

## **HISTORIA TURYSTYKI**

### **PODRÓŻE W BASENIE MORZA ŚRÓDZIEMNEGO. POCZĄTKI TURYSTYKI W ANTYCZNEJ GRECJI I RZYMIE.**

Podstawowym czynnikiem decydującym o możliwościach podróży i turystyki w zwiecie starożytnym, a zwłaszcza w antycznej Grecji było rozmieszczenie większych skupisk ludzkich w basenie Morza Śródziemnego. Rozwinięta linia brzegowa, a co za, tym idzie - dogodne i bezpieczne przystanie; liczne wyspy i wysepki, szczególnie na Morzu Egejskim między południowymi krańcami Europy a Azją Mniejszą czyniły podróż morską wygodną, i możliwą już dużo wcześniej, zanim znajomość astronomii pozwoliła na wędrówki po otwartych przestrzeniach morskich pozbawionych tak wygodnych punktów orientacyjnych, jakimi były wyspy czy nawet pojedyncze skały rozsiane po morzu.

Te naturalne warunki w pierwszym okrasie ułatwiły ogromną ekspansję greckiej i fenickiej kolonizacji od Kadyksu i Marsylii na zachodzie po Olbię i osiedla na Krymie nad Morzem Czarnym. Dogodne warunki komunikacyjne pozwoliły na wędrówki turystyczne do miast lub na ogólnohelleńskie uroczystości czy święta.

Posługiwano się w czasie tych podróży stosunkowo szybkimi statkami wiosłowymi. Zwłaszcza późniejsze, już rzymskie "triere" zaopatrzone w trzy rzędy wioseł czyniły podróż względnie szybką.

Rzymianie nie ograniczyli się wyłącznie do penetracji brzegów morskich, ale opanowali tereny od nich odległe - w głębi lądu. Celom w pierwszym rzędzie administracyjno-wojskowym jak również handlowym, a w końcu w niemałym stopniu turystycznym służyła gęsta, jak na owe czasy, sieć doskonałych dróg zadziwiająca jeszcze dziś techniką wykonania. Jak informuje w swym dziele o budownictwie Vitruwius, drogi te posiadały podkład grubości niekiedy 1,5 m składający się z wielkich głazów zalanych smołą; na nim rozpościerała się warstwa tłucznia i żwiru następnie piasek z wapnem, na którym

leżała sama nawierzchnia składająca się z warstwy przylegających do siebie płyt kamiennych. Tak budowano główne magistrale, drogi zarządzane centralnie przez państwo zwane drogami konsularnymi oraz cesarskimi. Drogi, jak byśmy dziś nazwali, lokalne miały nawierzchnię tłuczniową.

Drogi te wyposażone w kamienie milowe określające odległość od Rzymu, w którym kolumna znajdująca się na Forum Romanum posiadała wyryte odległości do ważniejszych ośrodków państwa, stanowiąc punkt wyjściowy wszystkich dróg.

Drogi pozostawały pod zarządem aparatu państwa, podległego bezpośrednio cesarzowi, a sztab kierownictwa transportu /Praefecti Vehiculorum/, dróżników /Curatores viarum/, inspektorów /Curiosi/ zapewniał systematyczną opiekę drogom, jak również organizację ruchu na nich. Dzięki takiej technice budowlanej jak również stałej konserwacji, drogi te przetrwały niekiedy do dziś w stanie prawie nie zmienionym, jak np. biegnąca z Rzymu na płd.wsch. do Brundisium Via Appia zbudowana w IV w. przed naszą erą. Na północy ku ujściu Padu, a później przedłużona aż do Pannonii /Węgry/, biegła o seto lat młodsza Via Flamina.

W ostatnim okresie republiki w I w. p. n. e. drogi rzymskie przekroczyły Alpy. Już wtedy zbudowane przez człowieka szlaki przekroczyły Brenner i inne przełęcze alpejskie, wytyczając kierunki, po których i dziś przebiegają główne magistrale drogowe w Europie.

Po drogach poruszano się głównie konno, ale również, zwłaszcza do transportu towarów, używano wozów; dwukołowych /cissum/; czterokołowych, na których zmieściłaby się cała rodzina /praetoria/, a nawet wozów krytych /carpetum/. Bezpieczeństwo na drogach zapewniały posterunki policyjne /magistri officiorum/. Były jednak obszary znane z rozbojów, zwłaszcza na terenie dzisiejszej Serbii lub w Azji Mniejszej.

Organizacją podróży tymi drogami zajmowała się podległa cesarzowi instytucja /Officium de facere evectionem/, którą znawca starożytnego systemu podróżowania Jerzy Schnayder określa jako pierwsze i to państwowe biuro podróży na świecie. Instytucja ta wydawała wszystkim podróżnym dokumenty /diploma, evectio/ uprawniające do poruszania się,

korzystania z pojazdów oraz zajazdów i domów gościnnych rozmieszczonych wzdłuż tejże drogi.

W ten oto sposób doszliśmy do problemu zagospodarowania turystycznego.

W zamierzchłych czasach kiedy powstawała Odysea - pierwszy i największy epos świata poświęcony podróży i to właśnie wynikającej jedynie z pobudek zaspokojenia ciekawości Odyseusza, obowiązywała w Grecji zasada gościnności wynikająca z pobudek religijnych. Zeus Xenios, wcielenie najwyższego władcy Olimpu, zajmował i opiekował się podróżnym, gwarantował przestrzeganie prawa gościnności. Pojęcie nienaruszalności tych praw tkwiło tak głęboko w naturze starożytnego Greka, że np. często gościli prywatnie swych publicznych wrogów. W wielu obozach greckich, a następnie rzymskich, jak zaświadcza wspomniany Vitruwius, istniały specjalne budynki przeznaczone dla obcych wędrowców. Samo przybycie gościa, jego pobyt, a w końcu odjazd podlegały specjalnej ceremonii. Szczególnie pożegnanie połączone z wymianą płytek /symbolon/, coś jakby aktualnych wizytówek, miało uroczysty charakter. Płytki te mogły służyć później jako swego rodzaju listy polecające dla osób bezpośrednio powiązanych z wymieniającym je. Do dziś takie płytki zachowały się w muzeach włoskich.

Gospodarz przyjmujący podróżnego czuł się zobowiązany udzielić mu pomocy w dalszej podróży, jak przeprawa przez niebezpieczne góry, rzeki itp.

Wynikające z przesłanek religijnych prawo gościnności u Greków, Rzymianie przekształcili w system prawny. Jus Gentium, gdyż taką nazwę uzyskał ten system, rozróżniało gościnność publiczną /hospitium publicum/ i opiekę /patronatus/. Pierwsza polegała na umowach państwowych między Rzymem a innymi państwami, zapewniających opiekę i ochronę wzajemną obywateli.

Patronatus natomiast dotyczył miast podporządkowanych Rzymowi. Miasto wyznaczało niektórych swych obywateli do świadczenia usług obywatelom rzymskim w zakresie noclegu, wyżywienia itp.

Dziś nazwalibyśmy ten rodzaj świadczeń kwaterami prywatnymi. Prywatna gościnność /hospitium privatum/, która

określała wzajemny stosunek gościa i gospodarza, dotyczyła jednak tylko osób zajmujących poważne stanowiska. Wędrowcy nieznani, nie mogący się niczym wylegitymować - tej formie gościnności nie podlegali.

Wzrost ilościowy liczby podróżnych, zwłaszcza w niektórych większych miejscowościach stworzył zarówno w Grecji jak i w Rzymie potrzebę budowania urządzeń ogólnodostępnych. Pierwsze tego typu inwestycje powstały w Olimpii i Delfach, dokąd z okazji igrzysk przybywały rzesze zawodników i kibiców. Leonidaion w Olimpii zbudowany w IV w.p.n.e. był to potężny gmach zbudowany na podstawie kwadratu o boku liczącym prawie 80 m. Zewnętrzny krużganek zdobiło 138 kolumn. Podobnie ozdobny był budynek wewnętrzny.

Archeologowie znaleźli podobne obiekty w Plateach czy Epidauros. W tym ostatnim znajdował się złożony z czterech budynków dwupiętrowy obiekt o 20 pokojach na każdym piętrze. Długość jednego boku obiektu wynosiła 76 metrów. Wymienione tu, obiekty służyły zawodnikom, pielgrzymom, osobom przybywającym w jakimś specjalnym celu, dlatego też korzystano z nich bezpłatnie, koszty noclegu i wyżywienia ponosiło miasto. Ale Już w IV w.p.n.e. Ksenofont, autor Anabasis, opisującej odwrót 40 tyś. Greków przez Azję Mniejszą do brzegów Morza Czarnego, doradza obywatelom Pireusu /dziś portowa dzielnica Aten/ budowę domów noclegowych opartych na zasadach ekonomicznych, w których pobyt byłby odpłatny.

System ten rozbudowali Rzymianie. Zachowały się do dziś resztki hotelu w Ostii k/Rzymu i w Pompei. Ten pierwszy liczył cztery piętra, na których mieściły się pokoje służące za nocleg dla drobnych kupców, żeglarzy i innych przybywających do tego portowego miasta. Zachowane elementy wystroju architektonicznego wskazują, że był to obiekt nieprzeciętny. Obok tego typu "hotelu" wytwornych, powszechne były oberże przydrożne służące poganiaczom mułów, pieszym wędrowcom, słowem podróżnym, których nie było stać na korzystanie z obiektów eleganckich i których nie przyjmowano na kwatery prywatne. Oberże te, zwane "diversoria", "tabernae", "popinae" miały też złą markę u ówczesnych przedstawicieli klas posiadających. Dają temu w swych utworach świadectwo Horacy, Wergiliusz czy Marcjalis, Juwenalis

czy wreszcie wczesnochrześcijański pisarz Tertulian. Wszyscy oni uważają oberżystów za złodziei i wydrwigroszy, a oberże za brudne niechlujne spelunki.

Jednakże zachowały się inskrypcje - niejako szyldy kamienne - reklamujące oberże. W Lyonie zachowała się taka inskrypcja o następującej treści; "Tu Merkury zapewni dobry interes, Apollo - zdrowie, a gospodarz Septimanus - miłe przyjęcie i dobre jedzenie".

W okresie dekadencji imperium wśród warstw pogardzających uprzednio oberżami powstała moda na korzystanie z nich. Informacji ustnej turystom i podróżnym udzielali w Egipcie, Delfach i innych ośrodkach religijnych kapłani. W tych ostatnich, jak temu daje świadectwo Plutarch, gadulstwo przewodnika osiągnęło taki stopień, że turyści błagali go o skracanie się.

Grecy pierwsi też zaczęli pisać przewodniki. Pierwszym znanym z nich była "Geografia", która wyszła spod pióra Strabona /Iw.p.n.e./. Wbrew obecnemu rozumieniu jej nazwy był to obszerny, bo obejmujący znaczną część ówczesnie znanego świata, przewodnik łączący obok spisu miejscowości lub ziem informację praktyczną w dużej mierze zebraną przy okazji własnych podróży w Egipcie, Azji Mniejszej czy Włoszech.

Jednak autorem, którego zasłużenie można uznać za prekursora tak dziś obfitej literatury przewodnikowej, był piszący w II w.n.e. Pausanias /Dzieło jego - "Periegesis"/. W 10 księgach daje on opis Grecji według dwu tras: z Aten na Peloponez i z Aten do Tessalii. Księga ta daje nie tylko opis miejscowości ale zawiera liczne rozważania historyczne z zakresu architektury, sztuki, a nawet literatury i dziedzictwa kulturalnego.

Rzymianie bardziej praktyczni posiadali Itineraria - termin aktualny do dziś - zawierający opis trasy z podaniem odległości, noclegów, skrzyżowań z innymi drogami itp. Jeden z tych itinerariów pochodzący z II w.n.e. zwany "Itinerarium Provinciarum Antonini Augusti" zawiera opis wszystkich 372 państwowych/cesarskich/ dróg imperium o łącznej długości 53.638 mil rzymskich /jedna mila - 1481,5 m/.

Przedstawione warunki umożliwiły wyprawy turystyczne, ale tylko niezwykle wąskiej warstwie społeczeństw Rzymu i Grecji. Właściciele tysięcy niewolników, setek tysięcy hektarów gruntów ornych, lub pełniący ważne funkcje państwowe, a zwłaszcza zarząd prowincji, dorobili się przy tej okazji majątku i mogli pozwolić sobie na wyprawy oraz wędrowki turystyczne. Dał temu : w I w.n.e. wyraz poeta Katullus pisząc "... Już do włości myśl zrywa się lotem, nogi się prężą z radosnej ochoty". A w polskiej literaturze niezwykle barwnie i plastycznie przedstawił wyjazd z Rzymu na wypoczynek H.Sienkiewicz w "Quo Vadis".

Do miana największego pierwszego turysty owych czasów mógł pretendować cesarz Hadrian, który właściwie zjechał całe swoje imperium, a na istniejących do dziś tzw. posągach Memnona w Egipcie koło Luksoru, figuruje jego imię wyryte ku wiecznej rzeczy pamiętce. Innym, niższym rangą, ale niemniej sławnym turystą był Lucjan z Samostat w Syrii, pisarz i filozof, który w II w.n.e. zjechał wschodnią część imperium, dzisiaj określaną jako Bliski Wschód.

Jakież cele przyświecały wędrowcom owych czasów?- Najbardziej poczesne miejsce zajmują wyjazdy związane z kultem religijnym." Wyjazdy do wyroczni w Delfach w Grecji czy do Olimpii na igrzyska kulturalne i sportowe ale również związane z kultem religijnym stanowiły najczęściej spotykane przykłady wyjazdów. Również świątynie egipskie pełne tajemniczości poświęcone bóstwom jakże odległym od mieszkańców greckiego Olimpu , stanowiły cel takich wędrowek.

Inna, niemniej liczna grupa kierowała się do uzdrowisk. Już wówczas znano i doceniano wartość kuracji balneologicznej. Wykorzystywano w tym celu naturalne kąpieliska przeważnie termalne. Grecy leczyli się w Aleksandrii, która chód położona w Egipcie była miastem greckim. Gorące źródła wykorzystywano dla urządzenia kąpielisk w sławnych Termopilach, gdzie kiedyś walczący o swą wolność Grecy stawili czoło przeważającej nawale perskiej. Inne kąpieliska powstały w Heraklei i Epidauros. Odwiedzane, zwłaszcza zimą, były wyspy Morza Egejskiego, Lesbos czy Rhodos.

Niezwykły rozwój przeszły uzdrowiska we Włoszech. Najsłynniejsze z nich to Baisae i inne miejscowości nad zatoką neapolitańską. Do dziś zachowały się szklanki do picia wód w Baiae z napisem, jak to dziś spotykamy w Krynicy,

Szczawnicy czy Kudowie.

Rzymianie jeździli do leżącej opodal stolicy Tivoli oraz do Egiptu, gdzie w położonym nad Morzem Czerwonym Kanobus spędzali zimę ci, których stać było na taką wyprawę. Ważną rolę spełniała przy tych wędrówkach gastronomia, jak węgorze i ostrygi, a raczej przyrządzane z nich potrawy

Ale nie tylko praktyczne wskazania lekarskie określały kierunki podróży. Grecy i Rzymianie powodowali się niekiedy zwykłą ciekawością. Zwłaszcza Egipt zaciekał wszystkich. Na posągach Memmona obok wspomnianego podpisu cesarza Hadriana istnieje wiele wydrapanych nazwisk antycznych turystów.

Rzymian i Greków ciekawiły zjawiska przyrodnicze. Wychowani nad zamkniętym basenem Morza Śródziemnego podziwiali zjawiska przyływu i odpływu wód Atlantyku. Etna i Wezuwiusz stanowiły temat nie tylko wspomnień podróżnych ale również zainteresowań ściągających wielu turystów pod te wulkany, choć wiadomo, że ludzie antyku nie lubili chodzić po górach. Seneka i Livius dają w swych dziełach wyraz tej niechęci, a nawet wstrętowi w odniesieniu do Alp. Natomiast piękne podalpejskie jezioro Garda cieszyło się dużą frekwencją i zainteresowaniem turystów, o czym świadczą ślady archeologiczne prywatnych willi bardzo zresztą cenionych przez Rzymian, jak również oberży i hoteli.

