

Eugeniusz Gostomski  
Tomasz Nowosielski

# ROZWÓJ TURYSTYKI MIĘDZYNARODOWEJ I MORSKIEJ ASPEKTY EKONOMICZNE



Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego

**ROZWÓJ TURYSTYKI  
MIĘDZYNARODOWEJ I MORSKIEJ**



Eugeniusz Gostomski  
Tomasz Nowosielski

**ROZWÓJ TURYSTYKI  
MIĘDZYNARODOWEJ I MORSKIEJ  
ASPEKTY EKONOMICZNE**

Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego  
Gdańsk 2019

Recenzja  
dr hab. Ryszard Miler, prof. WSB

Redakcja wydawnicza  
Jerzy Toczek

Projekt okładki i stron tytułowych  
Filip Sendal

Skład i łamanie  
Mariusz Szewczyk

Publikacja sfinansowana przez:  
Prorektora ds. Nauki Uniwersytetu Gdańskiego  
Dziekana Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego  
Kierownika Katedry Biznesu Międzynarodowego Uniwersytetu Gdańskiego  
Kierownika Katedry Transportu i Handlu Morskiego Uniwersytetu Gdańskiego

© Copyright by Uniwersytet Gdański  
Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego

ISBN 978-83-8206-001-0

Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego  
ul. Armii Krajowej 119/121, 81-824 Sopot  
tel./fax 58 523 11 37, tel. 725 991 206  
e-mail: wydawnictwo@ug.edu.pl  
www.wyd.ug.edu.pl

Księgarnia internetowa: [www.kiw.ug.edu.pl](http://www.kiw.ug.edu.pl)

Druk i oprawa  
Zakład Poligrafii Uniwersytetu Gdańskiego  
ul. Armii Krajowej 119/121, 81-824 Sopot  
tel. 58 523 14 49; fax 58 551 05 32

# Spis treści

Wykaz skrótów . . . . .	9
Wstęp . . . . .	11
1. Narodziny i historyczny rozwój turystyki międzynarodowej . . . . .	15
1.1. Turystyka w czasach starożytnych . . . . .	15
1.2. Podróże zagraniczne od początku średniowiecza do narodzin nowoczesnej turystyki w XIX wieku . . . . .	16
1.3. Historia kąpiei morskich i plażowania nad morzem . . . . .	20
2. Teoretyczne aspekty turystyki międzynarodowej . . . . .	25
2.1. Definicja turystyki międzynarodowej i pokrewnych pojęć . . . . .	25
2.2. Wybrane rodzaje turystyki . . . . .	30
2.3. Problemy z ujęciem wielkości turystyki międzynarodowej w statystykach . . . . .	37
2.4. Turystyka jako dyscyplina nauki . . . . .	38
3. Kierunki rozwoju turystyki międzynarodowej na świecie w XXI wieku . . . . .	41
3.1. Rola międzynarodowych organizacji wspierających turystykę na świecie . . . . .	41
3.2. Wielkość i struktura turystyki międzynarodowej . . . . .	47
3.3. Znaczenie zagranicznej turystyki przyjazdowej dla krajów goszczących turystów . . . . .	57
3.4. Zagraniczne wyjazdy turystyczne Polaków i przyjazdy gości zagranicznych do Polski . . . . .	59
4. Finansowe aspekty turystyki międzynarodowej . . . . .	63
4.1. Istota i struktura bilansu płatniczego kraju . . . . .	63
4.2. Wpływ turystyki międzynarodowej na bilans płatniczy kraju . . . . .	65
4.3. Sposoby zapłaty turystów za usługi zagraniczne i towary nabywane za granicą . . . . .	68

