

THE HISTORY OF TOURIST TRANSPORT AFTER THE MODERN INDUSTRIAL REVOLUTION

The history of tourist transport

BEATA GIERCZAK

University of Economics in Poznań, Chair of Tourism

Mailing address: Beata Gierczak, University of Economics, Chair of Tourism, 10 Niepodległości Ave., 61-875 Poznań, tel.: +48 61 8543766, fax: +48 61 8668924, e-mail: b.gierczak@interia.pl

Abstract

The article focuses on the changes in the development of tourism transportation, which occurred after the invention of the steam engine in 1769 by Watt. The stages in tourism transport after the industrial revolution have been introduced. The article also deals with changes occurred in all modes of transportation, taking into account the speed of the trip, the quality of transport services and the pace of the development of the touristic movement as well as the pro-ecological actions.

Key words: tourism transport, the industrial revolution in transport, stages in the history of transport, modes of tourism transportation

Introduction

The factors affecting the growth of tourist traffic include the development of tourist transport. The changes that have taken place in tourist transport over the centuries show how intensely this industry is connected with all forms of human activity, including tourist activity.

The progress of resources and transport infrastructure, resulting in acceleration of travel, its greater comfort and lower cost, allowed for mass public participation in tourism [1]. However the greatest transformations in tourist transport that influence covering enormous distance in a very short time, have been seen in the last two centuries, specifically since 1769. That year marks the conventional starting point of the Great Industrial Revolution, which changed transport. From then on, all the activities related to tourist transport, have been aiming to improve the quality of services and increase the speed of transport modes in order to cover space quickly.

The revolution in tourist transport was associated and took place with the adjustment of its resources, infrastructure and organization to the ever changing needs that had arisen in connection with changing preferences in tourist services. Also the role of transport in tourism is not only limited to its instrumental function of transportation. Transportation service is an integral part of each tourist programme, and the creation of appropriate transportation facilities determines the development of tourist traffic [2].

In the 19th century, the widespread use of the steam engine made travel by rail and steamships popular, and the invention of the gasoline engine as well as the development of hard surface roads resulted in the development of motorised tourism. 20th century innovations led primarily to the development of air transport, and the 21st century allows for the development of space tourism.

The relationship between transport and tourism is in the form of feedback and full mutual correlation. Transport development is *conditio sine quo non* of the development of tourism, and progress as well as changes in tourism affect the development of transport.

Changing trends in tourism, increased awareness and maturity of travellers as well as their growing requirements and expectations, have initiated a number of activities in tourist transport. New transport modes that enable their implementation have emerged with the development of new disciplines, specialisations and directions in tourism.

The purpose of this article is to describe and systematise the changes in the history of transport after 1769 in the context of tourist phenomena. In addition, the study attempts to identify and indicate the phases in the development of tourist transport after the Great Industrial Revolution. Technological changes in various branches of transport affecting the quality and time of travelling as well as pro-eco activities related to transport infrastructure were primarily taken into consideration when identifying the phases.

Determinants of the development of tourist transport

Both, biological and social needs, initiate the motivation process, prompting the individual to specific actions aimed at satisfying them [3]. The needs related to the transportation of people for touristic reasons now play an important role in the entire hierarchy of human needs.

The ability to move quickly which enables us to see more as tourists is not the only asset of the modern tourist transport. In order to meet the needs of tourists and tourism, in addition to its principal transport function, transportation has become an end in itself. The examples are tourist trains and the latest models of aircraft. They provide high on-board quality and a wide range of attractions and entertainment. Recently the innovative transport activity in tourism has also been apparent in other areas. Research enables the invention of means of transport which owing to their technological capabilities initiate the creation or development of tourism in areas or places that have so far remained almost a dream. Here, in turn, a good example are space ships, submarines and aircraft-hotels. Transport is said to have become a key tourist link between existing tourist motivations and reception areas.

The demand for transport services stimulates the growth of transportation offers, which can be seen in the increase of the number and quality of means of transport. The decision which means of transport to choose is determined not only by the need of reaching the required destination but also by the quality level and attractiveness of the services the means offers. Table 1 shows the number and a variety of means of transport which a modern tourist can use.