Wyjątkiem był chyba król macedoński Filip V, który wyprawił się na górę Hemus /obecny Piryn w Bułgarii/ w Tracji /2900 npr./, ale chyba tylko po to, aby sprawdzić czy istotnie widać z niej, jak głośnia wieść, zarówno Adriatyk jak i Morze Egejskie. Chmurna pogoda nie pozwoliła monarsze sprawdzić tej wersji. Większe zainteresowanie budziły katarakty Nilu w Egipcie czy groty pełne siarkowych wyziewów w Herapolls.

Turyści owego czasu lubili zwiedzać miejsca upamiętnione historią lub mitologicznymi legendami. Cycero, sławny prawnik, obrońca republikańskich tradycji Rzymu, a jednocześnie autor wielu zachowanych listów pisze w jednym, datowanym w Atenach, że: "leży to w naturze ludzkiej lub jest jakimś jej obłędem, że widok miejsc związanych z obecnością wybitnych ludzi bardziej nas porusza niż opowieści o ich czynach czy lektura ich dzieł."

Podobnie jak dziś często są zwiedzane miejsca zatrzymania Napoleona, tak antyczni w nabożnym skupieniu oglądali ślady Cezara, pierścień Polikratesa czy kotwice z okrętu Agamemnona. Przy okazji za drogie pieniądze sprzedawano im tandetne pamiątki lub sfalszowane kawałki rzeźb, ceramiki itp. pochodzących jakoby z dawnych wieków.

Niewielu ludzi w owych czasach mogło podejmować wyprawy turystyczne ale jak bliskie nam i milionom współczesnych turystów były motywy, którymi się kierowali. Ileż więc prawdy kryje się w zwrocie, którym jeszcze nie tak dawno zwykło się zaczynać każde przemówienie: "Już starożytni ...".

## PODRÓŻE W FEUDALNEJ EUROPIE - POCZĄTKI POLSKIEJ TURYSTYKI

Rozkład państwa rzymskiego w IV w.n.e. początkowo na część wschodnią i zachodnią, a w kilkadziesiąt lat później likwidacja zachodniej połaci, spowodowały zupełną zmianę stosunków społeczno-gospodarczych, co oczywiście pociągnęło za sobą likwidację turystyki w dotychczasowym rzymskim pojęciu.

Germanowie osiedlający się w rzymskich prowincjach, a również w samej Halii przejmowali na własność większość, jeżeli nie wszystkie majątki ziemskie będące we władaniu Rzymian. W ten sposób klasa społeczna, która dotychczas stanowiła klientelę turystyki z miejsca zostawała pozbawiona materialnych możliwości jej kontynuowania. Nowi germańscy posiadacze, którzy niekiedy dziesiątki lat spędzili na koniu przesiedlając się, jak Wizygoci, z obszarów dzisiejszej Ukrainy do Hiszpanii, nie okazywali specjalnego zainteresowania podróżami, których mieli dosyć, jak można przypuszczać. Trzeba było wielu stuleci, aż przekształcili się oni w feudalnych panów, na których co prawda nie pracowali niewolnicy jak w Rzymie, ale coraz bardziej niewoleni w poddaństwie chłopi. Wtedy dopiero ta nowa klasa osiągnęła potencjalnie taki poziom dobrobytu materialnego, który umożliwiłby jej uprawianie turystyki, gdyby nie inne przeszkody, utrudniające nabycie tego zwyczaju.



Upadek państwa rzymskiego pociągnął za sobą ruinę systemu komunikacyjnego, który przez ubiegłe tysiąclecia umożliwiał podróżowanie w całym basenie Korzą Śródziemnego.

Oczywiście proces ten był zjawiskiem trwającym stulecia. Zmiana nie nastąpiła natychmiast, a we wschodniej części cesarstwa trwała jeszcze dłużej.

Pierwszy został zniszczony system komunikacji drogowej. Ten wspaniały rzymski "Cursus Publicus" pozwalający we względnie wygodny sposób przebywać tysiąc kilometrowe przestrzenie imperium w ramach jednego systemu administracyjno-państwowego. Najpierw znikł, cesarz na zachodzie, a w tysiąc lat później na wschodzie. Cesarz, która to funkcja od czasów Augusta obejmowała również zarządzanie komunikacją. Następnie liczone w odległościach od Rzymu wspaniałe drogi przecięły granice germańskich na zachodzie, a arabsko-turecko-słowiańskich państw na wschodzie. Trzeba przyznać, że niektórzy z władców tych państw początkowo starali się utrzymać w stanie używalności drogi, ale krótkotrwały, przemijający charakter ich władzy nie pozwolił na wypracowanie nowego stabilnego systemu komunikacyjnego, największy dorobek w tym zakresie miał władca Ostrogotów Teodoryk panujący we Włoszech w VI w.n.e.. Drogi niszczały, zwłaszcza w środkowej Europie, w basenie Dunaju, gdzie siła przyrody, wsparta wilgotniejszym niż na południu klimatem okazała się silniejsza niż wysiłek rzymskich konstruktorów. Jeszcze wcześniej uległa ruinie zrabowana, spalona sieć gospod i zajazdów. Rzymskie drogi, arcydzieło antycznej techniki przekształciły się w znacznej mierze w ścieżki dostępne dla piechurów i konnych. Ci natomiast nie potrzebowali dobrych dróg, tak że - kiedy około 1000 r.n.e. nastąpiła w Europie pewna stabilizacja - nie stanęła przed nowymi organizmami państwowymi jako nowa potrzeba odbudowa i budowa szlaków komunikacyjnych. Co gorsze, w tym okresie pełnego rozkwitu systemu feudalnego, przecinające drogi granice państwowe zostały uwielokrotnione rogatkami i mytami pobieranymi nieraz co kilkanaście kilometrów przez pomniejszych władców feudalnych lub władze powstających od nowa miast.

Rozdrobnienie polityczne pociągało za sobą brak bezpieczeństwa w podróży. Drogi pełne były różnego rodzaju rozbójników; również przedstawiciele stanu rycerskiego, posiadacze obronnych zamków nie wstydzili się tego procederu. W Polsce przeszłość rozbójniczą posiadają niektóre zamki na Dolnym Śląsku jak Chojnik lub Grodno w Zagórzu Śląskim.

Zła sława niektórych odcinków dróg osiągała niekiedy rozgłos na całym kontynencie. W "Małym przewodniku pielgrzyma" przechowywanym obecnie w Straasburgu i tamże prawdopodobnie napisanym w XV w.n.e. znajdujemy przestrożę przed drogą z Arezzo do Rzymu. "Tam aż do Rzymu istnieje strach przed rozbójnikami".

Dopiero u schyłku tego okresu w XVI w. kiedy we Francji, Anglii i Hiszpanii umacniają się ośrodki centralne władzy państwowej, powstają warunki polityczne umożliwiające budowę sieci komunikacyjnej. Proces ten jednak nie był również jednorazowy, ale trwał przez dalsza stulecia głęboko w erę następną i ostatecznej likwidacji uległ na skutek zwycięstwa kapitalizmu.

Zniszczone zostały również możliwości komunikacji morskiej. Znajdujący się dotychczas we władaniu rzymskim basen Morza Śródziemnego został również politycznie podzielony. Całe południowe wybrzeże w VII w.n.e. przeszło we władanie Arabów. Ci początkowo nawet konserwowali przyjęty od cesarstwa wschodniorzymskiego system drogowy. Znana powszechnie w śniecie muzułmańskim karawanseraje pochodzą chyba wprost od rzymskich zajazdów. Jednakże państwo kalifów już w VIII w.n.e. zaczęło się rozpadać na drobne państewka częstokroć pozostające ze sobą w trwałej wojnie. Elektorzy przywódcy arabscy, którzy osiedlili nie na Malcie, Sycylii, Sardynii, Balearach stali się wodzami piratów uniemożliwiających praktycznie większy ruch statków po morzu. Przejazdy przez ten obszar stały się dla podróżnych drogą przez mękę i tylko perspektywy kolosalnych zysków usprawiedliwiały te przedsięwzięcia ze strony kupców, a religijne uniesienia pozwalały podejmować przeprawę pielgrzymom udającym się do Ziemi Świętej. Później próby zaprowadzenia państwowego porządku na Morzu śródziemnym podejmowali Wenecjanie, ale efekt był raczej skromny. Opanowanie znacznej części północnych i całości południowych brzegów przez Turków nastąpiło w następnej epoce, ale słabość

organizmu państwowego Imperium Ottomańskiego też nie uczyniła bezpieczną żeglugi śródziemnomorskiej.

W tym okresie na widownię polityczną Europy wkracza Polska. Trudno wymagać aby małe powstałe z plemiennych małych terytoriów państwo posiadało system dróg. Przebiegający przez ziemie Polskie szlak bursztynowy rzymskich kupców nie był, niestety, podobny do dróg w granicach cesarstwa. Był to prawdopodobnie leśny trakt, może tu i ówdzie umocniony, zwłaszcza na brzegach, drewnianą nawierzchnią lub drewnianą groblą. Nie był to więc znakomity wzór dla polskich budowniczych dróg. Były polskie drogi leśnymi lub polnymi traktami nie posiadającymi często mostów, nadającymi się wyłącznie do komunikacji konnej lub pieszej jak w całej zresztą ówczesnej Europie. I niestety, w dużej mierze zachowała polska sieć komunikacyjna ten charakter aż do końca XVIII w. Chociaż na samym początku robiono w tym zakresie sporo. Jak podaje Thietmar, kronikarz niemiecki przełom X i XI wieku n.e., droga, którą cesarz Otton III w roku 1000 jechał od granicy do Gniezna była na swój sposób umocniona balami drewna. Umocnienia takie aczkolwiek w lesistej okolicy łatwe do realizacji ulegały szybkiej dewastacji na skutek gnicia drewnianej nawierzchni. Zresztą okres scentralizowanego państwa polskiego niedługo się skończył, a dzielnicowi władcy szybko utracili zainteresowanie drogami, które nie były im potrzebne, a odwrotnie, ułatwiały inwazję wrogów. Ostatnie w owym okresie planowe poczynania reprezentował wojewoda na dworze Władysława II Wygnańca, słynny fundator kościołów i klasztorów Piotr Włast Dunin. Znajdujący się w Kwnie do dziś słup milowy określający połowę drogi z Kalisza do Kruszwicy, jest przypuszczalnie pozostałością systemu wytyczonych i oznakowanych dróg. Nie jesteśmy jednak dziś w stanie określić jaki był stopień rozwoju tych dróg. Podstawowym szlakiem komunikacyjnym były w Polsce rzeki o wiele bardziej zasobne w wodę niż dziś, dzięki większemu zalesieniu kraju. Na lądzie powstawały trakty

Bez żadnej nawierzchni biegnącej groblami przez moczary. Rzeki przekraczało się brodami, przy których lokowano niekiedy klasztory lub osady służebne.

W ten sposób przechodzimy do problemu zagospodarowania tras komunikacyjnych bazą noclegową. Sieć rzymska, jak

wyżej podano, uległa zniszczeniu. Budynki zrujnowane, obsługa zginęła lub rozproszyła się. W tej sytuacji funkcje antycznego "Cursus Publicus" przejmują na kilka wieków klasztory, które zakładają hospicja, czyli domy gościnne dla podróżnych. Odżywa dawny religijny sposób podejścia do wędrowca wraz z całym ceremoniałem przyjęcia poprzez pocałunek pokoju na progu i mycie nóg. Podróżny znajduje tam nocleg i wyżywienie nieodpłatnie. Przyjmowani są wszyscy, którzy przynależą do kościoła. Dlatego też instancje kościelne wydają wiernym udającym się w podróż specjalne zaświadczenia "epistolae". Hospitia klasztorne powstają przy drogach w miejscach szczególnie niebezpiecznych i trudnych; obok brodów na rzekach, na górskich przełęczach. Sława jednego z takich hospitiów dotrwała do chwili obecnej. Jest to słynny klasztor - schronisko na przełęczy św. Bernarda przy odwiecznej trasie przecinającej Alpy. Z klasztorem tym łączą się słynne psy - bernardyny - ratujące zagubionych podróżnych.

Z upływem stuleci klasztorne schroniska przestały wystarczać. W XIII i XIV w. we Włoszech pojawiają się z powrotem po tysiącletniej przerwie hotele. Przoduje w tej dziedzinie Wenecja utrzymująca liczne kontakty handlowe i polityczne z całym basenem Morza Śródziemnego, a nawet jeszcze tysiące kilometrów dalej na Wschód. To przecież pozostający na weneckiej służbie Dalmatyńczyk z Wyspy Korculi Marco Polo dotarł do Chin.

W końcu XIV w. ilość hotelarzy była tak wielka, że zgodnie z ówczesnymi przepisami regulującymi sprawy usług rzemieślniczych powstały cechy hotelarzy; bez przynależności do nich nie wolno było prowadzić działalności hotelarskiej. Przepisy w tym zakresie opracowane w Sienie zachowały się do dziś i dają świadectwo interesującym formom działalności gospodniej w średniowieczu, jakże odmiennym od późniejszych, kapitalistycznych. Obok norm natury religijnej zakazujących podawania potraw mięsnych w dniu postu kościelnego, istnieją ograniczenia konkurencji drogą jakiegokolwiek nieprawdziwej reklamy, oszukiwania klientów przez np. podawanie mięsa z kota, a reklamowanie go jako zająca.

Hotele te dalekie były od komfortu hoteli rzymskich w Ostii czy Pompei. Choćby tylko problem ogrzewania. Ogień palono po prostu na posadzce w środku izby i dopiero gdzieś w IV w

wprowadzono ogrzewanie w kominku.

W tymże stuleciu obok hoteli pojawiają się kwatery prywatce. Jedne i drugie podlegają nadzorowi władz miejskich i obowiązkowej rejestracji.

W Polsce od pierwszych chwil po przyjęciu chrześcijaństwa istnieją schroniska klasztorne. Zwłaszcza klasztory położone przy brodach na rzekach, jak Czerwieńsk i Łąd specjalizują się w spełnianiu tych funkcji choć i zakonnicy w większych miastach nie odcinają się od tego rodzaju usług. Świadczą je jednak przeważnie wędrującym studentom, chłopom, rzemieślnikom. Członkowie rodów rycerskich korzystają przy takich okazjach bardziej z gościny u krewnych, znajomych lub nawet obcych członków etanu rycerskiego. W ten sposób wykształca się obyczaj przyjmowania gości przez szlachtę, który w późniejszych czasach przybiera karykaturalne niekiedy formy.

Raczej więc bardziej na fantazję autorską zakrawa umieszczenie podróżującej ze swym dworem księżnej Anny Mazowieckiej w gospodzie pod Lutym Turem w Tyńcu, którym to opisem rozpoczyna Krzyżaków Henryk Sienkiewicz. W Tyńcu na pewno tego rodzaju goście znaleźliby dogodne schronisko w klasztorze, a nie w gospodzie czy karczmie, których zresztą rozwój należy do następnego stulecia.

Mimo tak ograniczonego ruchu podróżnych korzystali oni z pomocy przewodników "guidones", którzy oprowadzali zwłaszcza pielgrzymów po kościołach, miejscach uświęconych krwią męczenników, natomiast nie zwracali większej uwagi na zabytki pozostałe po czasach antycznych. Często były one komentowane w sposób odpowiadający współczesnej mentalności.

Po roku 1000 zaczynają się pokazywać pisane itineraria. Daleko im jednak do rzymskich, choć stanowią duży postęp w stosunku do opowiadań "guidones". Oczywiście są one w ośrodkach miejskich, w których przebywa duża ilość podróżnych, a w szczególności w Rzymie. W itinerarium z tego okresu znajdujemy już opisy rzymskich zabytków jak Koloseum, Łuk Tytusa, Konstantyna i inne.

Wówczas też powstaje nowy przewodnik po Rzymie - "Mirabilia Urbis Romae" "Dziwy miasta Rzymu". Mimo przeznaczenia dla pielgrzymów zawiera on opisy starożytności.

W przeciwieństwie do czasów antycznych brak jest bardziej dokładnych opracowań większych obszarów, jak to widzieliśmy u Strabona czy Pausaniasza. Celują w tym względzie Arabowie. Ibrahim ibn Jakub z Kordoby opisał Europę, znajdując miejsce na wzmiankę o polskich miejscowościach, a był to wiek X kiedy nasza państwowość dopiero wchodziła na scenę polityczną Europy. Inny Arab, Edriai, w XII w. opisał na zlecenie normandzkiego króla Sycylii Rogera II Sycylię, Włochy i w pewnej mierze resztę Europy.