4.4. Sposoby finansowania działalności organizatorów turystyki zagranicznej i rozliczania się z kontrahentami zagranicznymi . . . . .	70
5. Ekonomiczne aspekty turystyki zagranicznej w krajach Unii Europejskiej . . . . .	75
5.1. Atrakcyjność turystyczna i międzynarodowy ruch turystyczny w krajach Unii Europejskiej . . . . .	75
5.2. Działania Unii Europejskiej na rzecz rozwoju turystyki w krajach członkowskich . . . . .	79
5.3. Wsparcie finansowe Unii Europejskiej . . . . .	81
6. Podróże drogą morską . . . . .	83
6.1. Morskie przewozy pasażerskie od starożytności do XVIII wieku . . . . .	83
6.2. Rewolucja techniczna w okrętownictwie i rozwój liniowej żeglugi pasażerskiej od XIX do pierwszej połowy XX wieku . . . . .	94
6.3. Rejsy wycieczkowe jako kolejny etap rozwoju przewozów pasażerskich w okresie od drugiej połowy XX wieku do dzisiaj . . . . .	107
7. Istota i formy turystyki morskiej . . . . .	119
7.1. Pojęcie turystyki morskiej . . . . .	119
7.2. Formy turystyki morskiej . . . . .	131
7.3. Sposoby organizacji wycieczek i pobytu turystów nad morzem . . . . .	137
8. Rynki usług turystyki morskiej . . . . .	147
8.1. Specyfika rynku turystycznego . . . . .	147
8.2. Ogólna charakterystyka rynku turystyki morskiej . . . . .	151
8.3. Popyt na usługi turystyki morskiej . . . . .	156
8.4. Podaż usług turystyki morskiej . . . . .	176
8.5. Ceny usług turystyki morskiej . . . . .	192
9. Atrakcyjność turystyczna wybranych rejonów świata . . . . .	201
9.1. Atrakcyjność turystyczna Bałtyku i jego pobrzeża . . . . .	201
9.2. Atrakcyjność turystyczna basenu Morza Śródziemnego . . . . .	205
9.3. Atrakcyjność turystyczna Morza Karaibskiego . . . . .	209
9.4. Inne rejonu turystyki morskiej . . . . .	214

---

10. Rozwój usług turystyki morskiej na świecie . . . . .	217
10.1. Globalny rynek usług turystyki morskiej . . . . .	217
10.2. Charakterystyka północnoamerykańskiego rynku usług turystyki morskiej . . . . .	223
10.3. Europejski rynek usług w zakresie turystyki morskiej . . . . .	228
Zakończenie – perspektywy rozwoju turystyki międzynarodowej na świecie	243
Bibliografia . . . . .	247
Spis tabel . . . . .	261
Spis rysunków . . . . .	263





## Wykaz skrótów

- CLIA – Cruise Lines International Association – stowarzyszenie zrzeszające armatorów statków wycieczkowych
- cruise ship (cruise) – wycieczkowiec – statek dostosowany konstrukcyjnie do przewozu pasażerów w celach turystycznych
- GRT – *gross register tonnage* – całkowita pojemność statku wyrażona w tonach rejestrowych  $1 \text{ RT} = 100 \text{ st}^3 = 2,83 \text{ m}^3$ , jest to zwyczajowa miara objętości statku wykorzystywana do pomiaru wielkości statków, opłat portowych i kanałowych oraz do opisywania statystyk floty morskiej
- HSC – *high speedcraft* – jednostka pływająca z dużą prędkością (najczęściej jednostki przewożące pasażerów i mniejsze ładunki)
- HUB – morski port węzłowy, gdzie następuje zamiana między środkami transportu, pasażerowie przesiadają się ze środków transportu lądowego na statki i odwrotnie
- MF – *motor ferry* – prom morski o napędzie motorowym (prom jednostka przewożąca pasażerów lub pasażerów i ładunki, regularnie pływająca na krótkich trasach)
- MS – *motor ship* – statek o napędzie motorowym (wyposażony w silnik spalinowy)
- MY – *motor yacht* – jacht motorowy (przeznaczony do rekreacji lub jako jednostka przewożąca pasażerów)
- RMS – Royal Mail Steamer (Royal Mail Ship) – królewski parowiec pocztowy (królewski statek pocztowy) – przywilej nadawany przez brytyjski dwór królewski statkom, które mogły przewozić pocztę z i do Wielkiej Brytanii
- SOLAS – International Convention for the Safety of Life at Sea – międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, reguluje całokształt zasad związanych z dopuszczeniem statków do żeglugi, konstrukcją i wyposażeniem
- SS – *steam ship* – statek parowy (parowiec, napędzany maszyną tłokową)
- SY – *sailing yacht* – jacht żaglowy (regatowy – sportowy lub turystyczny)
- TS – *turbine ship* – statek o napędzie turbinowym (najczęściej jest to turbina parowa)
- TSS – *turbine steam ship* – statek napędzany turbiną parową