Table 1. The modes of individual and collective tourism transportation

Air transport	Land transport	Water transport (inland, sea and ocean)
<ul style="list-style-type: none"> • The balloon • The paraglider • The airplane • The spaceship • Other means of transport 	<ul style="list-style-type: none"> • The bus, the coach • The train • The tram • The car • The bicycle • The underground • The rotel • The ski • The moped • The snow scooter • The sledges • The Quad • The Horse-drawn carriages • The Chinese rickshaw • The campers • Animals: the horse, the camel, the elephant, the donkey • Cable transport: aerial lifts and surface cable transportation • Other means of transport 	<ul style="list-style-type: none"> • The ferry • The yacht • The passenger ship • The jet ski • The hovercraft • The kayak • The motor boat • The water bicycle • The water tram • Other means of transport

The development of tourist transport in each country and continent depends on many factors which can be arranged in the following groups, namely [4]:

1. natural and cultural – the environment (such as topography, climate), geographical location, territorial size, the condition and distribution of natural resources including natural attractions, the location and uniqueness of historical objects, the periodicity of cultural and artistic events, religious and cultural diversity, the existence or absence of natural transport routes;
2. economic – the level of productive forces, the level of technology and the organization of production, economic structure, the level of industrialization, production technology, the size and structure of industrial and agricultural production, the organization of trade, the regional system and geographical distribution of various branches of production, the adapted economic policy, the size of national income and its distribution, research funding for the development of the latest means of transport, openness to innovation;
3. demographic – the demographic structure of society, population growth, urbanization level;
4. social and welfare – the state of relations of production, the level of social needs including needs related to travel and leisure, social and territorial division of labour, the level of living standards, the level of spiritual culture, the level of population mobility, education, tourist culture and ethics of transportation services;
5. political – the system of the management of the country in the transport sector, clarity and transparency of legal regulations in tourism.

The development of transport in tourism is a continuous process that takes both the above mentioned factors and also many others into account. The subject literature shows various divisions of transport into periods of development [quot. after 4].

It is also believed that the development of transport in the last two centuries appears to be comprehensible only after being examined by the rhythm of long-term economic cycles of oscillation, the so-called Kondratieff-Schumpeter cycles [5].

However, there are no references and studies related to the periodisation and division of tourist transport. Thus this division must take into account mainly the changes in tourism apart from political events, geographical discoveries, the changes in technology and quality of service. In addition, critique of the modern tourist industry [6], which is the result of the opinion that the development of tourism has also been accompanied by negative phenomena listed below, has proven helpful in arranging certain facts:

- the opportunity to travel for only the privileged social groups (aristocratic strata) that have money and time,
- excessive ‘mass’ nature of tourism, reflected in the ‘seriality’ and the lack of customization of offers,
- pathologies, cultural conflicts, crime-related phenomena, commercialization of hospitality,
- devastation and pollution.

The periods in the development of tourism have also been of significant importance when dividing tourist transport into periods [7]. The history of tourist transport after 1769 was divided into the following phases or periods:

1. from 1769 to 1879 – the steam engine phase,
2. from 1879 to 1945 – electricity and the internal combustion engine phase,
3. from 1945 to the present – the jet phase.

The above mentioned contractual phases are breakthroughs in qualitative changes in the development and operation of mechanized tourist transport, which have taken place as a result of gradual and continuous changes in transport volume.

Tourist transport between 1769-1879

The first phase in the history of tourist transport was commenced by Watt’s steam engine invention in 1769. That was considered the beginning of the Great Industrial Revolution, which also encompasses tourist transportation. Then followed travel boom, which gave rise to the modern tourism.

The needs of tourist activities were becoming bigger since a new, rich and resilient social group called the bourgeoisie, spending more and more time and money on exploration and relaxation journeys, had entered the international tourism market. Owing to the bourgeoisie the so far absent consumptionist tourism had been created, which was primarily focused on meeting tourism demand.

The first new tourist organizations were created with the dissemination of tourism and regulations. Travel time from home to the places of high tourist attractiveness was also significantly reduced. The way to travel became more comfortable and customer-oriented. Changes in public awareness of perceptions of tourism and travel took place. The customers then became more demanding and the idea and possibility of relocation seemed to have been insufficient.

The invention of the steam engine contributed to the invention of steam cars, unfortunately extremely heavy and noisy, resembling road rollers thus not suitable for passenger transport.