Poznawszy warunki podróżowania w średniowiecznej Europie odpowiedzmy sobie teraz na pytanie, kto mimo to zdobywał się na decyzję wędrówki. Motywem, który pozwalał przezwyciężyć strach i niewygodę była głęboka religijność, która kazała pielgrzymować do miejsc związanych z pobytem Chrystusa, świętych, a także związanych z historią kościoła. Tylko te przesłanki leżały u podstaw podróży w wiekach V - VIII n.e. W owym czasie wszelki zachowane wzmianki o podróżach są pozbawione jakichkolwiek opisów dawnych resztek antycznej świetności, piękna przyrody.

Dopiero w wiekach IX - XI zaczynają odgrywać ważniejszą rolę względy poznawcze dotyczące nie tylko emocji religijnych, ale miast i ziem, przez które przypada wędrować choć cel główny, dotarcie do Ziemi Świętej, Rzymu itp. pozostaje bez zmian.

Dopiero w czasach t.zw. średniowiecznego odrodzenia w XII i XIII w.n.e. - czasach znamionujących się pieśniami trubadurów i minstrelów, w których pojawia się tak mocny czynnik liryki miłosnej, wędrowcy zaczynają zwracać uwagę na inne niż tylko religijne motywy swej podróży.

Krzyżowcy, uczestnicy największych w dziejach pielgrzymek zbrojnych podziwiają piękno Konstantynopola, dostrzegają odmienną kulturę muzułmańską, przenoszą pewne cechy stroju, obyczaju czy architektury do Europy.

W Polsce nie było wówczas inaczej. Najstarsze zanotowane podróże, nie licząc wyjazdów Mieszka I na dwór cesarski

celem złożenia hołdu, czy wypraw zbrojnych obydwu Bolesławów, miały charakter pielgrzymek. Jedną z nich opisuje Gall Anonim; Jechali wtedy wysłannicy Władysława Hermana do grobu Św. Idziego w St.Gilles w Prowansji, aby darami i modłami uzyskać dla księcia męskiego potomka, którym został narodzony w tym czasie Bolesław III, zwany również Krzywoustym. Piastowscy książęta brali również udział w wyprawach do Jerozolimy.

Rozszerzenie znajomości świata w Wyprawach Krzyżowych, poznanie nowych dóbr materialnych nie osiągalnych dotychczas w warunkach autarkicznej gospodarki w dobrach rycerskich stało się dużą zachętą do rozwoju handlu. Przędowały tu miasta włoskie, a później flandryjskie, eksportująca wyroby swego rzemiosła. Samo rzemiosło stało się zresztą dodatkowym impulsem do podróżowania. Statuty ówczesnych cechów nakładały na adeptów pragnących nauczyć się zawodu, obowiązek podróżowania przez kilka lat; dopiero wtedy mogło nastąpić wyzwolenie i osiągnięcie godności mistrza w zawodzie.

Nowym zjawiskiem, począwszy gdzieś od XII wieku n.e. stały ale podróże studentów uniwersytetów dla zdobycia wiedzy. Celem tych wędrówek były uczelnie włoskie jak Boloniia i Padwa /prawo/, Salerno /medycyna/, francuska Sorbona w Paryżu oraz wiele innych uczelni.

Momentem przełomowym, określającym zwrot w zjawisku podróżowania w Europie był w 1300 r pierwszy jubileusz Kościoła ogłoszony przez papieża Bonifacego VIII. Przybycie do Rzymu kilkudziesięcioletniej rzeszy pielgrzymów, również kupców, studentów, rzemieślników było pierwszym od 1000 lat wiekiem nagromadzeniem wędrowców w jednym miejscu i czasie. Wędrowców o różnych zainteresowaniach i różnych potrzebach, których zaspokoić nie mogły dotychczasowe formy zagospodarowania; zarówno drogi jak i gospody, zajazdy nie były przystosowane do takich potrzeb. Masa przybyszów stanowiła takie duże bodziec ekonomiczny, iż właśnie od tego momentu datuje się powstanie zawodu i związanego z nim cechu gospodnika. Rysuje się potrzeba budowy nowych dróg i mostów. Wtedy to właściwie poczęto w północnych Włoszech liczne inwestycje w tym zakresie. Jubileusz roku 1300 i dalsze, po nim następujące przekształciły

podróżowanie w zjawisko nowe ilościowo i jakościowo. Zbliżało się włoskie odrodzenie, a z nim przypomniano dawne antyczne motywy podróżowania: wypoczynek, ciekawość świata, piękno krajobrazu, zabytków sztuki i kultury. Po okresie zubożenia form i celów wędrowania nadchodziła nowa epoka.

## **WYHALAZEK RESORÓW - TURYSTYKA EUROPEJSKA W XVI - XVIII W. PODRÓŻE SZLACHECKIE W POLSCE**

W sposób spokojny, niejako krok po kroku wchodził feudalizm w nową epokę. Kultura odrodzenia zakwitła o dwa pokolenia wcześniej we Włoszech, zanim stopa Kolumba stanęła na ziemi amerykańskiej, a gospodarka cechowa i średniowieczne stosunki produkcji trwały w Polsce gdzieś do drugiej połowy XVIII wieku.

Odkrycie Nowego Świata, czerpanie pełną garścią z jego złota i srebra oraz pracy niewolniczej uczyniło Hiszpanów bardzo szybko konsumentami przygód turystycznych. Oni to np. w XVI w. stanowią znakomitą większość turystów we Włoszech, ale oni to znikają z widowni w miarę wyczerpywania się lekko zdobytych za oceanem dóbr. Anglicy, Francuzi, a nawet Niemcy z rozczłonkowanej po pokoju westfalskim Rzeszy wchodziły wolniej na drogi prowadzące do Włoch, tego uniwersalnego celu turystycznego Europy w omawianym okresie. Jednakże ich udział nie opierał się wyłącznie na kolonialnych zyskach, ale i na własnym wypracowanym majątku. Kupcy i właściciele wielkich zakładów rzemieślniczych /manufaktur/, to nie proletariatus turystyczny ubiegłej epoki, ale ci co obok rodowej szlachty -zajmują najlepsze hotele, bywają w najbardziej znanych uzdrowiskach.

Im to można zawdzięczać wprowadzenie ułatwień w przekazywaniu pieniędzy, tak ważnych dla turysty. System przekazów bankowych i listów kredytowych opracowany we Włoszech w ostatnich wiekach średniowiecza został obecnie spopularyzowany i wprowadzony w całej Europie. Książę Mikołaj Radziwiłł "Sierotka" w drugiej połowie XVI w.



podróżując z Litwy do Jerozolimy przez Włochy i Egipt tylko dzięki temu systemowi mógł wybrnąć z poważnych trudności, zwłaszcza gdy został obrabowany przez piratów.

W Polsce natomiast obserwujemy regres w tym zakresie. Jadą na studia do Włoch, Francji, jadą aby zwiedzić świat synowie zamożnej szlachty, tym zamożniejszej im bardziej zbliżany się do naszych czasów. Jeszcze w końcu XV w. studiował w Padwie i Bolonii mieszczański syn, Mikołaj Kopernik, w połowie XVI w. przebywał tam potomek drobnoszlacheckiej rodziny Jan Zamojski, który później sam dzięki wiedzy i talentom stał się protoplastą magnackiego, rodu, studiował patrycjusz gdański Jan Flachsbinder, bardziej znany pod nazwiskiem Dantyszka, poeta, dyplomata, biskup warmiński. Ale w XVII n. byli to już potomkowie oligarchów, przy których w świecie udało się czasem przemyścić jakiemuś szaraczkowi szlacheckiemu. I nic dziwnego, gdy już w XVI w. chłop angielski został oczynszowany, a niedługo później francuski, gdyż produkcja i handel miały tam walor niemniejszy od pochodzenia szlacheckiego; w Polsce chłop był obciążony pańszczyzną z dziesięciolecia na dziesięciolecie wyższą.

Ważną rolę zaczynają w Polsce odgrywać wyjazdy do uzdrowisk. Pierwszorzędną rolę odgrywają tutaj Cieplice. Już w końcu XVI w. odwiedzają je goście z ziem Rzeczypospolitej, miasto to bowiem jest wówczas częścią austriackiego Śląska. W 1591 r. przebywała tu żona burmistrza Starej Warszawy Helena Kluźnikowa. Z innych znanych kuracjuszy w 1625 r. leczył swe odniesione pod Cecorą rany hetman polny Stanisław Koniecpolski. W 1677 r. spędzał tu czas urozmaicony konną wycieczką na Śnieżkę Michał Kazimierz Radziwiłł, podkanclerzy litewski. Wreszcie najdostojniejszą osobą odwiedzającą Cieplice była królowa Maria Kazimiera Sobieska, która w 1687 r. z licznym dworem przybyła na kurację.

Z uzdrowisk na obszarze państwowym Rzeczypospolitej frekwencją cieszyło się Szkło między Jarosławiem i Lwowem. Leczył się tam w końcu XVI w. znany z podróży do Ziemi świętej Krzysztof Radziwiłł Sierotka; później bywał Jan III Sobieski, który zresztą był właścicielem uzdrowiska.

W końcu XVIII w. powstały kąpieliska w Krzeszowicach i Krynicy. Wtedy też liczni goście z Polski odwiedzali położony przy granicy słowackiej Bardiów.

Rozwijająca się gospodarka europejska wymagała dobrej komunikacji. Już nie tylko człowiek przenosić się zaczął z miejsca na miejsce ale przede wszystkim towar. Mimo granic, mimo podziału na liczne zwalczające państwa, powstają drogi, buduje się mosty, kopie kanały śródlądowe.

W XVI w. powstaje we Francji urząd Wielkiego Drogomistrza, który piastują między innymi takie osobistości jak Sully, powiernik Henryka IV czy Colbert, organizator gospodarki państwa za Ludwika XIV. Rozróżniano tam drogi królewskie, drogi wojenne i wielkie drogi. Na wielką skalę rozbudowa dróg francuskich rozpoczęła się jednak dopiero po 1715 r., kiedy powołano wojskowy korpus budowy dróg i mostów. W 1747 r. powstała w Paryżu pierwsza w Europie Szkoła Mostów i Dróg, Tylko w latach 1737-1747 wybudowano lub zmodernizowano 40 tys. kilometrów dróg, a były to drogi o utwardzonej nawierzchni, szerokości 12 - 20 m. Ta gigantyczna praca mogła być dokonana dzięki obciążeniu szarwarkiem każdego chłopca w wymiarze 10 - 30 dni rocznie. Oczywiście drogi wybudowano, ale jednocześnie nastroje wsi nie były przychylne dla państwa, co dało o sobie znać w latach Wielkiej Rewolucji.

Wynalazek resorów dokonany na Węgrzech w XV w. szybko rozprzestrzenił się po całym naszym kontynencie, stwarzając również potrzebę budowy dróg.

W Polsce drogi były złe, widzieli i odczuwali to na własnych kościach wszyscy ci, którym przyszło podróżować pojazdem nawet i resorowanym. Widzieli to krytykowali w swych pismach cudzoziemcy. Pisze w końcu XVI w. legat papieski, kardynał Gaetano "Kiedy mróz trwał, chodzenie było suche i przyjemne, lecz skoro odwilż, płakać się chciało, tak wszędzie szkaradne t błoto. Mawialiśmy między sobą, że w Polsce chcąc chodzić sucho po miastach i osadach, należałoby sobie życzyć by mróz trwał wiecznie".

Co światlejsi widzieli to i wzywali do poprawy. Stefan Goszczyński pisze w 1751 r. w dziele pt. Anatomia Rzeczypospolitej Polskiej ..." wszystkie złe drogi naprawiać nam należy, przez wody i topieliska mosty budować lub groble sypać, aby sam Najwyższy Bóg nagradzał ten ku przejeżdżającym bliźnim afekt; bo wielu ubogich furmanów przez złe drogi od fortuny odpadają i handlów zaniedbują. A cóż dopiero mówić o złorzeczeniach i przekleństwach, które i obrażają boską bywają od nich wybluźnione z okazji tych złych dróg i topielisk ... Wiele złych dróg i brodów wielkich i długich znajduje się u nas w Polsce, które jednym rowem byłyby osuszone". Intencja jakże słuszna, ale argumentacja najpierw odwołuje się do Boga, a dopiero później do potrzeb doczesnych. Na drogach tych mostów brak było w ogóle lub były złe. Stąd przysłowie "Polski most, niemiecki port, włoskie nabożeństwo - wszystko to błazeństwo". Nawet zbudowany m Warszawie most za Zygmunta Augusta nie przetrwał kilku dziesięcioleci, a nie naprawiany niszczał, ani ślad po nim nie został.

Po drogach tych jeździły jeszcze stare, bez resorów kolasy, później kolebki na pasach, głównie przeznaczone dla kobiet. Budowano na wzór włoski karety i koczki, ozdobne duże pojazdy na rzemieniach, a później resorach. Wnętrza ich były luksusowo wyposażone. Wymagały jednak do obsługi licznej służby. Był to więc pojazd zbyt kosztowny, dostępny jedynie największym panom. Jednosiowy szlachetka podróżował więc dalej wzorem piastowskich wojów konno. Dopiero w końcu tego okresu w XVIII w. dotarły do Polski francuskie wizawy, solitarki i włoskie kariolki. Te ostatnie, według XVIII-wiecznego inwentarza wyglądały: "...kariolka, skórą w środku wybita, z matercem sukniem białym pokrytym do siedzenia, ze stopniami żelaznymi, na resorach drewnianych, żelazem umocowanych, koła w niej żelazem okute, osie blachami żelaznymi okute, dyszel i sztelwaga także okute, ze sforzkiem żelaznym".

W XVIII w. na drogach zachodniej Europy pojawia się transport drogowy publiczny. Są to konne dyliżanse. System ten obok samego środka lokomocji obejmował i obsługę stacjonarną, a więc stacje, gdzie zamieniano konie oraz oboje gdzie były również miejsca noclegowe.

W latach 1774-76 Turgot zreformował we Francji transport 'publiczny, wprowadzając rozkłady jazdy, taryfy opłat itp. Wówczas to podróż z Paryża do Bordeaux trwała 5 dni. W Polsce poczta ustanowiona w XVI w. przez Zygmunta Augusta służyła w zasadzie do przewozu przesyłek. Pełny kształt transportu publicznego poczta polska otrzymała decyzją Stanisława Augusta w 1764 r. Była to instytucja droga, ale dobrze zorganizowana. Stare wyboiste trakty poprawiono, ustanowiono cały system organizacyjny. Poczta ta przewoziła "osoby wszelakiej kondycji" jak ustanawiał królewski dokument. Służyła ona na wzór organizacji w Rosji, czego dowód daje oświadczenie wicegubernatora Fiesela, który powołany do organizacji poczty pisze w końcu VIII w. "... każdy, kto tylko podróżował po Polsce, wie z doświadczenia, że urządzenia pocztowe w Polsce i na Litwie były tak dobre, że lepszych żądać nie podobna". Inny podróżny przybyły z Inflant do Warszawy, autor cennych wspomnień z tej podróży Schultz pisze, że "... poczmistrze polscy są najgrzeczniejszymi ludźmi na świecie, pełniącymi służbę bez zarzutu". Radził jechać przez Polskę, a nie przez Prusy. Jak wskazują rachunki, królewskie, poczta ta była rentowna i dawała władcy wcale niezły dochód. Istniały w Polsce następujące szlaki pocztowe: poczta pruska do Gdańska, wielkopolska do Gniezna, Poznania, Leszna i Wschowy, wrocławska przez Piotrków, Wieruszów do Wrocławia, gdzie miała łączność z innymi pocztami, krakowska do Krakowa, Wiednia i Wenecji, ruska do Lwowa, Łucka do Kamieńca Podolskiego. Podobnie poczta litewska miała szlaki z Wilna do Warszawy, do Rygi, Kowna i Mińska. Istniało też kilka połączeń z ominięciem stolicy. Wzdłuż szlaków były stacje co 3—4 mile polskie. Jan Duklan Ochocki w swym pamiętniku pisze o stacjach: "... wszystkiego zawsze tam można było dostać, jeść, pić, pokoje dla przejeżdżających wybrać, wygody jakich zażądali!" Ale to był już koniec XVIII w. w przeddzień rozbiorów Rzeczypospolitej Obojga Narodów.