## Wstęp

Od kilku dekad na świecie dynamicznie rozwija się turystyka międzynarodowa, której istotnym elementem jest także turystyka morska. Towarzy-szy temu duże zainteresowanie nauk ekonomicznych branżą turystyczną. W wielu krajach, zarówno rozwiniętych, jak i zaliczanych do gospodarek wschodzących, turystyka międzynarodowa, stanowiąc liczące się źródło wpływów dewizowych, ma znaczący wpływ na rozwój gospodarczy i wzrost zatrudnienia. W 2018 r. w zagraniczną podróż turystyczną udało się 1,4 mld osób, tj. ponad 50 razy więcej niż w 1950 r. Liczba ta zgodnie z obowiązującą w statystyce wielu państw metodologią liczenia turystów zagranicznych obejmuje podróżujących i przebywających poza krajem stałego zamieszkania w celach wypoczynkowych bądź służbowych dłużej niż 24 godziny i nie dłużej niż rok. Szacuje się, że wpływy z turystyki międzynarodowej w 2017 r. osiągnęły poziom 1340 mld USD i były o 182% wyższe niż w 2000 r.<sup>1</sup>

Zagadnieniom turystyki międzynarodowej w wymiarze światowym, a szczególnie kwestiom turystyki morskiej, w literaturze fachowej poświęca się stosunkowo mało miejsca. Występują też problemy z dostępem do danych statystycznych. Autorzy niniejszej monografii podjęli próbę przynajmniej częściowego wypełnienia luki w zakresie opracowań dotyczących aspektów ekonomicznych turystyki międzynarodowej. W swoich badaniach w największym stopniu korzystali z danych statystycznych Światowej Organizacji Turystycznej.

Celem opracowania jest nakreślenie głównych tendencji w dziedzinie turystyki międzynarodowej, ze szczególnym uwzględnieniem turystyki morskiej, identyfikacja czynników sprzyjających jej rozwojowi i utrudniających zagraniczne podróże turystyczne oraz przedstawienie wielkości, struktury i korzyści z tytułu międzynarodowego ruchu turystycznego.

---

<sup>1</sup> J. Hubert, *Statistiken zum Tourismus weltweit*, Statista, <https://de.statista.com/themen/702/tourismus-weltweit/> [dostęp: 8.10.2019].

Monografia składa się ze wstępu, dziesięciu rozdziałów, zakończenia oraz bibliografii. Poszczególne rozdziały mają charakter teoretyczny oraz poglądowy. Rozdział pierwszy poświęcony jest narodzinom i historycznemu rozwojowi turystyki międzynarodowej. Omówiono w nim, jak wyglądała turystyka w starożytności, średniowieczu i w czasach nowożytnych przed narodzinami w XIX w. turystyki nowoczesnej. Pokrótkę przedstawiono też historię kąpieli morskich i plażowania nad morzem. Rozdział ten kończy się zarysem tendencji występujących w rozwoju współczesnej turystyki na świecie.

Drugi rozdział dotyczy ewolucji podróżowania drogą morską. Nakreślono w nim wpływ rewolucji technologicznej w okrętownictwie na rozwój liniowej żeglugi pasażerskiej w XIX i pierwszej połowie XX w. oraz ekspansję rejsów wycieczkowych w kilku ostatnich dekadach.

