra miała miejsce 28 lipca 2008 roku.

Niemal wszystkie stacje znajdują się pod ziemią, jedynie odcinek koło dworca kolejowego Son Sardina umiejscowiony jest na powierzchni. Dwie linie metra – M1 (oficjalna nazwa Metro UIB) i M2 (Mar-ratxi) – mają łącznie 15,5 kilometra długości i obsługują przede wszystkim dojazd z osiedli położonych na obrzeżach w rejon centrum. Nie zapuszczają się jednak pod historyczne śródmieście. Podróż linią M1, składającą się z dziewięciu przystanków, trwa 13 minut, a M2 (ma dopiero 3 lata) – 14 minut (10 stacji). Metro kursuje co 15 minut w godzinach szczytu, od 6.30 do 11.00 i od 13.00 do 16.00, oraz co pół godziny w południe, a także wczesnym popołudniem (po 16.30) i wieczorem. W nocy nie jeździ.

Główną stacją metra w stolicy jest Plaża d'Españya (inna używana nazwa to **Palma Intermodal Station**) – tam znajduje się dworzec kolejowy i miejsce, gdzie można przesiadać się z M1 do M2 (część tej li-



fot. [https://pl.wikipedia.org/wiki/Metro\\_w\\_Palma\\_de\\_Mallorca](https://pl.wikipedia.org/wiki/Metro_w_Palma_de_Mallorca) [https://pl.wikipedia.org/wiki/Metro\\_w\\_Palma\\_de\\_Mallorca#/media/File:MP\\_Train.JPG](https://pl.wikipedia.org/wiki/Metro_w_Palma_de_Mallorca#/media/File:MP_Train.JPG)

• ni to również trasa pociągów kolejowych, perony mają dzięki temu identyczną wysokość). Miejsce zostało otwarte dla pociągów kolejowych 1 marca 2007 roku – w dniu Święta Balearów i niecałe dwa miesiące później dla metra. Na poziomie minus 2 najważniejszego przystanku jest 5 peronów – trzy dla pociągów i dwa dla metra.

Z raportów wynika, że w 2014 roku metro obsłużyło 1,17 miliona pasażerów, co daje średnią 3200 osób na dzień.

### Autobusy wygodne, ale dla cierpliwych

Majorkańczycy dumni są także ze swych autobusów, ale po części wynika to z usposobienia mieszkańców tego regionu. Wielu przyjezdnych irytuje się spóźnieniami. Skargi i reklamacje kierowane do przewoźnika EMT – Empresa Municipal de Transportes Urbanes de Palma de Mallorca (strona internetowa z rozkładem [www.emtpalma.es](http://www.emtpalma.es)) raczej nie pomagają. Oczywiście, jedną z przyczyn są korki, ale nie tylko. Brakuje też chociażby aktualnych rozkładów jazdy z informacją o częstotliwości kursowania autobusów na danej trasie.

Wszystkich linii jest prawie 40 i oferują dojazd stonkowo nowym taborem (pojazdy już z XXI wieku) w każdy zakątek najważniejszego miasta Majorcki. Bilet miejski normalny kosztuje 1,5 euro i można go nabyć u kierowcy, natomiast za pakiet 10 sztuk zapłacimy mniej – 10 euro. Są zniżki dla młodzieży w wieku do 17 lat, dla studentów i dla rodzin. Najmłodszy pasażerowie w ogóle nie płacą za przejazd.

Powyższe ceny nie obowiązują na liniach 1 i 21, kursujących na oblegane niemal codziennie, nie tylko w okresie wakacyjnym, lotnisko w Palmie. Za normalny bilet turyści zapłacą 5 euro. Są też popularne linie turystyczne 51 i 52, w których miejscówka kosztuje 4,5 euro.

Ale zanim na stołeczne ulice wyjechały autobusy, pod koniec XIX wieku pojawiły się tramwaje. Brytyj-

### Metro w Palma de Mallorca

skie wagoniki ciągnięte były przez osiołki. Niewiele ponad 100 lat temu, a więc w czasie, gdy następował znaczący komunikacyjny rozwój na wyspie, pozyskano wagony elektryczne, później były też spalinowe. Od ponad pół wieku miejskiego transportu szynowego w Palmie nie ma.

### Śnieg w maju

Na koniec tej transportowej opowieści o Majorce nieco ciekawostek związanych z pogodą. Bo, jak się okazuje, nie zawsze jest ona tam piękna i słoneczna. „Zobaczyć słońce w nocy, zobaczyć latem śnieg” – śpiewała kiedyś grupa Breakout. Hiszpanie zobaczyli. Po tygodniu lata, na początku maja 2010 roku, powróciły zimowe temperatury. W 27 regionach kraju, głównie na północy i na wschodzie, ogłoszono stan pogotowia ze względu na śnieg, grad, deszcz i burze. Na Majorce padały ulewne deszcze – woda zalała wiele lokali, a nawet metro w Palma de Mallorca. Musiała interweniować straż pożarna.

Pięć lat wcześniej, już w styczniu, opady śniegu doprowadziły do zamknięcia między innymi trzech tras w górzyszej części Majorcki. Władze zmobilizowały ponad 670 pługów śnieżnych i przygotowały 60 tysięcy ton soli.

I dla kontrastu, w czerwcu 2000 roku awaria sieci energetycznej pozbawiła prądu 700 tysięcy ludzi na Majorce. Jej powodem było przeciążenie sieci, gdy w związku z wysokimi temperaturami zdecydowanie wzrosło zużycie prądu przez urządzenia klimatyzacyjne. ■



Radostaw Gielo | Dziennikarz Polskiej Agencji Prasowej