Noclegi podróżujący turyści obok oberż przydrożnych- otrzymywali w hotelach. W XVII w. we Włoszech stare średniowieczne hotele rozprzestrzeniły się, a prowadzenie ich oparło się na zasadach kapitalistycznego zysku. Obiekty te były prowadzone solidnie i w odróżnieniu od oberż cieszyły się uznaniem podróżnych takiej miary jak Montaigna w XVI w. i Goethe w XVIIIw. Z dobrych hoteli słynęła Werona, Wenecja, Bolonia i Rzym.

W Polsce o dwa stulecia wcześniej niż królewskie stacje pocztowe powstawały przy drogach karcz. Były to niewielkie drewniane budynki z sienią i alkierzem. Obok obszerna szopka służyła za wozownię i halę noclegową. Karczmy te miały złą sławę wśród podróżnych. W końcu XVIII w. podróżnik angielski Hauteville pisze: "... podróżny zdany jest na karczmy, w których mieści się w wielkiej drewnianej szopie wraz z końmi, krowami i drobiem. Jest co prawda przy szopie izba z piecem, ale tam mieszka stale gospodarz z całą rodziną, a ponadto mieści się tam beczka kiszzonej kapusty, której zapach jest nieznośny dla obcych. W izbie tej nikt nigdy okien nie otwiera, nawet w czasie lata panuje tam więc nieznośny zaduch, a nadto muchy i robactwo uniemożliwiają tam pobyt. W lecie więc podróżni wolą leżeć na świeżej słomie w szopie, ale trzeba uważać aby dano świeżej, gdyż gospodarz dostarcza zazwyczaj wygniecionej przez poprzednich gości". Ten stan był gorszy niż w oberżach włoskich krytykowanym przez obcokrajowców. Należało więc podróżując do Polski brać ze sobą pościel. Nie korzystała więc z karczm szlachta - korzystała z gościny znajomych, krewnych. W miastach zajazdy pojawiły się w XVI w. Adam Jarzębski w swoim Gościńcu - wierszowanym przewodniku po Warszawie tak pisze:

"W tej ulicy austeryje

a w nich różne materyje

dla koni, tam znajdziesz piwo

siano, owies ...

W domach są dostatki wszelkie

U Gąsiorka, w Długoszowskim

U Kaliny, tak w Gizowskim

Znajdziesz łaźnię z fontanami

ogródyczek za oknami".

Plejadę niemieckich turystów we Włoszech pozostawiających na piśmie swe wspomnienia ukoronowała "Podróż do Włoch" pióra nie kogo innego jak samego Jana Wfganga Goethego. Włochy i ich zabytki znalazły zresztą odbicie w innych dziełach pisarza. Tutaj zlokalizował częściowo akcję cierpień "Młodego Wertera" i in.

Podróże stały się inspiracją do powstania dzieł fikcyjnych, jak Przygody Guliwera J. Swifta, Listów perskich Uonteskusza i in. .

Również Polska dała sporo materiału obcym i swoim. Pod koniec średniowiecza cudzoziemcy przybywają do Polski coraz częściej. Są to dyplomaci cesarscy lub papiescy, uchodźcy polityczni, jak np. florencki humanista Kallimach - Buonaccorsi. Trafiali się jednak i podróżnicy kierujący się chęcią poznania czegoś nowego. W 1519 r. zwiedzili kopalnie wielkie humaniści - Joachim Watt i Rudolf Agrikola.

Poczynając od XVI w. najwięcej wzmianek o Polsce pozostawiają dyplomaci, przebywający w otoczeniu królów elektów z Francji, Węgier czy Szwecji. Inni towarzyszą księżniczkom poślubionym przez polskich władców. Aleksander Guagnin, Włoch z Werony, w czasach Zygmunta Augusta wędrował po Polsce biorąc udział w wojnach; Inflanckiej, moskiewskiej i wołoskiej. Dzieło jego pt. "Sarmatiae Europae deacriptio" /1578/ zawierało również liczne opisy kraju. Przetłumaczone na polski w 1611 r. pt. "Kronika Sarmacyey Europeyskiej" weszła na długie lata jako żelazna lektura dla szlacheckich bibliotek. Interesujący opis spostrzeżeń, dotyczących polskich obyczajów pozostawił połowie XVII w. Jean de Laboureur, towarzyszący w podróży do Polski Ludwice Marii Gonzaga, żonie Władysława IV. Jego dzieło pt. "Relation du voyage de la reine de Polegne" jest pełne opisów różnych części Polski od Pogórza Beskidzkiego poczynając na stolicy kończąc. Laboureur obserwował również charakter i obyczaje Polaków stwierdzając, że jedną z ich cech narodowych jest zamiłowanie do podróży. Inny cudzoziemiec Puffendorff towarzyszył Karolowi Gustawowi w czasie potopu szwedzkiego. W wyniku tej wojennej wędrówki powstało łacińskie dzieło "De rebus a Carolo Gustavo gestie", będące opisem Polski tym

ciekawszym, że wiele miejsca poświęcił autor miastom i zamkom polskim z okresu przed zniszczeniem dokonany przez jego mocodawcę.

W 1654 r. ukazało się w Amsterdamie dzieło Andreasa Cellariususa. Autor nie był podobno w Polsce, ale musiał czerpać informacje z bardzo wiarygodnych źródeł, gdyż jego "Regni Poloniae descriptio" jest uważane za najlepszy opis XVII-wiecznej Polski. Do dzieła Cellariususa nawiązuje często Niemcewicz w swoich "Podróżach historycznych". Porównania wypadają na korzyść stanu jakiegoś miasta lub zabytku w XVII w. w stosunku do momentu oglądania go przez autora "Powrotu posła".

Nowa fala cudzoziemców odwiedziła Polskę w końcu XVIII w., m.in. odnotowano również wizytę w Polsce słynnego Giacomo Casanovy, który pozostawił w pamiętnikach kilka zdań o Warszawie. Naukowiec Baltazar Hacquet, botanik, zwiedził i szczegółowo opisał Galicję w końcu XVIII w. oraz Tatry i Wieliczkę. Podobne opisy pozostawili: Anglik Robert Townson oraz szwedzki przyrodnik Jerzy Wahlenberg.

Johann Friedrich Zollner pozostawił opis wędrówki po Śląsku, Hrabstwie Kłodzkim, Krakowie i Wieliczce, odbytej w 1791 r.

Ważniejsze i liczniejsze były opisy polskie, zapoczątkowane przez Jana Długosza w "Annales... Regni Poloniae", która jest dowodem dokładności i poczucia odpowiedzialności w podawaniu informacji o kraju. Długosz będąc przy królu Kazimierzu Jagiellończyku miał możliwość uzyskiwania informacji od posłów i senatorów przybywających na dwór z różnych stron kraju. Niewątpliwie też uczestniczył w części licznych podróży króla.

Opisy kraju pozostawili w "Kronice wszystkiego świata" Marcin Bielski i jego syn Joachim. Żyjąc w czasach bogatych w wydarzenia polityczne widzieli i przeżyli wiele i część tych wrażeń utrwalił na kartach książki. W tym samym okresie biskup warmiński, Marcin Kromer, pisze pierwszy przewodnik po Polsce; przewodnik przeznaczony dla nie byłego jakiego przybysza, bo samego króla Henryka Walezego; "Polonia, sive de situ, populis, moribue, magistratibua de republica

Regni Poloniae" - "Polska, czyli o położeniu, obyczajach, urządach Rzeczypospolitej Królestwa Polskiego" stanowi właściwie pierwsze opracowanie krajoznawcze Polski. Jakość informacji nie jest jednak najlepsza i widać, że autor opierał się na postronnych źródłach. Nowe tłumaczenie ukazało się w 1977 r.

Wiek XVII i XVIII pozostawiły również dzieła zawierające informacje nie zawsze ściśle i dokładne. Są to "Descriptio yeteris et novae Poloniae" Stanisława Sarnickiego : "Topographia sive Masoviae descriptio" Andrzeja Święckiego i w końcu XIX-wieczny "Opis starożytnej Polski" Tomasza Święckiego. Natomiast dokładnością opisów wyróżnia się dzieło Szymona Starowolskiego "Polonia sive status regni Poloniae", wydane w nowym tłumaczeniu /1976/ "Polska albo opisanie położenia Królestwa Polskiego". Wszyscy oni pozostawili a swoich dziełach opis ginącej Rzeczypospolitej szlacheckiej. Ich informacje są często jedynym dokumentem życia miast polskich owego czasu, a informacje o często już zniszczonych zabytkach jedynym świadectwem ich istnienia. Jak już podano wędrowali po Europie szlachta i kupcy, intelektualiści i utracjusze, wędrowali i Polacy. Rodacy nasi odbywali wędrowki po Europie w różnych celach. Młodzież XIV-XVI wyjeżdżała na studia uniwersyteckie przeważnie do Włoch. Powstanie Uniwersytetu w Krakowie spotęgowało jeszcze bardziej naukowe kontakty profesorów i studentów. Wielu wychowanków Wszechnicy Jagiellońskiej jak Kopernik lub Grzegorz z Sanoka, pogłębiało zdobytą w kraju wiedzę na włoskich i innych uczelniach. O turystach przybywających do Włoch pisze w swojej legacji Twardowski, kreśląc następująco ich szlak:

Przebył Alpes wysokie i wesołe pola

Oglądał Lonsbardyji, gdzie Po i Mozzola

Buczny Ferarz oblewa i gdzie na Adryji

Pływa miasto bogate pięknej Wenecyji

Widział on Rzym wielmożny i jego ruiny.



Obok poważnych naukowców i beztroskich studentów trafiali zwykli awanturnicy jak niejaki Florian z Pułtuska, który w drugiej ćwierci XVI w. zwędrował całą Europę nabierając finansowo króla angielskiego Henryka VIII, Kalwina, a nawet Ignacego Loyolę.

Podróże o wyraźnie rozrywkowym charakterze należały wówczas do wyjątków. Za taką należy też uznać wyprawę w tatry Beaty Łaskiej. W 1563 r. wybrała się ona z Kieżmarku w góry, docierając przypuszczalnie w okolice Zielonego Stawu Kieżmarskiego.

Do zainteresowania Włochami przyczyniło się również małżeństwo Zygmunta Starego z Boną. Spowodowało to dość powszechną wśród szlachty znajomość języka włoskiego, obok znanej szeroko j łaciny. Znajomość języków ułatwiała podróżowanie. Jakub Górski w "Radzie Pańskiej" pisze: "... znak człowieka godnego do służby pańskiej jest ten, jeśli umie języków obcych". Jakub Sobieski w instrukcji podróźnej dla synów Jana i Marka pisze "... uczenie nie języków cudzoziemskich. To ozdoba każdego szlachcica polskiego i pochwała między przednimi ozdobami i pochwałami umieć języki. A to nie tylko każdego szlachcica polskiego, ale każdego honoris politici".

Jakub Sobieski sam był doświadczonym wędrowcem. W młodości przejechał całą zachodnią Europę i dotarł aż do Hiszpanii, gdzie zresztą w Pampelunie go okradziono.

Do ułatwienia podróży służyły specjalne podręczniki. Piotr Mieszkowski napisał na początku XVII w. "Institutio Peregrinationum czyli wskazówki do podróży", a w 1614 r. ukazało się w Krakowie dziełko pt. "Pielgrzym polski albo krótkie Rzymu i miast przedniejszych włoskich opisanie". W 1643 r. Adam Jarzębski wydał wierszem przewodnik pt. "Gościniec albo krótkie opisanie Warszawy".

W drugiej połowie XVIII stulecia kontakty polityczne między Warszawą a Dreznem i wynikające z tego faktu podróże popularyzowały możliwości leczenia i wypoczynku w uzdrowiskach dolnośląskich. Reformy szkolne

Pod koniec XVIII w. ruch turystyczny w Europie objął stosunkowo szerokie warstwy społeczeństwa. Zaczęli w nim wydatną rolę odgrywać przedstawiciele nowej, rosnącej w znaczenie grupy społecznej - burżuazji kapitalistycznej.

## TURYSTYKA POCIĄGIEM I STATKIEM PAROWYM XIX - XX WIEK. WYJAZDY BURŻUAZJI

Wiek XIX jest okresem, w którym rozwój turystyki osiągnął nie spotykane rozmiary. Określany kiedyś jako wiek pary i elektryczności, dzięki rewolucji przemysłowej stworzył zupełnie nowe przesłanki społeczne i gospodarcze podróży.

Wiek XIX - to wiek liberalizmu gospodarczego. Decydującą rolę odgrywa drobny właściciel przedsiębiorstwa przemysłowego lub handlowego. Liczna rzesza tych przedsiębiorców to nowi turyści. Kiedy w XX w., a zwłaszcza po I wojnie światowej rozpoczyna się proces zmniejszania się liczby drobnych przedsiębiorstw, rugowanych z dotychczasowych pozycji przez monopole, potencjalnymi turystami stają się funkcjonariusze gospodarczy i administracyjni monopoli, znani jako amerykańskie "białe konie - rzeki"

Kupcy, finansjści, przemysłowcy obok dawnych warstw tradycyjnych podróżników wywodzących się z arystokracji i ziemiaństwa powiększyli szeregi podróżujących, co stworzyło podstawy rozwoju turystyki. Dlatego też znaczny wzrost ruchu turystycznego jest ściśle związany z rozwojem nowej gospodarki kapitalistyczno-przemysłowej, opartej na nowej technice. Zjawisko to, znane w historii jako „rewolucja przemysłowa,” rozpoczęło się w Anglii w połowie XVIII w., aby przez Francję, Belgię, Holandię, Niemcy, kraje skandynawskie objąć kolejno resztę Europy i świata. Zjawisko to obserwujemy jeszcze dziś w krajach rozwijających się. Z wkraczaniem nowych krajów w zakres oddziaływania rewolucji przemysłowej wiąże się wystąpienie problemu wyjazdów wypoczynkowych, rodzenia się ruchu turystycznego.

Proces ten rozpoczął się w Anglii, skąd w końcu XVIII w. przyjechali na kontynent europejski pierwsi turyści. Później pojawiają się kolejno za granicą turyści z Francji, Niemiec, Stanów Zjednoczonych, Szwecji itd.

Proces ten trwa do lat pięćdziesiątych naszego stulecia. Brak jest danych statystycznych określających rozmiary tego ruchu, miał on jednak charakter ciągły, przerywany tylko okresami obu wojen światowych oraz depresji gospodarczych.

Okres narodzin turystyki jako wielkiego zjawiska społecznego pokrywa się z przemianami gospodarczymi związanymi m.in. z rewolucją przemysłową w Europie.

Zastąpienie pracy ludzkiej pracą maszyny stworzyło nieoczekiwane możliwości zwiększania produkcji. Tym samym powstały warunki uzyskania nowych, dodatkowych zysków przez właścicieli zakładów oraz pośredników handlowych. Umożliwiło to znacznemu kręgowi osób osiągnięcie niezależności ekonomicznej w poprzedniej epoce będącej udziałem jedynie wąskiego kręgu najbogatszych.

Przedmiotem rozważań teoretycznych i polityki gospodarczej stają się: kapitalistyczny sposób produkcji i odpowiadające mu stosunki produkcji i wymiany. Powstają pierwsze formy działalności kapitalistycznej, które staną się ważnymi elementami rozwoju ruchu turystycznego. Gospodarka, z wąskich ram samowystarczalnego miasta lub państwa, staje się międzynarodową, przez wymianę towarową i pieniężną. W rozwoju turystyki znaczną rolę odegrali kupcy i osoby trudniące się handlem, którzy torowali drogi zbytu swoich towarów na całym świecie. Odkrycie nowych rynków handlowych szło w parze z poznaniem gustów, potrzeb ludności, a więc, generalnie mówiąc, zwyczajów. Byli więc pionierzy handlu światowego, nieświadomie zresztą, jednymi z pierwszych krajoznawców. Potęgą handlową około 1640 r. była Anglia dająca 45 % obrotów światowych.

Drogami utorowanymi przez handel mogła posuwać się następnie turystyka międzynarodowa, która zresztą w dużym stopniu uzależniła się od handlu zagranicznego, stając się w ostatnich j czasach jego częścią składową.