Trzeci rozdział poświęcony jest teoretycznym aspektom turystyki międzynarodowej. Przedstawiono w nim definicję turystyki międzynarodowej i pokrewnych kategorii, scharakteryzowano wybrane rodzaje turystyki i zarysowano problemy związane ze statystycznym ujęciem wielkości międzynarodowego ruchu turystycznego. Podjęto próbę ujęcia turystyki jako dyscypliny naukowej.

Czwarty rozdział prezentuje kierunki rozwoju turystyki międzynarodowej w XXI w. Jest w nim mowa o roli organizacji międzynarodowych w zagranicznych obrotach turystycznych, wielkości i strukturze turystyki międzynarodowej na świecie, znaczeniu zagranicznej turystyki przyjazdowej dla krajów goszczących turystów oraz o turystyce zagranicznej w Polsce.

Piąty rozdział dotyczy istoty i form turystyki morskiej. Przedstawiono w nim różne definicje turystyki morskiej, formy tej turystyki oraz sposoby organizacji rejsów morskich i pobytu turystów nad morzem.

W rozdziale szóstym omówiono finansowe aspekty turystyki międzynarodowej, a więc zwrócono w nim uwagę na wpływ turystyki międzynarodowej na bilans płatniczy kraju, sposoby zapłaty turystów za usługi i nabywane za granicą towary oraz na technikę finansowania działalności organizatorów turystyki międzynarodowej i rozliczania się z kontrahentami.

Rozdział siódmy dotyczy ekonomicznych aspektów rozwoju turystyki w krajach Unii Europejskiej. Przedstawiono w nim atrakcyjność turystyczną i międzynarodowy ruch turystyczny w ramach UE, działania organów

unijnych na rzecz rozwoju turystyki w krajach członkowskich oraz formy wsparcia finansowego dla branży turystycznej.

Kolejne trzy rozdziały dotyczą turystyki morskiej. Przedmiotem rozważań w ósmym rozdziale jest rynek turystyki morskiej, a więc analiza kształtowania się popytu, podaży i cen na usługi w turystyce morskiej. Dziewiąty rozdział poświęcony jest atrakcjom turystycznym wybranych akwenów morskich: Bałtyku, Morza Śródziemnego, Morza Karaibskiego i innych rejonów, w których uprawiana jest turystyka morska. Natomiast przedmiotem analizy w dziesiątym rozdziale jest globalny rynek turystyki morskiej i wybrane rynki lokalne.

Książkę zamyka zakończenie, w którym przedstawiono prognozę rozwoju turystyki międzynarodowej na świecie w kolejnej dekadzie.



# 1. Narodziny i historyczny rozwój turystyki międzynarodowej

## 1.1. Turystyka w czasach starożytnych

W czasach starożytnych podróżowały nieliczne osoby, które z prędkością od 5 do 7 kilometrów na godzinę pokonywały pieszo kilkanaście kilometrów, a konno lub statkiem najwyżej 25–60 kilometrów dziennie. Wędrowali głównie kupcy, aby nabywać towary i znaleźć nowe rynki zbytu. Odbływały się też pielgrzymki do miejsc kultu religijnego, często łączone z celami leczniczymi, np. w starożytnym Egipcie udawano się do Teb lub Heliopolis, leczono również chorych przybywających z odległych terenów. Ponadto podróżowano do Gizy w celu zwiedzenia piramid. Z myślą o podróżujących w starożytnym Egipcie już w XI wieku p.n.e. powstały pierwsze oboziska<sup>1</sup>.

Ważną rolę dzięki dobrej sieci dróg odgrywały podróże w Babilonii, o czym świadczą regulacje Kodeksu Hammurabiego z XVIII w. p.n.e. dotyczące bezpieczeństwa podróżnych oraz funkcjonowania hoteli i restauracji. Podróżowano też w antycznej Grecji, gdzie ukształtowały się takie formy pierwotnej turystyki, jak podróże w celach wypoczynkowych, edukacyjnych, religijnych i zdrowotnych (do kąpielisk z wodami leczniczymi). Chętnie udawano się na odbywające się co cztery lata w Olimpii na Peloponezie igrzyska olimpijskie (od 776 r. p.n.e. do 393 r. n.e.) i inne imprezy sportowe, np. z okazji dnia świątyni w Delfach. Na czas trwania olimpiady ogłaszano pokój. Podróżom sprzyjała kolonizacja grecka, której towarzyszyło poznanie zamorskich krajów. Również inne imprezy sportowe przyciągały wędrowców z dalekich stron. Wraz z rozwojem tego rodzaju turystyki powstawały hotele, karczmy i oboziska o zróżnicowanym standardzie. Wielkim greckim podróżnikiem był żyjący w V w. p.n.e. Herodot, zwany ojcem historii. Odbił on pieszo, powozem i na pokładzie statku długą podróż przez Grecję, Bliski Wschód, stepy dzisiejszej

---

<sup>1</sup> J. Gaj, *Dzieje turystyki w Polsce*, ALMAMER WSE, Warszawa 2008, s. 13.



południowej Rosji i północną Afrykę. Zwiedził m.in. Persepolis, piramidy egipskie, dotarł do Sahary i źródła Nilu. Dziełem jego życia są dziewięciotomowe *Dzieje*, w których przedstawił nie tylko relacje z wojen perskich, ale także geografę i historię Hellady, Persji, Egiptu i okolicznych krain<sup>2</sup>.

Znaczny rozwój turystyki nastąpił w starożytnym Rzymie, szczególnie w okresie rozkwitu jego potęgi, stabilizacji politycznej i gospodarczej. Wolni Rzymianie, wyjeżdżając poza granice Italii, do Egiptu, Grecji i innych krain, uprawiali różne formy turystyki: zdrowotną, religijną, podróże w celach edukacyjnych i poznawczych. Podróżowaniu sprzyjał rozbudowany system dobrze utrzymanych i oznakowanych dróg. Ułatwieniem dla podróżujących były również odpowiednio oznakowane gospody (łac. *stationes*), gdzie można było odpocząć po trudach podróży i wynająć konie, które zmieniano na następnej stacji. Gospody w większych miastach lub znanych kąpieliskach mieściły się w dużych budynkach z wielkimi dziedzińcami, salami zabaw i przyjęć<sup>3</sup>.

Wędrowcy podczas podróży narażeni byli na niebezpieczeństwo ze strony band rabusiów i rozbójników. Okradanie podróżnych, szantaż, grabież i morderstwa na drogach, szczególnie na terenach niezamieszkałych w cesarstwie rzymskim, były na porządku dziennym.

## 1.2. Podróże zagraniczne od początku średniowiecza do narodzin nowoczesnej turystyki w XIX wieku

Trwająca w Europie od upadku cesarstwa zachodniorzymskiego w 476 r. do końca XV w. epoka średniowiecza, która cechowała się niskim poziomem gospodarki towarowo-pieniężnej, szczególnie w jej pierwszej połowie, i silnym wpływem religii chrześcijańskiej na życie ludzi, nie sprzyjała rozwojowi turystyki. Wraz z upadkiem imperium rzymskiego i w wyniku wędrowek ludów dewastacji uległ rzymski system komunikacyjny. Rozpadła się też infrastruktura dla postojów osób podróżujących (hotele, restauracje i miejsca postojowe dla koni). Podróż w Europie utrudniały też liczne granice polityczne i celne, częste wojny i niski stan bezpieczeństwa na drogach.

---

<sup>2</sup> F. Meijer, *Morze Śródziemne. Historia osobista*, Książka i Wiedza, Warszawa 2014, s. 344–345.

<sup>3</sup> M. Lewan, *Zarys dziejów turystyki w Polsce*, PROKSENIA, Kraków 2004, s. 7.