Silnym elementem w rozwoju ilościowym ruchu turystycznego był wzrost ludności miejskiej, następował on przede wszystkim w krajach o rozwijającym się przemyśle, a zwłaszcza w Anglii. W latach 1800 - 1850 ludność miast Europy wzrosła o 40%, a ludność miast Anglii w tym czasie podwoiła się. Proces ten zresztą nie jest do dziś zakończony. Około 1850 r. 62% ludności Anglii mieszkało w miastach, co miało niewątpliwie, wpływ na zwiększenie się liczby potencjalnych turystów w tym kraju.

Jednym z zasadniczych warunków umasowienia ruchu turystycznego był rozwój komunikacji. Rozpoczęła tę ewolucję epoka kolasek, karoc, powozów i dyliżansów, która trwała do drugiej połowy XIX wieku. W 1838 r. łączyło Londyn z resztą Anglii 30 pospiesznych linii dyliżansowych, w 10 lat później należały one już do przeszłości.

W Polsce przewozem podróżnych trudnili się t.zw. bałagułowicze. Byli to furmani żydowscy, którzy posiadali bryki z budą. Były to stosunkowo wygodne pojazdy, o czym świadczyła możliwość czytania przy świecy w czasie jazdy. Bryki te ustąpiły w połowie XIX w. miejsca produkowanym na Węgrzech nejtyczankom.

Dyliżans pocztowy, jako powszechny i praktycznie jedyny środek publicznej komunikacji jeszcze na początku XIX wieku musiał ulec pod naciskiem kolei żelaznej, której triumf rozpoczyna Stephenson budową linii towarowej Darlington - Stockton w 1826 r. W 1830 r. natomiast uruchomiono pasażerską linię kolejową między Manchester i Liverpool.

Komunikacja dyliżansowa była kosztowna i docierała tylko do ważniejszych miejscowości, np. w Królestwie Polskim w latach 1815-1836 dyliżansy obsługiwały przeciętnie rocznie około 780 km linii. Z biegiem lat organizacja linii dyliżansowych nie wykazywała tendencji wzrostu. Oczywiście ten statyczny charakter komunikacji dyliżansowej nie wpływał na zwiększenie ruchu i obniżenie kosztów podróży. Sam dyliżans był jednocześnie kłopotliwym środkiem komunikacji, a obraz tych niewygód znajdujemy np. w opisie podróży Balzaka do p.Reńskiej. Dyliżanse zresztą nie były w pełni wykorzystywane, np. dyliżans kursujący z Berlina do Poczdamu miał w latach trzydziestych ubiegłego wieku połowę miejsc wolnych.

W Rosji istniał szeroko rozbudowany system stacji pocztowych, stosunkowo niedrogich, ale dostępnych jedynie dla podróżnych posiadających specjalne dokumenty, tak zwane "podorożne". Opisuje to Niemcewicz w swoich "Podróżach historycznych". Utrzymanie stacji służących przeważnie carskim urzędnikom, obciążało okoliczną ludność.

W Polsce epoka dyliżansów i podróży konnych pojazdami skończyła się w 1899 r. kiedy wybudowano linię kolejową do Zakopanego. Jeszcze w 1872 r. Hutchinson opisuje dramatyczne chwile przeprawy wozem góralskim przez wezbrany Biały Dunajec pod Szaflarami. Pojazdy konne utrzymały się do lat trzydziestych na trasach Nowy Targ, Szczawnica, Nowy Sącz, kiedy to ustąpiły miejsca autobusom.

Epoka kolei żelaznych, która datuje się od 1826 r. zaczęła zasadniczo zmieniać warunki podróżowania. Pierwsze koleje miały przeważnie charakter strategiczny i dopiero później zaczęły docierać do miejscowości będących tradycyjnym miejscem wypoczynku. Szeroko rozwiniętą akcją budowy kolei rozpoczęto w połowie XIX w. we Francji, gdzie w latach 1852-1857 zbudowano 6 głównych linii kolejowych, które do dziś stanowią podstawową sieć komunikacyjną tego kraju. W Niemczech w latach 1835-1855 budowano przeciętnie rocznie 390 km linii, a w latach 1856-1865 już po 600 km.

Epoka podróży koleją osiągnęła szczyt w latach międzywojennych. Spadek ruchu podróżnych następuje po II wojnie światowej, kiedy kolej ustępuje miejsca nowym środkom lokomocji, jakimi stały się samochód i samolot. Obecnie wzrost zatłoczenia dróg otwiera znów przed koleją nowe perspektywy.

Pierwszą linią kolejową na ziemiach polskich była zbudowana w 1842 r. linia Wrocław - Oława, następnie uruchomione zostały:

- w 1845 r. - Warszawa - Skierniewice
- w 1846 r. - Wrocław - Żary - Berlin
- w 1847 r. - Wrocław - Zgorzelec
- w 1847 r. - Mysłowice - Trzebinia - Kraków

- w 1848 r. - Poznań - Starogard
- w 1846 r. - Skierniewice - granica Królestwa
- w 1851 r. - Krzyż - Bydgoszcz
- w 1856 r. - Kraków - Wiedeń
- w 1861 r. - Kraków - Lwów

Linie te stanowiły integralną część sieci kolejowej państw -zaborczych, w odniesieniu do Królestwa Polskiego miało to swój szczególny wyraz. Do 1918 r. Królestwo miało 2 połączenia z dawnym zaborem pruskim, przez Werby, Strzemieszyce, Kalisz i Aleksandrów. Z zaborem austriackim było jedno połączenie przez Granicę - Szczakową. Połączenia przez Sandomierz, Rozwadów i Bełżec powstały w czasie I wojny światowej z inicjatywy okupacyjnych władz wojskowych. Brak było linii kolejowej nad Bałtyk, przebiegającej przez wszystkie ziemie polskie. Wobec takiej sytuacji linie te tylko w małym stopniu mogły służyć turystyce na ziemiach polskich. Centrum ruchu wycieczkowego, jakim było Zakopane, uzyskało połączenie kolejowe dopiero w 1899 r. /Krynica w 1911 r./.

Możliwość uprawiania turystyki reguluje, ilość wolnego czasu. Do końca I wojny światowej czasem wolnym dysponowali przedstawiciele klas posiadających, częściowo wolne zawody oraz urzędnicy- najwyżej usytuowani w hierarchii społecznej. Ilustracją tej tezy niech będzie fakt, że czas pracy wynoszący około 1794 r. - 80 godzin tygodniowo, w 1814 r. zmalał zaledwie do 79, a w 1830 r. do 70 godzin. Dopiero w wyniku zorganizowanych walk klasy robotniczej osiągnięto po I wojnie światowej 48 - 46-godzinny tydzień pracy, który po II wojnie obniżył się w niektórych krajach do 40 - 42 godzin.

Jeszcze większą rolę na rozwoju turystyki miał do spełnienia urlop. Walka o płatne urlopy przewija się w wielu wystąpieniach w XIX i XX w., aby definitywnie zakończyć się zwycięstwem po II wojnie światowej, w Polsce rozstrzygnięcia w tym zakresie zapadły stosunkowo wcześniej, bo w 1918 r., a zatem natychmiast po uzyskaniu niepodległości po I wojnie

światowej. Pierwsze ustawodawstwo traktujące o ochronię pracy w Anglii dotyczyło dzieci /1833/, a w szerszym zakresie objęło pracowników przemysłu w 1887 r. Dotyczyło ono wyłącznie ograniczenia czasu pracy.

Jednym z podstawowych warunków, ułatwiających wyjazdy są odpowiednio wysokie zarobki ludności. Wzrost zamożności społeczeństwa nie był jednak wystarczającym czynnikiem powstania ruchu turystycznego. Konieczna była również subiektywna decyzja osoby wybierającej się w podróż. Na decyzję taką wpływało wiele czynników, z których najważniejszym wydaje się chęć odmiany warunków bytowania w miastach. Dotychczas zamożny posiadacz ziemski mieszkający na wsi nie odczuwał przykrości płynących z pobytu latem w dusznym i gorącym mieście. Wręcz przeciwnie, chętnie opuszczał wieś zimą przenosząc się do miasta. Zwłaszcza w Polsce przyjemności wiejskiego życia szlachty spotykały się z powszechnym uznaniem ówczesnej opinii publicznej. Wzorzec taki - utwierdzony przez pisarzy - przetrwał aż do końca XIX stulecia. W rozmowie pana Nardzkiego z komisarzem Hiblem, przedstawionej mistrzowsko w pierwszym tomie "Popiołów" stary szlachcic chlubi się tym, że od 30 lat nigdzie dalej nie wyjeżdżał.

Współczesny jednak Narczewskiemu Julian Ursyn Niemcewicz w swoich "Podróżach historycznych" do Krakowa w czerwcu 1811 r. pisze, że: "Los dotąd nie pozwolił poznać dokładnie znacznej części własnej ojczyzny mimo wędrówek po obcych krainach. Skoro więc kilku niedzielną w publicznych obowiązkach znalazłem przerwę, by dogodzić nienagannej rozumu ciekawości, ująć przed upałami murów stolicy, zażyć na koniec potrzebnego dla zdrowia ruchu, wybrałem się na zwiedzanie ...".

Odmiana warunków klimatycznych stała się więc zachętą do wyjazdu z miasta, nawet jeżeli czekała podróżnika dłuższa wędrówka. W 1872 r. Anglik A.Hutchinson opisując swą wycieczkę do Krakowa i w Tatry, zaczyna od stwierdzenia, że "... powrót lata powoduje u pracownika umysłowego liczne przykrości. Trzeba więc opuścić Anglię z jej życiem, klimatem i jedzeniem i odłożyć książki, papiery".

Obok chęci wypoczynku i leczenia na decyzję wyjazdu wpływały i, dotychczas wpływają chęci poznawcze, chęć zobaczenia czegoś nowego, nieznanego, pogłębienia własnej wiedzy. W 1817r. J.U.Niemcewicz w swojej podróży na Wołyń i Podole pisze, że "Wędrownik zwiedzający zaludnione kraje, napotyka tysiące budzących jego uwagę przedmiotów. Nauki, rolnictwo, dzieła przemysłu i sztuk pięknych, pyszne ogrody, społeczeństwo, zwyczaje, stopień oświecenia, wznoszenie się lub pochylanie narodów, wszystko obfite do zastanowienia rozwija pole". Chęć poznania nowych krajów i ludzi, kiedyś realizowana przez nielicznych tylko podróżników staje się w XVIII w. udziałem wielu wybitnych jednostek - m.in. Goethego, który w 1792 r. zwiedzał Wieliczkę i Kraków, niezależnie od innych podróży po całej niemal Europie - jak również wielu mniej znanych. Chęć wiedzy i poznania sprowadziła do Wieliczki, Krakowa i Tatr w następnym roku /1793/ Anglika R.Townsona, który wiele czasu poświęcił na zwiedzanie.

Chęć poznania nowych krajów lub ludzi jest istotą powstania całego ruchu krajoznawczego. Krajoznawstwo spełnia w odniesieniu do ruchu turystycznego dwie funkcje daje impuls wyruszenie na wycieczkę i dostarcza treści wędrowce, zamieniając ją z bezcelowego pochłaniania kilometrów w zajęcie korzystne dla rozwoju intelektualnego jednostki.

W Polsce szerszy rozwój krajoznawstwa łączy się z epoką romantyzmu i rozbudzania zainteresowań przyrodą i życiem ludu. Można właściwie przyjąć, że pierwszą organizacją krajoznawczą byli Filareci. Ta studencka organizacja obok licznych celów patriotycznych miała na celu poznanie kraju. Była to jedna z istotnych form pracy tej grupy ludzi, w której uczestniczyli Adam Mickiewicz i jego przyjaciele, Ignacy Domeyko, Edward Odyniec i in..

Chęć poznania swego kraju była podstawowym impulsem do wędrowek Aleksandra Janowskiego, uważanego zresztą słusznie za twórcę powszechnego ruchu krajoznawczego.

Ważnym czynnikiem do podjęcia decyzji wędrowki jest również literatura podróżnicza. Opisy dalekich krajów, życia obcych narodów, decydowały często o podejmowaniu planu wędrowki. Tak było w czasach dawnych, tak jest i dziś.



Niemcewicz we wspomnianych już "Podróżach historycznych" powołuje się często na dawnych krajopisów, jak i Andrzej Cellarius, Andrzej Święcicki, Szymon Starowolski i Stanisław Sarnicki.

Z dawnych opisów rodzi się w XIX w. nowa forma literacka -reportaż. W literaturze polskiej jednym z jej twórców był Sienkiewicz, który w swoich listach amerykańskich i afrykańskich potrafił dać znakomite obrazy zwiedzanych krajów. Mistrzostwo w tym rodzaju literatury osiągnął Egon Erwin Kisch.

Równolegle z prasą rodzi się literatura przewodnikowa poświęcona wyłącznie turystyce. Pierwowzorów nowoczesnej literatury turystycznej, a w szczególności przewodników, można by dopatrywać się w Polsce w informatorach wydawanych dla przybyszów w XIX w. Informatory te zawierały podstawowe dane o mieście. "Przewodnik warszawski" wydany w 1826 r. przez księgarza-typografa Królewsko Warszawskiego Uniwersytetu, N. Glucksberga, informował o liczbie mieszkańców, nazwiskach i adresach bardziej wpływowych urzędników lub obywateli, którzy zadbali o to, by nazwiska ich umieszczono w tym wydawnictwie. Zainteresowany czytelnik mógł dowiedzieć się adresów hoteli i zajazdów itp.

Wzorem dla współczesnych przewodników polskich były opisy podróży przekazane przez takich autorów z końca XVIII i początku XIX w., jak Baltazar Hacquet, Teodor Tripplin, Maria Steczkowska i wymieniony poprzednio Walery Bijasz Radzikowski, którego można uważać za twórcę polskiej literatury przewodnikowej.

Tematem, dokoła którego koncentrowała się początkowo literatura przewodnikowa był Dolny Śląsk, a później Tatry i Pieniny.

Najbardziej uniwersalnym twórcą przewodników był Mieczysław Orłowicz. Ten zasłużony działacz, inicjator krajoznawstwa w Galicji, posiada niezaprzeczalny tytuł do trwałego miejsca w szeregu twórców polskiej turystyki. Zasłużył się nie tylko osobistym przykładem, jaki dawał kilku pokoleniom młodzieży prowadząc ją na wycieczki, ale także działalnością wydawniczą. Obejmujący około 200 pozycji autorskich dorobek Orłowicza jest przykładem jedyne w swoim rodzaju uniwersalizmu. Nie ma miejsca ani okolicy Polski, której by Orłowicz w ciągu swej 50-letniej działalności

pisarskiej nie opisał. Co więcej, wykraczał daleko poza granice Polski. Przed I wojną światową powstał w wyniku wędrówki po Prusach Wschodnich pierwszy polski przewodnik po tej ziemi, która dopiero za 30 lat miała powrócić znów w granice Rzeczypospolitej. Pisał Orłowicz o Śląsku, Sudetach i różnych krajach Europy. Pisał dla swoich i dla obcych, pisał o tym co sam widział, zwiedził i uznał swym nieomylnym osądem za godne przekazania czytelnikowi.

Ziemie, które po II wojnie światowej wróciły do Polski, zostały spopularyzowane w polskiej literaturze turystycznej przez Tadeusza Stecia, Czesława Piskorskiego i inn. O górach, m.in. o Beskidach pisali: Kazimierz Sosnowski, Władysław Krygowski, Tadeusz Zwoliński, a o terenach nizinnych: Jan Kilarski, Franciszek Jaśkowiak.

Powstający ruch turystyczny wypracował również własne formy prasy turystycznej. Przodowały w tym zakresie organizacje turystyczne, np. PTT, które wydały ód 1874 r. następujące periodyki: "Pamiętnik Towarzystwa Tatrzańskiego", rocznik /1874--1920/; "Wierchy" rocznik /od 1923/; "Przegląd Turystyczny" /1925-1927 i 1933-1935/, "Beskid Śląski" /w Cieszynie/, "Turysta", który ukazywał się w Kołomyi /1884/. PTTK wydawało "Ziemię" wychodzącą w różnych okresach jako rocznik, miesięcznik i dwutygodnik /od 1910/, "Orli Lot", "Ziemię Wołyńską" i in. Oprócz literatury o charakterze organizacyjnym wydawano już wcześniej periodyki zawierające elementy informacji turystycznych ogólnych. Do najdawniejszych pism, które można by uznać za turystyczne należał ukazujący się w 1827 r. w Warszawie "Dziennik Podróży Lądowych i Morskich". W 1829 r. rolę tę przejęło pismo pt. "Kolumb". Podobny charakter miał wychodzący w Lesznie "Przyjaciel Ludu" /1834-1849/. Pismo to podawało wiele informacji o uzdrowiskach, zabytkach itp. W 1839 r. ukazał się w nim np. jeden z najdawniejszych opisów Krynicy. W drugiej połowie XIX w. i na początku XX w. funkcje podstawowego informatora turystycznego spełniały wydawane w prasie czasopisma: "Wędrowiec", "Kraj", "Wieniec" i "Tygodnik Ilustrowany", które wiele uwagi poświęcały problemom ruchu turystycznego i informacji krajoznawczej.