Od XI w. sytuacja polityczna i gospodarcza w Europie zaczęła się poprawiać, co korzystnie wpłynęło na rozwój podróży o charakterze religijnym, wyjazdy za granicę młodych ludzi z zamożnych rodzin do szkół i na studia do znanych uniwersytetów (Bologna, Paryż, Oksford, Salamanca i inne) oraz wędrowni czeladników rzemieślniczych do krajów wyżej rozwiniętych w celu zdobycia doświadczenia i podwyższenia swoich kwalifikacji, co było warunkiem uzyskania w danym zawodzie tytułu mistrzowskiego. Do rozwoju ruchu pielgrzymkowego w Europie przyczyniała się ekspansja chrześcijaństwa związana z tworzeniem gęstej sieci kościołów parafialnych i klasztorów, a w świecie muzułmańskim ekspansja islamu. Głównym celem pielgrzymek muzułmanów z całego świata były Mekka i Medyna. Chrześcijanie pielgrzymowali do miejsc kultu religijnego nie tylko na terenie swojego kraju, ale także do odległych miejsc, np. do Ziemi Świętej, Rzymu i Santiago de Compostela. Pielgrzymi w podróży do słynnych chrześcijańskich sanktuariów zatrzymywali się w kościołach i klasztorach, w których mogli liczyć na strawę i dach nad głową. Na mocy edyktu wydanego przez Karola Wielkiego, króla Franków i twórcy odnowionego cesarstwa rzymskiego, a potem w oparciu o podobne akty prawne wydane w innych państwach feudalnych, klasztory miały bowiem obowiązek prowadzić charytatywne hospicja/gościńce dla podróżnych<sup>4</sup>. Papież Bonifacy VIII, który był głową Kościoła katolickiego w latach 1294–1303, zalecił klasztorom nie tylko godnie przyjmować wędrujących pielgrzymów, grożąc klątwą każdemu, kto napadnie na podróżujących, ale także nakazał im dbać o stan dróg i budować nowe szlaki oraz przeprawy rzeczne. Gdy na skutek zwiększenia się liczby podróżujących po Europie instytucje kościelne nie były już w stanie ich wszystkich gościć, zaczęto budować dla nich komercyjne bazy postoju.

W wiekach średnich podróżowali też rycerze, uczestnicząc w turniejach rycerskich, potyczkach militarnych i wyprawach krzyżowych z pobudek religijnych, nazywanych też krucjatami. Wyprawy krzyżowe, organizowane w latach 1095–1291, miały charakter masowy, np. w pierwszej krucjacie rycerskiej (1096–1099) wzięło udział 90 tys. osób. Były one podejmowane przez rycerstwo katolickiej Europy z inspiracji papieża i panujących, głównie w celu wyzwolenia Ziemi Świętej spod panowania muzułmańskiego

---

<sup>4</sup> Szerzej Z. Błądek, Z. Tulbacki, *Dzieje krajowego hotelarstwa od zajazdu do współczesności*, Palladium, Warszawa-Poznań 2003.

(Turków Seldżuckich), ale były też krucjaty skierowane przeciwko Maurom w Hiszpanii, pogańskim Prusom i Słowianom połabskim oraz heretykom chrześcijańskim, m.in. przeciw Albingensom, Husytom i innym innowiercom. Wyprawy krzyżowe spowodowały śmierć wielu tysięcy osób, ale też poszerzyły wiedzę Europejczyków o świecie, przyczyniając się do rozwoju handlu i kontaktów kulturalnych między ludami zamieszkującymi w basenie Morza Śródziemnego, rozkwitu ruchu pielgrzymkowego, a pośrednio do wzrostu bogactwa i znaczenia mieszczaństwa w Europie Zachodniej<sup>5</sup>.

Specyficzną grupę podróżujących w średniowieczu stanowiły osoby pozostające na marginesie społeczeństwa feudalnego: rabusie, zbóje, oszuści, wędrowni pieśniarze, szamani, magicy, połtykacze ognia, przewodnicy tańczących niedźwiedzi, wrywacze zębów i różnego pokroju uzdrowiacze (znachorzy), a także sprzedawcy „cudownych” ziół, wędrowni kotlarze i szlifierze. Czasami dołączali do nich wagabundzi, czyli włóczędzy, wśród których spotykano też powracających z zagranicy uczniów i studentów niepotrafiących znaleźć sobie pracy lub takich, którzy rezygnowali z niej na rzecz większej wolności<sup>6</sup>.

Wielkimi podróżnikami w średniowieczu byli wywodzący się ze Skandynawii Wikingowie, którzy odkryli Islandię (874 r.), Grenlandię (982 r.), dotarli do Rosji i – przed Kolumbem – do północno-wschodnich krańców Ameryki Północnej. Przeszli do historii jako odważni, okrutni rabusie, którzy łupili mieszkańców wybrzeży począwszy od Anglii, poprzez Półwysep Iberyjski, po Półwysep Apeniński, budząc w Europie powszechny strach. Spostrzeżenia i opisy podróży Wikingów trafiły do sag skandynawskich, które dzisiaj stanowią cenne źródło wiedzy o średniowiecznej Europie<sup>7</sup>.

Najbardziej znanym na świecie średniowiecznym podróżnikiem był wenecki kupiec Marco Polo. W latach 1271–1295 jako jeden z pierwszych Europejczyków dotarł do Azji: Mongolii, Chin i Indii, które w tym czasie były pod panowaniem imperium mongolskiego sięgającego od Dniepru po Pacyfik. Jego wędrówka po Azji została przedstawiona w książce *Opisanie świata*, która jest cennym źródłem wiedzy o średniowiecznej Azji. Wśród

---

<sup>5</sup> Szerzej o wyprawach krzyżowych zob. A. Konstan, *Wyprawy krzyżowe*, Świat Książki, Warszawa 2005.

<sup>6</sup> K. Henschel, *Internationaler Tourismus*, Oldenbourg Verlag, München 2007, s. 15–18.

<sup>7</sup> Szerzej na ten temat zob. K. Hjarad, *Wikingowie: najeżdźcy z morza*, Wydawnictwo RM, Warszawa 2018.

ówczesnych opracowań stanowiła najbardziej poczytną lekturę, a dwieście lat później zainspirowała Krzysztofa Kolumba do podróży do opisywanych przez Marco Polo krajów<sup>8</sup>. Kolumb, nie mogąc, śladem Marco Polo, udać się do Chin jedwabnym szlakiem, który wówczas był zablokowany przez imperium osmańskie, zdecydował się na podróż drogą morską. Doprowadziło to do odkrycia Ameryki, które uważa się za początek czasów nowożytnych w dziejach ludzkości<sup>9</sup>.

W wyniku wielkich odkryć geograficznych dokonanych przez europejskich żeglarzy w okresie od końca XV w. (opłynięcie przez Portugalczyka Bartolomeo Diaza w 1488 r. Przylądka Dobrej Nadziei) do początku XVII w. (odkrycie w 1605 r. Australii przez Holendra Willema Janszooona) znacząco poszerzył się horyzont geograficzny Europejczyków. Powstała możliwość wymiany handlowej drogą morską z odległymi ziemiami, a następnie ich kolonizacji, realizowanej początkowo przez Portugalię i Hiszpanię, a potem także przez Holandię, Wielką Brytanię i Francję. Pociągnęło to za sobą zwielokrotnienie liczby i długości podróży morskich.