W latach poprzedzających I wojnę światową ukazywał się w Warszawie miesięcznik "Turysta Polski". Służył on informacją dla zamożniejszej klienteli szlacheckiej i mieszczańskiej, podając np. połączenia kolejowe z modnymi kurortami, ale rów-

niez /np. w numerze 5/1912 w artykule "Szwajcaria mazurska"/ zachęcał do zwiedzania Mazur prorokując, że "nad modrymi taflami jezior mazurskich mogłoby wykwitnąć z wypornością europejską urządzone uzdrowisko dla niedalekiej Warszawy". Po I wojnie światowej ukazywały się takie wydawnictwa, jak: "Turysta w Polsce", będący formalnie wspólnym organem PTT, PZN i PZK. /1935-1939/, "Przegląd Turystyczny", "Ziemia", "Wierchy", "Orli Lot" i in.

Dużą rolę w popularyzacji turystyki odegrał w okresie międzywojennym dodatek tygodniowy do krakowskiego "Ilustrowanego Kuryera Codziennego", ukazujący się pod tytułem "Kuryer Turystyczny, Uzdrowski i Komunikacyjny" /1929-1939/. Odegrał on zresztą nieciekawą rolę w dyskusji na temat zagospodarowanie Tatr, przeprowadzonej w połowie lat trzydziestych przez A. Bobkowskiego. W 1921 r. stały dodatek turystyczny pod tytułem "Zakopane" wydawał warszawski "Kurier Polski". Rolę propagatora turystyki spełniały również wystawy turystyczne, jak np. zorganizowana w 1936 r. w Krakowie, w 1939 r. światowa wystawa w Nowym Jorku i in. Funkcje propagandowe wśród Polonii zagranicznej miała spełniać Komisja Turystyczna przy światowym Związku Polaków z Zagranicy /1936/.

Specjalną kartę w rozwoju turystyki polskiej ma prasa zakopiańska: pierwsze pismo pod tytułem "Zakopane" ukazało się w 1891 r.; następnie w 1892 r. "Kurier Zakopiański", a w 1893 r. "Gazeta Zakopiańska". Ta ostatnia przez kilka miesięcy była redagowana przez Walerego Eljasza /nosiła ona w podtytule nazwę "organ do spraw turystycznych, klimatycznych i komunikacyjnych"/. Jest to o tyle interesujące, że nie licząc efemerydy jaką był "Turysta" ukazujący się w Kołomyi - było to właściwie pierwsze użycie w języku polskim terminu "turystyka" w nowoczesnym tego słowa znaczeniu.

W 1894 r. wychodził w Zakopanem "Goniec Tatrzański". Wszystkie te pisma w zasadzie ukazywały się tylko w okresie pełnego sezonu letniego zawieszając działalność w zimie. Po przerwie w 1899 r. ukazał się w Zakopanem "Zakopianin", który zmienił następnie tytuł na "Przegląd Zakopiański" /ten ostatni wydawany aż do 1906 r. jako organ Związku Przyjaciół Zakopanego/. W latach 1888 - 1929 ukazywały się sporadycznie spisy gości przybyłych do Zakopanego. Były to właściwie jedyne dokumenty ilustrujące wielkość ruchu turystycznego w końcu XIX i na początku XX stulecia.

Po I wojnie światowej ukazywały się: "Gazeta Zakopiańska" pod redakcją wiceprezesa PTT Mieczysława Sędzimir /1921-1923/; w latach 1923-1927 "Głos Zakopiański"; w latach 1931-1935 "Echo Zakopiańskie" /pod tym samym tytułem ukazało się już wcześniej kilka numerów gazety w 1924 r./ Ilość efemeryd prasowych, pojawiających się i ginących niemal natychmiast jest w latach dwudziestych duża. Wystarczy wspomnieć, że w samym 1927 r. ukazywały się w Zakopanem następujące pisma: "Kronika Zakopiańska" wydawana przez Karola Stryjeńskiego; "Gazda", "Góral", "Gmina Zakopiańska", "Epoka", "Wiadomości z Podhala" /jako dodatek do dziennika "ABC"/.

Istniały również pisma przeznaczone dla ludności miejscowej. Poruszały one w mniejszym stopniu problematykę turystyczną. Były to m.in. "Gazeta Podtatrzańska" /1903-1904/, "Gazeta Podhalańska" /1913-1935/, "Gazeta Podhala". Pisma te ukazywały się w Nowym Targu, natomiast inne jak "Głos Podhala" /1924-1939/ wychodziły w Nowym Sączu. Rozwojowi ruchu turystycznego sprzyjały ułatwienia w obrocie pieniężnym. Wprowadzenie pieniądza papierowego oraz kredytu bankowego nie ma na pozór nic wspólnego z turystyką. Fakt ten jednak w dużym stopniu umożliwiał podróżnym pozbycie się kłopotu wynikającego z przewozu pieniędzy, których posiadanie, zwłaszcza w czasie dłuższych podróży, stawało się kłopotliwe /musiano je przewozić specjalnymi wozami/. W XVI w. istniały już listy kredytowe, o czym wspomina "Diariusz podróży Radziwiłła Sierotki do Ziemi Świętej", -kiedy to książę straciwszy wszystkie pieniądze dostał kredyt we, Włoszech. Jakub Sobieski, ojciec króla Jana III w swoich podróżach, które zawiodły go aż do Hiszpanii korzystał z usług bankiera gdańskiego, który przez swoich agentów w Lizbonie, Sewilli i Madrycie finansował wędrówkę młodego szlachcica. Jednakże zasięg i takich usług był bardzo ograniczony. Dlatego też wprowadzone przez Wielką Rewolucję Francuską w 1789 r. papierowe asygnaty przyjęły się bardzo szybko w całej Europie. W Rosji pieniądz papierowy wprowadzono wcześniej - w 1772 r., a w Polsce w 1794 r. w czasie powstania kościuszkowskiego. Łatwość przewozu pieniędzy papierowych spowodowała, że w XIX w. często posiadały one wyższą siłę nabywczą niż obowiązujące równoleg-

le monety złote i srebrne. Rozwój pieniądza papierowego wiązał się z rozwojem banków emisyjnych z Bankiem of England na czele.

W połowie XIX w. zaczynają powstawać we Francji wielkie banki depozytowe, jak Societe Generale de Credit Industriel et Commercial /1859/, wreszcie najbardziej znany Credit Lyonoais.

Banki amerykańskie stworzyły nowy system czekowy. Podobnie jak dawniej pieniądze papierowe stały się чеки bardziej popularne niż banknoty. Nastąpiło to dzięki walorom, których pieniądz papierowy nie posiada, jak np, zabezpieczenie przed kradzieżą lub zniszczeniem.

Najpopularniejszą formą turystyki były w XIX w. i początkach XX w. wyjazdy na wypoczynek. Wyjazdy te nie mogły być jednak zbyt częste z uwagi na to, że podróż trwała długo i była męcząca.

Najdawniej stosowaną formą wypoczynku były wyjazdy do uzdrowisk. Szczególnie ciepłe źródła budziły zainteresowanie także i w średniowieczu, kiedy kultywowano bądź dawną tradycję rzymskich term, bądź też urządzano kąpieliska przy źródłach nowo odkrytych. Takim najbardziej znanym nowym kąpieliskiem były Karlove Vary, urządzone sumptem cesarza Karola IV w XIVw. Kąpiele termalne zyskały specjalne uznanie również dzięki częściowo irracjonalnej wierze w ich wszechskuteczność przeciwko wszystkim chorobom. Wyjazdy do kąpielisk były organizowane na dłuższy okres, w otoczeniu wielkiego orszaku, osób towarzyszących i dworu.

Na terenie Polski - jak głosi legenda - odkryto pierwsze termy w Cieplicach w XII w. Książęta świdniccy z rodu Piastów korzystali z tych źródeł w XIII w.. W XVI i XVII w. Cieplice cieszyły się dużym powodzeniem w środkowej Europie.

W okresie rozbiorów Cieplice i inne uzdrowiska sudeckie były często odwiedzane przez Polaków, np. Chopin był w Dusznikach w 1826 r., a Wincenty Poi i Seweryn Goszczyński w Cieplicach. O popularności tych uzdrowisk wśród ludności Wielkopolski i Królestwa świadczy m.in. następujący fakt: Hutchinson jadąc w 1872 r. w Tatry zatrzymał się we

Wrocławiu. Spotkany w hotelu Polak z Warszawy odradził mu zaplanowaną podróż, natomiast polecał odwiedzenie któregoś z uzdrowisk posudeckich. Również na przełomie XIX i XX w. wydawano dla polskiej klienteli przewodniki w języku polskim m.in. po Łądku.

Analiza źródłowa polskich pobytów na Dolnym Śląsku na podstawie odnalezionych przez Ryszarda Kincela "Ksiąg Śnieżki", zawierających spisy tych, którzy weszli na szczyt góry w latach 1696-1900, jak również ksiąg gości bawiących na Cieplicach, Dusznikach itp. pozwala stwierdzić, że Polacy stanowili tam 1/4 ogółu kuracjuszy. Największe nasilenie datuje się w pierwszej połowie XIX w.

Podobną karierę zrobiła Szczawnica, która już w połowie XIX w. została rozbudowana i urządzona przez właścicieli, rodzinę Szalayów. Tempo jej rozwoju było naprawdę imponujące. W 1847 r. było tam 49 kuracjuszy, a w 1865 r. blisko 3000. Szczawnica była odwiedzana przez znakomitych gości aż do chwili zdetronizowania jej przez Zakopane. Różnego rodzaju dodatkowe atrakcje, jak spływ Dunajcem z pochodniami, kapela cygańska w węgierskiej osadzie na brzegu Dunajca stanowiły stały repertuar rozrywek. Do zmniejszenia popularności Szczawnicy na początkach XX w. przyczynił się między innymi brak dojazdu kolejowego /posługiwano się dyliżansami/. Dopiero wprowadzenie komunikacji autobusowej udostępniło ponownie to uzdrowisko i spowodowało jego rozkwit w latach trzydziestych, a następnie ;w Polsce Ludowej. Na terenie Kongresówki powstało kilka uzdrowisk ze źródłami mineralnymi m.in. w Busku i Solcu oraz najbardziej znane w Ciechocinku i Nałęczowie. Szczególnie szybka była kariera Ciechocinka, dzięki bliskości linii kolejowej"/z Kutna do Torunia/. Specjalna bocznicą w Aleksandrowie zbudowana została niemal wyłącznie dla potrzeb kuracjuszy. Nałęczów miał też stosunkowo dobre połączenie i dla tego już w końcu XIX w. jest najbardziej renomowanym uzdrowiskiem pośród mieszkańców Warszawy. Przebywają tam na leczeniu m.in. Sienkiewicz, Żeromski.

W 1935 r. powstała w Poznaniu placówka naukowa istniejąca do chwili obecnej - Instytut Balneoklimatyczny. Stosunkowo najpóźniej powstał zwyczaj wyjeżdżania na wypoczynek do miejscowości nie posiadających walorów kąpieliskowych. Proces ten przebiegał bardzo opornie, inna bowiem niż kąpiele atrakcyjność turystyczna nie była wówczas brana pod uwagę. Początek rozwoju Zakopanego nastąpił dzięki odkryciu źródeł. W pierwszych opisach wędrówek po Tatrach znajdujemy opisy "cieplicity" w Jaszczurówce, zresztą mocno przesadzone. Jednym z punktów docelowych podróży podtatrzańskich w latach czterdziestych XIX w. była węgierska wtedy Orawica, która również posiadała swój "jasterikowy prameń" /jaszczurcze źródło/. Przez kilka lat losy przyszłej stolicy północnego Podtatrza wahały się. Orawica posiadała uroczego gospodarza, leśniczego Antoniego Kocjana; Zakopane było łatwiej dostępne i ostatecznie koło 1850 r. zdystansowało swoją konkurentkę. Przyczyniła się do tego również systematyczna praca profesora z krakowskiego gimnazjum św. Anny, ks. Eugeniusza Janoty, przyjeżdżającego do Zakopanego od 1846 r. Janota będąc duchownym był jednocześnie przyrodnikiem-naukowcem. Prowadził on w Krakowie internat dla zamożniejszych uczniów, z którymi co roku przybywał w Tatry, odbywając liczne wycieczki. Wychował w ten sposób kadry zaprzysiężonych miłośników Tatr i Zakopanego. Janota był autorem wydanego w 1860 r. "Przewodnika w wycieczkach na Babią Górę, do Tatr i Pienin". Wśród jego uczniów znalazł się przyszły współorganizator Towarzystwa Tatrzańskiego Walery Eljasz. W latach sześćdziesiątych XIX w. Tatry stały się bardzo popularne, odwiedzało je wiele osób. W 1870 r. liczbę turystów oblicza się na około 100 osób /biorąc pod uwagę miejsca w izbach wg liczby mieszkańców Zakopanego/. Dopiero Eljasz jako pierwszy przybysz wybudował sobie domek przy Krupówkach.

Podczas gdy Janota i Eljasz zdobywali dla ruchu turystycznego w Tatry, Kraków i Galicję, podobną akcję prowadzili w Warszawie, a więc za kordonem carskim, niezależnie od siebie, Józef Ignacy Kraszewski i Tytus Chałubiński. Ten ostatni wracając w 1848 r. z Węgier - gdzie uczestniczył w powstaniu, poznał Tatry. W 1852 r. zorganizował pierwszą wycieczkę w Tatry w towarzystwie dwóch warszawskich przyjaciół, profesorów: Jurkiewicza - mineraloga i Aleksandrowicza -

botanika. W Zakopanem przebywał nieco później największy ówczesny autorytet J.I.Kraszewski. W 1866 r. odbył on wędrowkę w Tatry i Pieniny wspólnie z Eljaszem, opis wycieczki przesłał w 1868 r. do "Kłósów". Wspomnienia z tej wycieczki nie były najlepsze, skoro w liście z Genewy pisanym do Eljasza w 1876 r. zaznacza: "Wy kochacie wasze Tatry, pojmuję to boć piękne są, ale z moim katarą i potrzebą słońca i ciepła, ja bym tam nie wytrzymał. Z waszych Tatr wyniosłem tylko straszliwy katar". Sądy te jednak zachował znakomity pisarz tylko dla siebie pisząc pochlebne recenzje o przewodnikach Eljasza w "Kłósach", a w 1878 f. w "Ognisku Domowym". Podtatrzańskie okolice opisywał w "Tygodniku Wielkopolskim" i "Biesiadzie literackiej".

Realia krynickie występują w powieści Kraszewskiego "Wielki nieznajomy". Znajdujemy tam nazwy hoteli krynickich /w hotelu "Pod trzema różami" mieszkał autor książki/. Również wybitne osobistości galicyjskie, jak pojawiają się na kartach książki. Przebywali oni w Krynicy w tym samym okresie co Kraszewski. Opisy Krynicy, Żegiestowa, Iwonicza i Tatr są przeniesieniem wrażeń autora. Występują w książce również przewodnicy Wala, Sieczka, którzy prowadzili w góry autora "Starej baśni".

Działalność Kraszewskiego zbiegła się z organizacyjną pracą Tytusa Chałubińskiego, który zamieszkał w Zakopanem w 1873 r. Urzeczony pięknem Tatr i przekonany o skuteczności leczniczej tamtejszego klimatu, stał się pierwszym popularyzatorem Zakopanego. Szczególny wpływ wywarł na Chałubińskiego folklor tatrzański. Rozmiałował się w nim, a góralski bajarz Sabała stał się nieodłącznym towarzyszem ostatnich lat życia Chałubińskiego. Swoją rozległą warszawską praktykę i nie mniejsze stosunki towarzyskie wykorzystał Chałubiński do propagandy Zakopanego. W ciągu kilkunastu lat wyrosły w Zakopanem dziesiątki willi i pensjonatów, a mimo niedogodności podróży /trzeba było podróżować furmanką najpierw z Krakowa, a później z Chabówki/ upodobali sobie pobyt tu liczni poeci, literaci i działacze społeczni. Wystarczy wymienić choćby Adama Asnyka, Kazimierza Przerwę-Tetmajera czy Franciszka Nowickiego, których poezje pełne są tatrzańskich impresji. Później upodobali sobie te strony Stefan Żeromski, Jan Kasprówic, Stanisław Witkiewicz, Stanisław



Przybyszewski. W Poroninie w latach 1913-1914 mieszkał Włodzimierz Iljicz Lenin. Robił on stąd liczne wycieczki w Tatry.

W ciągu półwiecza stało się Zakopane w opinii publicznej najpierw letnią, a później i zimową stolicą Polski. Zakasowało popularnością wszystkie uzdrowiska i letniska. Bywali tu dosłownie wszyscy, którzy w owych czasach mieli coś do powiedzenia w polskiej kulturze, nauce i polityce. W czasie uroczystości związanych z położeniem kamienia węgielnego pod pomnik Chałubińskiego w Zakopanem Stanisław Eljasz-Radzikowski tak określił rolę Chałubińskiego: "Choć na wiele lat wcześniej wiedziano już u nas o Tatrach, choć powiedzenie, że Chałubiński odkrył Tatry można uważać za frazes, to przecież tkwi w nim wiele prawdy. Sprowadzał, zachęcał, ściągał tak sam, jak sławą swego imienia ludzi z zakątków Rzeczypospolitej. On wiódł cudzoziemców na Tatry, urządzał dla nich osobne wycieczki, a opisy de Bona, antropologa francuskiego, Tissota i wielu innych powstały pod wpływem Chałubińskiego.

W porównaniu z terenami górskimi i podgóorskimi skromnie wyglądają inne regiony Polski, mimo że zarówno pod Warszawą, Łodzią i Poznaniem powstają ośrodki obliczone na przyjęcie ludności miejskiej, najbardziej klasycznym przykładem takich ośrodków stała się tzw. linia otwocka pod Warszawą z szeregiem miejscowości takich jak: Anin, Palenica, Międzylesie, Świder, Otwock. Początki jej sięgają jeszcze końca XIXw. Wyjeżdżali do tych miejscowości ludzie, dla których wyjazd za granicę lub do Zakopanego był zbyt kosztowny. Również dzięki bliskości stolicy powstał zwyczaj wysyłania na wakacje rodziny.

Włodzimierz Perzyński pisze "Willeglaturą nazywa się przepędzenie lata na letniku pod Warszawą. Na przykład w Rembertowie. Letnisko to posiada suchy, zdrowy klimat, doskonałą komunikację z miastem i jeszcze parę parceli niesprzedanych, a więc nie ogrodzonych drutem, za którym uganiają się złe psy. Brak tu morza, ale za to pośród rzadkich sosenek widzi, się tyle pudełek od sardynek i rozbitych butelek, że gdyby nożna wszystkie owe zjedzone sardynki wskrzesić, to starczyłoby ich na zapełnienie całego oceanu. Ponadto Rembertów, Wilanów czy inne letniska posiadają

przystanek kolejowy, który jest miejscem zebrań publicznych i odgrywa w naszych Rembertowach taką samą rolę jak plaża w Ostendzie czy ogrody i kasyna w Aix-le-Bains. Wytwarza się sport, czysto sielski, chodzenie na wszystkie pociągi. Oprócz ludzi przyzwoitych przyjeżdżają na willegiaturę i złodzieje, nie licząc bywających tu często obywateli, którzy po odsiedzeniu wyroku za ciężkie przestępstwo, wysiedlani są z Warszawy do Wołomina, Tuszczu czy Grodziska. Dzięki temu powstał obyczaj ostrzeliwania domów. Każdy letnik przed udaniem się na spoczynek uważa za swój święty obowiązek wystrzelić parę razy z rewolweru na postrach, żeby złoczyńcy wiedzieli, że ma czym się bronić. A po miesiącu letnisk staje się zgorzkniałym, żółciowym, złym, przysięga, że póki życia noga na danym letnisku nie postanie.

I w tym tkwi urok willegiatury. Bo przez miesiąc narzeka się na co innego niż zazwyczaj i słucha się innych narzekań niż zwykle. To ogromnie odświeża umysł. I dlatego po powrocie do Warszawy z sympatią myśli się o minionym urlopie". Stosunkowo najpóźniej rozpoczął się rozkwit nadmorskich miejscowości wypoczynkowych, których ojczyzną była francuska Riwiera, szczególnie rejony w okolicach Nicei i Cannes. Początkowo głównym magnesem ściągającym turystów w te strony, było nie tyle morze, co klimat i założone w latach sześćdziesiątych XIX w. kasyna gry w Monte Carlo i innych miejscowościach.

Dopiero bliskość morza narzuciła zwyczaj kąpieli.

W połowie XX w. rywalizacja między górami i morzem, jako centralnymi ośrodkami wypoczynku zakończyła się zdecydowaną wygraną morza.

Ludzie odbywali dalekie podróże nie tylko z myślą o wypoczywaniu lub leczeniu się w jednej określonej miejscowości. Celem ich wędrówki było również poznanie nowych miejsc, obyczajów, kultury, sposobu życia innych ludzi.

Masowe odbywanie wycieczek w celach wypoczynkowo-poznawczych stało się możliwe dopiero w czasach najnowszych, gdy pociąg, a następnie samochód i samolot umożliwiły szybkie przenoszenie się z miejsca na miejsce. Wędrowali ludzie najbardziej przygotowani do samodzielnego opracowywania programu i planu wycieczki. W pierwszym

okresie wycieczki były urozmaiceniem monotonnego na ogół pobytu wypoczynkowego w uzdrowisku lub letnisku. Wycieczką do dalej położonych okolic były organizowane przy okazji różnych imprez kulturalnych, gospodarczych czy rocznic historycznych. Pan Stanisław Wokulski np. wybrał się do Paryża, żeby zwiedzić wystawę światową. Był to rok 1878, ale już wcześniej wszelkiego rodzaju wystawy i targi były wielkim magnesem turystycznym. Organizowane są specjalne wycieczki, aby jak najwięcej chętnych mogło obejrzeć np. wystawę w Brukseli w 1958 r., Nowym' Jorku w 1984 r, czy Montrealu w 1967 r. którą zwiedziło ponad 30 mln turystów. W Polsce pierwszą znaczniejszą imprezą tego typu była Krajowa Wystawa Rolnictwa i Przemysłu zorganizowana we Lwowie w 1877r. Przybyło na nią 150 000 osób. Inną tego rodzaju imprezą była Powszechna Wystawa Krajowa we Lwowie, połączona z obchodami 100-lecia powstania kościuszkowskiego /w 1894 r./. Na wystawę przyjechało kilkaset tysięcy osób.

W okresie międzywojennym imprezami przyciągającymi turystów były targi odbywające się w Poznaniu, Lwowie i Wilnie oraz Powszechna Wystawa Krajowa w Poznaniu w 1929 r., na którą przybyło 400 000 osób.

Podobnie jak starożytne olimpiady tak i obecne imprezy sportowe stają się atrakcjami turystycznymi na skalę światową. Pierwsza olimpiada, której nadano turystyczny charakter odbyła się w Berlinie w 1936 r. Władze hitlerowskie chciały przy okazji olimpiady przeprowadzić wielką kampanię propagandową.

W Polsce na imprezy sportowe zjeżdżają dziesiątki tysięcy kibiców z całego kraju. Nawet zawody międzyklubowe ściągają wielu turystów, przyjeżdżających na te imprezy autokarami z odległych stron kraju.

Podobny charakter mają imprezy związane z różnymi rocznicami narodowymi. Takie kilkudniowe zloty organizowane były przez Sokołów czeskich, skąd szybko forma ta przeniosła się na teren Polski. Pierwszą imprezą, która, jak podaje ówczesna prasa krakowska zgromadziła ponad 100 000 osób, był zlot zorganizowany w dniu 15 lipca 1910 r. w Krakowie w 500 rocznicę bitwy pod Grunwaldem. Podobny zlot, 50 lat później, zgromadził na polach Grunwaldu ponad 200 000 osób. Obfitowały w tego typu zloty lata 1960-1966 w związku z obchodami Tysiąclecia Państwa Polskiego.

W latach międzywojennych rozpowszechniły się imprezy turystyczno-kulturalne, jak Dni Krakowa, Dni Morza, Święto Gór. Celem wycieczek były również imprezy kulturalne. W latach ' trzydziestych zaczęto organizować przyjazdy do teatrów, a chętnych do obejrzenia ciekawszych sztuk teatralnych przewożono tzw. pociągami popularnymi. Podobny charakter mają wycieczki do muzeów.

Szczególne znaczenie ma turystyka kwalifikowana, stanowiąca formę wędrowania połączoną z wysiłkiem fizycznym i wymagającą umiejętności technicznych. W czasach Chałubińskiego wędrowało po Tatrach kilkaset osób. Na przełomie wieków liczba ta wzrosła do około 1000, by w latach trzydziestych dojść do 120 000. Po II wojnie światowej na skutek ograniczeń wprowadzonych przez Zarząd Parku Narodowego i zmianę form wycieczkowania liczba wędrujących ścieżkami wśród gór wzrasta aczkolwiek nie w takim stopniu jak liczba przybyłych do Zakopanego /około 200 000/.

Bieszczady w 1932 r. zwiedziło 3000 osób, w 1965 r. - 15 000, a w 1975 r. - około miliona osób.

Pewnym wskaźnikiem rozwoju ruchu turystyki w górach jest liczba przyznawanych Górskich Odznak Turystycznych. W latach 1935-1939 GOT zdobyło 470 osób, w 1939 - 190, w latach 1949-1965 - 275 639, a więc średnio 16 000 rocznie. W 1968 r. GOT zdobyło 21481 osób, a w 1975 r. - 34 000.

Imprezy turystyki kwalifikowanej organizowane w zasadzie przez PTTK, objęły w 1965 r. 517 000 osób. Są to wycieczki, rajdy, spływy.

Obok pobytów i wycieczek ludzie XIX i XX wieku zaczęli jeździć na krótkie wypoczynki sobotnio-niedzielne zwane wypoczynkiem świątecznym. Wywodzi się ona w pewnej mierze z tradycyjnych dorocznych wypraw na odpusty i połączone z nimi jarmarki. Takie wypadki na Bielany na odpust istnieją w tradycji Warszawy i Krakowa od stuleci. Te tak zwane "majówki" stały się zwyczajem pielęgnowanym nie tylko w niedziele i święta, ale również i w inne dni wolne od pracy. Wiemy np., że warszawiacy chętnie wyprawiali się w takie dni na Kawczą Kępę czyli obecną Saską Kępę .

Pierwsze kolejki i wyciągi powstały w Szwajcarii, gdzie w 1871 r. zbudowano kolejkę zębatą na Rigi. W latach 1898-1912 zbudowano w Szwajcarii kolejkę zębatą prowadzącą na Jungfrau kilkukilometrowymi tunelami pod słynną ścianą Eigeru. Było to na owe czasy niezwykłym osiągnięciem technicznym. W 1899 r, było w Europie 80 kolejek górskich wszelkich typów.

Prawdziwy rozkwit kolejek górskich rozpoczął się dopiero po II wojnie światowej.

W Polsce pierwsze projekty budowy kolejek powstały w 1902 r. Opracowano wówczas plan budowy kolejki zębatej na Świnicę. Projektant, inż. Dzieślewski zwrócił się w tej sprawie do sejmu galicyjskiego uzyskując poparcie również i ze strony Towarzystwa Tatrzańskiego. Kolejka miała łączyć się z projektowaną ze strony węgierskiej kolejką na Liliowe.

Zgoda Towarzystwa Tatrzańskiego na budowę kolejki była istotnym naruszeniem statutowych zasad ochrony przyrody i wywołała w szeregach członkowskich gorący protest, uwieńczony zaniechaniem projektu budowy. Najbardziej zdumiewającym argumentem na rzecz budowy kolejki było twierdzenie, że będzie ona służyć m.in. do transportu kamienia z Tatr. Wynikało to stąd, że rząd austriacki nosił się z zamiarem rozpoczęcia budowy kanału, który uczyniłby spławnym odcinek górnej Wisły. Budowa śluz kanału wymagała 100 wagonów granitu rocznie. Dzieślewski uzasadniał zatem ekonomiczne korzyści eksploatacji kamienia w Tatrach, które miały się przyczynić do obniżenia kosztów budowy kanału.

W 1913 r. pojawił się nowy projekt kolejki zębatej na Krzyżne.

Sprawa budowy kolejki n Tatrach stała się znowu aktualna w 1935 r. Ministerstwo komunikacji zainicjowało budowę kolejki linowej na Kasprowy Wierch. Pakt ten wzburzył poważnie opinię publiczną, gdyż w połączeniu z innymi planami inwestycyjnymi w Tatrach był groźbą dla utrzymania się stanie niezmiennym przyrody górskiej. Po 40 latach pracy kolejka przewiozła prawie 12 mln osób i wykazała celowość budowy tego typu urządzeń. Kolejki górskie skoncentrowały niewątpliwie ruch w Tatrach na kilku szlakach pozostawiając znaczne połacie gór poza wszelkim ruchem. W latach

międzywojennych ukończono jeszcze dwie kolejki linowo-terenowe: na Gubałówkę w Zakopanem i na Górę Parkową w Krynicy.

Kolejki i wyciągi są ważną atrakcją urozmaicającą pobyt w miejscowościach turystycznych. Szczególne znaczenie mają obydwie wyciągi w Karkonoszach, które przewożą rocznie około 300 000 osób. Bez kolejek nie mogłoby być mowy o masowym rozwoju sportu narciarskiego.

Stały się one silnym bodźcem dla rozwoju miejscowości, w których zostały zlokalizowane, przekształcając w znacznej mierze charakter turystyki narciarskiej. W miejscach dawnych wędrówek i wycieczek, większość narciarzy ogranicza się do zjazdów na trasie między górną i dolną stacją kolejki lub wyciągu. Wiek XIX to wiek hoteli. Dawne gospody i zajazdy z ogólnymi salami noclegowymi przyjmują kształt obecnych obiektów noclegowych.

Pierwsze takie hotele zbudowano w 1794 r. w Nowym Jorku. Jeden z nich nosił nazwę "The City Hotel" i miał 73 pokoje. W 1829 r. powstał hotel w Bostonie pod nazwą "Tremont", mający co było dotychczas tylko wyjątkowo stosowane, pokoje pojedyncze i podwójne zamiast wieloosobowych. W Europie takim hotelem dzielącym epokę gospody od współczesności stał się zbudowany w latach 1807-1809 Badiacher Hof w Baden-Baden koło Rastatt Bawarii.

Rozbudowa kolei żelaznej w XIX w. wprowadza typ hoteli dworcowych położonych w okolicy stacji - obliczonych na krótkie kilkudniowe pobyty. W latach pięćdziesiątych XIX n. powstało pierwsze towarzystwo akcyjne prowadzące hotel Grand w Paryżu, podobne towarzystwa zbudowały w 1874 r. hotele w Berlinie, m.in. "Kaiserhof". Na początku XX. w. B.Statler w Stanach Zjednoczonych stał się twórcą pierwszego wielkiego towarzystwa budowy hoteli w całym kraju. Koncepcję Statlera przejął w latach pięćdziesiątych XX w. Hilton budując hotele dla turystów amerykańskich na całym świecie. W końcu XIX w. hotele stały się zjawiskiem powszechnym, np. w Szwajcarii w 1894 r. było ich już 5909.

W Polsce pierwsza gospoda, o charakterze przypominającym współczesny hotel powstała w Warszawie w 1620 r. przy ul. Długiej. Nosiła ona nazwę "Giełda". Służyła głównie kupcom i rzemieślnikom. Wspomina ją Adam Jarzębski w swoim "Gościńcu".

W końcu XVIII w. gospody zaczynają nazywać hotelami. Pierwszy znany hotel powstał przy ul. Tłumackiej i nosił nazwę "Pod Białym Orłem". Studnię tego hotelu oglądamy do dziś. Jest to znana "Gruba Kaśka". Hotel prowadził dobrą kuchnię - za obiad płacono ogromną na owe czasy kwotę 4 zł.