W XVI i XVII w. popularne stały się wielkie podróże okrężne po krajach europejskich realizowane przez młodych niezonatych mężczyzn, najpierw z rodzin arystokratycznych, a później także z bogatych rodzin mieszczańskich, głównie angielskich, w towarzystwie swoich mentorów. Zwykle trwały one 2–3 lata i miały na celu zapoznanie uczestniczących w nich osób z innymi kulturami i nauczenie ich postępowania w różnych sytuacjach życiowych. Poza tym chodziło też o rozrywkę, a czasami o przezwyciężenie przygnębienia i marazmu. Podróże te posiadały atrybuty podróży turystycznych poprzedzających dzisiejsze podróże studyjne. Z czasem długie podróże zaczęto podejmować także ze względów zdrowotnych. Poprzedziły one rozwój dzisiejszej turystyki rozrywkowej i sanatoryjnej. Podróże objazdowe po Europie stworzyły popyt na usługi hotelowe w kurortach ze źródłami wód leczniczych i w dużych miastach. Za pierwszy duży luksusowy hotel w Europie uważa się Badischer Hof w słynnym niemieckim kurorcie Baden Baden<sup>10</sup>.

<sup>8</sup> M. Polo, *Opisanie świata*, Wydawnictwo WAB, Warszawa 2010.

<sup>9</sup> Z. Kulczycki, *Zarys historii turystyki w Polsce*, Wydawnictwo Sport i Turystyka, Warszawa 1977, s. 16–17.

<sup>10</sup> K. Henschel, *Internationaler Tourismus*, s. 20–21.

### 1.3. Historia kąpeli morskich i plażowania nad morzem

Przez długie wieki w historii ludzkości morze swoim bezkresem i okrucieństwem budziło u wielu ludzi przerażenie niczym gwałtowne monstrum gotowe w każdej chwili ich pożreć. Pokutował też pogląd, że kąpanie się w morzu jest niezdrowe i niemoralne. Odkrywanie walorów poznawczych i wypoczynkowych morza, z jego wodami przybrzeżnymi, plażami i pomnikami kultury materialnej na terenach nadmorskich, zaczęło się dopiero w drugiej połowie XVIII w. Wpływ na to miało m.in. odkrycie przez angielskich lekarzy leczniczych właściwości wody morskiej. Jednakże przez pierwsze pół wieku z powodu ciągle jeszcze ograniczonych możliwości transportowych podróże nad morze odbywały się w niedużej skali. Czasu wymagało też przewyżczenie psychologicznej bariery dostępu do morza i kąpeli morskich, czyli przekonanie się ludzi, że morze nie tylko nie zabija, ale potrafi wręcz wzmocnić organizm.

Aby zachęcić swoich podanych, w 1751 r. po raz pierwszy w morzu wykąpała się brytyjska rodzina królewska. W 1780 r. tętniącym życiem kąpieliskiem morskim stało się Brighton, dzisiaj będący największym i najśłynniejszym brytyjskim kurortem nadmorskim. W 1793 r. powstał nad Bałtykiem niedaleko Rostoku pierwszy niemiecki kurort morski – Heiligendamm (stanowiący część miasta Bad Doberan). Zaś w 1797 r. letników zaczął przyjmować pierwszy kurort nad Morzem Północnym – leżące na wyspie kąpielisko morskie Norderney. Na początku XIX w. nad Bałtykiem i Morzem Północnym powstały kolejne kurorty: Travemünde, Helgoland, Heringsdorf. Kurorty zostały też urządzone w atrakcyjnych miejscowościach nadmorskich w Belgii, Danii, Szwecji i ówczesnej Rosji. Do spopularyzowania kąpeli w morzu przyczynili się żołnierze armii napoleońskiej, którzy podczas okupacji miejscowości nadmorskich chętnie kąpali się w morzu. Zachętą do budowy infrastruktury turystycznej była wysoka stopa zwrotu z tego rodzaju inwestycji, a hamulcem, do czasu powstania połączeń kolejowych z dużymi miastami, trudności z dojazdem nad morze<sup>11</sup>.

W XVIII i XIX w. na pobyt w kurorcie morskim ze względu na wysokie koszty z tym związane mogły sobie pozwolić tylko elity ówczesnego

---

<sup>11</sup> H. Spode, *Zur Geschichte des Tourismus*, Studienkreis für Tourismus, München 1997, s. 8–10.



Wydawnictwo  
Uniwersytetu Gdańskiego

ISBN 978-83-8206-001-0