Poza hotelami dużą rolę odgrywają schroniska turystyczne. Początkowo były to prymitywne urządzenia mające chronić turystę zwłaszcza w górach, przed złą pogodą. Nocowano w nich przeważnie na salach ogólnych w prymitywnych warunkach. Budynki były z drewna lub kamienia. Schroniska początkowo zaczęły powstawać w Alpach, skąd rozpowszechniły się w górach całej Europy.

Pierwsze prymitywne schroniska zbudowano w naszych górach przy okazji pobytu na Babiej Górze palatyna Węgier arcyksięcia Józefa Habsburga w 1606 r. Był to prowizoryczny drewniany schron. Ze schroniska tego nie pozostało jednak wkrótce śladu. Nieco później, bo w 1836 r. właściciel Zakopanego Edward Homolacs wystawił koło Morskiego Oka nie zagospodarowany schron. Był to drewniany budynek wyposażony w kuchnię. W 1865 r. schronisko to zniszczył pożar. Pierwsze trwałe schronisko w Polsce zbudowało TT- przy Morskim Oku w 1874 r. Następnie powstały schroniska: w 1875 r. na Krzyżnem, w 1876 r. w Roztoce i w Dolinie Pięciu Stawów Polskich. Wiele ze zbudowanych wówczas schronisk już nie istnieje, np. na Krzyżnem czy zbudowane w 1890 r. schronisko pod Świnicą. W okresie międzywojennym schroniska zaczęto również budować na terenach nizinnych. Przewodziło w tym PTK.

PTT kontynuowało budowę schronisk w górach, powołując w 1937 r. specjalny fundusz na ten cel. W 1925 r. powstał słynny Murowaniec w Tatrach, a następnie liczne schroniska w Beskidach, Gorcach i Karpatach Wschodnich. Schroniska

coraz bardziej zaczęły podnosić swój standard, czego przykładem był hotel górski na Kalatówkach zbudowany przez ligę Popierania Turystyki.

Łącznie w okresie międzywojennym w 270 schroniskach było 18 300 miejsc noclegowych, w tym w górach - 8600, a na pozostałym terenie kraju - 9700 /1939 r./.

## ORGANIZACJE TURYSTYCZNE W EUROPIE W XIX I XX WIEKU

Wzrastający ilościowo i urozmaicony w formach ruch turystyczny, szybko odczuł potrzebę stworzenia własnych form organizacyjnych. Pierwsze takie próby podjęli turyści którzy szukali np. w górach form wyżycia się, szukali możliwości bezpośredniego zetknięcia z naturą. Pragnienie pokonania trudności, przezwyciężenie strachu, własnej słabości - oto ważne zadania przyświecające członkom klubów alpejskich. Kolejno powstawały angielski The Alpine Club /w 1857 r./, austriacki Oeeterreichischer Alpenverein / w 1862 r./, Schweizer Alpen Club / 1863 r./, Club Alpino Italiano /1863/ i Deutacher Alpenverein /w 1869 r./.

Na rozwój klubów alpejskich - podobnie zresztą jak i sportu - wpłynęła w XIX w. zmiana trybu życia człowieka. Miejsce dawnego żołnierza, wojownika, myśliwego czy rolnika, spędzającego znaczną część czasu na wolnym powietrzu w ruchu i wysiłku fizycznym, zajmuje pracownik fizyczny lub umysłowy. Praca umysłowa w biurze, życie w mieście rozrastającym się coraz bardziej do rozmiarów metropolii-giganta, rodzą potrzebę wysiłku i ruchu. Zmiany te leżą u podstaw sportowego nurtu w turystyce, nurtu który do dziś zachował żywą treść i prężność organizacyjną przejawiając się w tak zwanych formach turystyki kwalifikowanej: górskiej, narciarskiej, kolarskiej, żeglarskiej, kajakowej i in. W tym samym zresztą okresie co kluby alpejskie lub w niewiele lat później zaczęły powstawać kluby żeglarskie /Jacht Club/, kluby



cyklistów, a już w początkach XX w, towarzystwa narciarskie. Szczególnie wcześniej zaczęły się rozwijać kluby kolarskie. Kluby takie powołały w Anglii , Francji, Włoszech, Niemczech i Austrii. Jacht Club we Francji powstał w 1876 r. Tego rodzaju kluby i towarzystwa, dziś określane jako sportowe, wówczas były w pierwszym rzędzie organizacjami turystycznymi. Początkowo formą pracy klubów kolarskich czy wioślarskich były wycieczki urządzone dla członków klubu, dopiero później zaczęli się wyłaniać spośród członków zawodnicy, a imprezy zaczęły przybierać charakter zawodów sportowych, mających również walory widowiskowe.

W początkach XIX w. tworzy się nowa forma zainteresowania człowieka otaczającymi go zjawiskami życia, przyrody, zabytkami historii. Te cele przyświecają narodzinom potężnego ruchu organizacyjnego, jakim stał się w Niemczech, Austrii i Szwajcarii ruch krajoznawczy zgrupowany w "Vereine für Heimatkunde". W połowie XIX w. zrzeszenia tego typu powstały w każdym niemal powiecie lub mieście wymienionych krajów. Romantyczny stosunek do przeszłości, kultury ludowej przyczyniał się do zainteresowania towarzystwami w niektórych kręgach mieszczaństwa. Stały się jednocześnie "Vereine" kuźniami germańskiego szowinizmu, zwłaszcza na wschodzie Niemiec, gdzie kultywowały troskliwie tradycje walki z żywiołem słowiańskim.

We Francji rozwój pierwszych organizacji turystyczno krajoznawczych łączy się z działalnością Jean Charles-Bruna. Zwrócił on szczególną uwagę na zainteresowanie przeszłością historyczną regionu. Zgodnie z jego wytycznymi poznanie zabytków, osobliwości, jak też aktualnej sytuacji gospodarczej najbliższej okolicy stanowi podstawę działalności organizacji krajoznawczej. Założenia te stały się później wzorem dla działalności regionalistycznej w Polsce.

W latach osiemdziesiątych XIX w. na bazie ruchu krajoznawczego zaczynają powstawać liczne towarzystwa grupujące amatorów wędrówek turystycznych. Touring Cluby stają się podstawowymi formami organizacji turystycznych w społeczeństwie burżuazyjnym. W 1890 r. powstaje Touring Club de France, pierwsze organizacje na świecie wyraźnie stawiające jako cel swej działalności rozwój wszelkich form turystyki, a więc i turystyki automobilowej, narciarskiej i

kolarskiej. W tym samym okresie powstaje nawet w Ameryce Południowej Touring Club Urugwaju. Touring Club tak małego kraju jakim jest Belgia liczy obecnie 400 000 członków. W Czechach w 1888 r. powstaje Klub Czeskich Turystów liczący początkowo 47 członków. Klub ten w 1919 r połączył się ze Słowackim Tatrzańskim Związkiem Turystycznym w jednolity Klub Czechosłowackich Turystów. W 1925 r. Klub ten liczył 50 000 członków zgrupowanych w 250 oddziałach /powiatowych/ i 28 żupach /okręgach/. Klub posiadał własną organizację młodzieży turystycznej i kółko alpinistyczne "James" liczące 400 uczestników.

W 1925 r. powstała w ramach Klubu Straż Górska, mająca na celu ochronę przyrody.

Na Węgrzech organizacja turystyczna o mieszanym węgiersko-niemieckim charakterze powstała w Kieżmarku w 1879 r. pod nazwą Karpathenverein.

W Bułgarii istniejący do dziś Bułgarski Związek Turystyczny powstał w 1895 r. z inicjatywy Aleko Konstantinowa i Iwana Wazowa, czołowych wówczas pisarzy bułgarskich.

Ruch rozwijających się w całej Europie towarzystw turystycznych i turystyczno-sportowych szybko doprowadza do powstawania związków międzynarodowych łączących te organizacje. W 1898 r. w Luksemburgu powstaje Międzynarodowa liga Towarzystw Turystycznych /LIAT/ przekształcona w 1919 r. w Międzynarodowe Zrzeszenie Turystyczne /AIT/, które łączy wiele organizacji typu Touring Club de France, to znaczy zajmujących się statutowo wszelkimi formami turystyki. AIT przechodzi w 1919 r. zasadniczą reorganizację, która kieruje jego działalność w stronę turystyki samochodowej, a w pierwszym rządzie ujednolicenia przepisów i form przejazdu samochodem z państwa do państwa. Takie formy ułatwień jak międzynarodowe prawo jazdy lub międzynarodowe dowody rejestracyjne /"tryptyki"/ wprowadzone zostały przez AIT i stanowią ogromny dorobek tej organizacji, mimo ,że na wiele lat czynności administracyjne przesłoniły inne formy działalności, znajdujące się w kręgu zainteresowań AIT. Dopiero obecnie, kiedy w ruchu samochodowym nastąpiła istotna liberalizacja - przez zniesienie wymaganych dotychczas dokumentów pomiędzy

licznymi krajami – obserwujemy ponowne zainteresowanie innymi formami turystyki. Szczególnie występuje to w dziedzinie kolarstwa. AIT organizuje turystyczne zloty kolarskie, z których trzy odbyły się w Polsce /1959, 1964 i 1972/.

W 1925 r. powstała w Paryżu Rada Centralna Turystyki Międzynarodowej .Była to organizacja skupiająca jednocześnie przedstawicieli poszczególnych rządów jak i reprezentantów organizacji turystycznych. Kongres odbył się w 1935 r. w Krakowie.

Obok omówionych poprzednio organizacji turystów powstawały organizacje tych osób, które świadczyły usługi. Podstawową bazą noclegową, dzięki której rozwijał się ruch turystyczny, były izby w domach prywatnych. Pierwsi turyści, zarówno w Szwajcarii jak i u nas w Zakopanem, korzystali z usług miejscowej ludności. Standard usług świadczonych przez ludność wiejską był początkowo niski, a chłopci nie zawsze mogli zaspokoić wymagania klienta.

Dla uporządkowania związanych z tym problemów dość wcześnie zaczęły powstawać w różnych krajach Europy terenowe organizacje zrzeszające hotelarzy, restauratorów, przedsiębiorstwa komunikacyjne, które pod patronatem władzy lokalnej dbały o przygotowanie bazy, jej poziom oraz propagandę.

W latach pięć dziesiątych naszego stulecia we wszystkich miejscowościach turystycznych Jugosławii powstają "Turiatricke Savezy" /Związki Turystyczne/, które prowadzą propagandę miejscowości, występują z inicjatywą inwestycyjną i organizacyjną w celu podniesienia rangi miejscowości wypoczynkowej.

Nie wszyscy wędrowcy byli na tyle zaradni i doświadczeni, by podjąć na własną rękę trudy podróży. Niekiedy nawet bariery językowe były nie do przebycia, nie mówiąc już o innych trudnościach związanych z organizacją podróży. Dlatego już w średniowieczu istniała przy bardziej uczęszczanych szlakach instytucja zwana "Passeggi". Służyła ona pomocą podróżnym udającym się m.in. do Rzymu. Na Bliskim Wschodzie instytucja dragomanów spełniała rolę tłumaczy, przewodników, doradców, a nawet bankierów. W miarę jak wzrastał się ruch turystyczny zwiększała się potencjalnie liczba

osób, które bez pomocy nie dałyby sobie rady w podróży. Początkowo korzystali oni z usług krewnych i znajomych, łączyli się w grupy celem wspólnego odbycia wędrowki.

W 1841 r. nauczyciel szkółki niedzielnej, stolarz z Leicester, Thomas Cook zorganizował dla swych wychowanków i członków Towarzystwa Wstrzemięźliwości wycieczkę do Longborough. Organizacja tej wycieczki była początkiem powstania biur podróży. Zainteresowanie metodą pracy Cooka było ogromne. W 1845 Cook wydał pierwszy przewodnik po Anglii dla użytku swych klientów. W 1856 r. zorganizował pierwszą wycieczkę na kontynent. Przełomowym był rok 1879, w którym Cook otrzymał zlecenie od rządu brytyjskiego przetransportowania armii angielskiej do Sudanu. Na grobie zmarłego w 1892 Cooka umieszczono napis "He made world travel easier" /uczynił łatwiejszym podróżowanie po świecie/. Jego spadkobierca zorganizował w 1908 r. jeszcze jedną niecodzienną wycieczkę, mianowicie pielgrzymkę cesarza austriackiego Franciszka Józefa i jego świty do Jerozolimy.

W 1929 r. biuro Cooka połączyło się z biurem Wagons Lita. Jeszcze za życia Cooka powstały w Anglii takie biura jak: Dean and Dawson /1871 r./, Politechnic Tours /1898 r./ i inne.

Jedną z ciekawszych jest historie powstania American Express Company. Firma ta stała się biurem podróży mimo woli. Zajmując się innymi sprawami wprowadziła jako jedną ze swych czynności w 1882 r. Money-Order, a w 1891 r. Traveller Cheque. Gdy w pierwszym roku sprzedano tych ostatnich za 9000 dolarów, to w 1913 r. za 32 mln dolarów, a dziś wielkości te sięgają kwot miliardowych. Podobnie jak w swoim czasie Cook również i American Express oddał przysługi armii organizując po zakończeniu II wojny światowej wycieczki po Europie dla żołnierzy amerykańskiej armii okupacyjnej. W Niemczech pierwsze biuro podróży założył w Stuttgarcie w 1842 r. J.Ronningen, a C.Stangon w Berlinie w 1863 r. Wpływ na organizację biur niemieckich miała linia żegluga Hamburg-Ameryka, zwana "Hapag". W 1917 r. przyczyniła się ona do powstania wielkiego narodowego biura podróży, w którym stały się udziałowcami głównie przedsiębiorstwa przewozowe, z koleją włącznie. Biuro nosiło do 1945 r. nazwę MER .

Idea narodowych biur podróży opartych o organizację kolei przyjęła się i w innych krajach. We Włoszech w 1921 r. powstaje CIT /Compania Italiana de Turismo/, w Czechosłowacji powstaje po I wojnie światowej "Cedok" /1920/, w Jugosławii "Putnik" /1923/, w Szwecji i Norwegii istnieją już od 1901 r. biura podróży kolei państwowych. We Francji, Stanach Zjednoczonych choć nie ma biur oficjalnie uznanych za narodowe, opartych na kapitale państwowym, z wielotysięcznej masy tego rodzaju organizacji wyłaniają się powoli monopolistyczne giganty, jak American Express i in. Szczególną rolę w obsłudze podróżnych zaczynają spełniać światowe linie lotnicze jak TWA, PANAM, SAS, Air France i inne, które powoli przejmują funkcje biur podróży, załatwiając dla swych pasażerów wszystkie usługi, poczynając od noclegów, a kończąc na środkach transportu lokalnego, wyżywienia i przewodnikach. Wprowadzenie organizacji tanich wycieczek lotniczych, jak np. inclusive tours obejmujących wymienione świadczenia przyspiesza proces przejmowania funkcji biur podróży przez linie lotnicze. Na terenie Rosji carskiej nie było biur podróży. Dopiero władza radziecka powołała w 1921 r. instytucję "Derutra", częściowo jako przedsiębiorstwo spedycyjne. Udziałowcami był rząd radziecki i wspomniany już Hapag, który zresztą się wkrótce wycofał. W 1929 r. zorganizowano Wszechzwiązkową Spółkę Akcyjną "Inturist", która stała się reprezentantem polityki turystycznej Związku Radzieckiego.

Stosunkowo wcześniej, bo w 1924 r. powstał AGOT Zrzeszenie Wielkich Organizacji Biur Podróży z siedzibą w Wiedniu. Skupiały się tam biura typu CIT, "Cedok", "Ibus". Natomiast małe i prywatne biura podróży należały do Międzynarodowej Organizacji Biur Podróży z siedzibą w Rzymie. W Ameryce powstała ASTA /Amerykańskie Stowarzyszenie Biur Podróży/.

Po II wojnie światowej podział poprzedni został zaniechany, biura skupiały się, obok istniejącej ASTA, w dwu federacjach. Są to paryska FIAV /Międzynarodowa Organizacja Agentów Podróży/, londyńska WATA /Światowa Organizacja Biur Podróży/. Po wieloletnich dyskusjach w 1966 r. Nastąpiło zjednoczenie obu tych potęg międzynarodowych.