The implementation of the steam engine in steamboats was of more importance for tourist transport. Already in 1801-1802 William Symington had built and tested the ‘Charlotte Dundas’ – the first fully practical steamboat for inland navigation. But she did not meet expectations as the stern wheel paddle steamer generated waves which eroded ground channel banks [8].

Another example was the steamboat the 'Clermont,' which thanks to Robert Fulton had made her first cruise on the Hudson River in 1907 and became the first coastal steamer on the New York-Philadelphia route. However, the first steamer to have sailed the North Atlantic in 1818 was the 'Savannah' [8].

Owing to steamboats travel became faster, cheaper, more convenient and accessible to the wider public. Passenger steamers had already offered comfortable passenger compartments. Luxurious multi-class steamers considered floating hotels were in use especially along Russian and American rivers.

The industrialization process led to changes in lifestyle and increased the need for rest after work. This rest, which later improved the quality of transport and tourist services, was meant to fully meet the needs of travellers. Good quality and high standard of the services offered were no longer exclusively the domain of the rich and influential.

Huge changes were also evident in road transport. The end of the 18th century and the first half of the 19th century were concerned with equipage land transport. Innovation was expressed in the spread of the construction of hard surface roads, or motorways, which were built by the method of building the breakstone surface on flexible substrate. Such roads had already been present in the Kingdom of Poland in 1822 [9].

It is worth noting that already in 1817 the first bike without pedals (dandy-horse) had been invented by von Drais of Germany. It was propelled by the rider pushing along the ground with the feet [7].

Throughout the first quarter of the 19th century experiments were being carried out that led to the creation of efficient rail transport. Tests of mechanisation of trackless road transport were commenced. In England, in 1801 Richard Trevithick made the experiment driving such a vehicle accompanied by 7 passengers. In 1803 the improved Trevithick steam vehicle took 10 passengers on a 150-kilometre journey at 16 km/h, then in 1824 a 15-passenger steam coach was invented that reached a top speed of 12 km/h [8].

On September 27, 1825 Stephenson's locomotive had pulled the first purpose-built passenger car along the Stockton to Darlington route. Then the world's first railway was created. However, Stephenson had improved his invention and on 28 September 1829 his 'Rocket' won the historical contest, beating his competitors. The 'Rocket' locomotive weighed 4.5 tonnes and reached the speed of 56 km/h. Stephenson's victory gave birth to railway [10].

In the same year a regular Gloucester to Cheltenham Railway service was opened in England. Soon railroads had been created in France, Germany and Russia in order to conquer all continents later. In 1830 a 56-kilometre Liverpool-Manchester Railway service was created, which was intended only for steam trains.

The second quarter of the 19th century was considered a pioneer period in rail transport. In 1840 there were 8 000 km of railway lines, of which 5 000 km in North America, and 3 000 km in Europe. In 1850 these lines expanded to 38,000 km and were mainly located in Europe (24 000) [8], then in 1890 the total length of the world's railway lines was 615 000 km.

Undeniably rail transport became the main means of tourist transport. Travellers were not at all discouraged by low speed and lack of comforts or even the press campaign that presented ridiculous arguments about how harmful such rapid travel on passengers' health had been.

Inland water transport and stagecoach companies were against rail transport and operated only in rail-free areas. Although the mail coach, the fastest means of land transportation capable of carrying a dozen people, reached a maximum speed of

15-16 km/h, passenger trains carrying many more people at a time at the speed of 70-80 km/h were very popular [11].

Tourist services performing in cooperation with railways became the first form of organized excursions. In 1841 Thomas Cook's 'holiday train' from Leicester to Loughborough should be mentioned. 570 passengers that had tea and biscuits served were conveyed to the strains of music at the distance of 10 miles for a single shilling. Less than 20 years later, in 1858 the first sleeping cars and restaurants meant for carrying tourists on long distances were created [9]. George Pullman developed a prototype of the present day railway sleeping car. In 1863 he created the Pullman sleeping car on spring carts, divided into compartments and the corridor. Later in 1888 gas lamps were used to illuminate wagons [12].

The development of railway transport was accompanied by continuous progress in the improvement of rolling stock, routes, and traffic safety equipment. Magnificent metal structures of great span bridges were created including the Simplon tunnel which is 19 803 m long, St. Gothard - 14 900 m long and railway structures to cover long distances (such as the Siberian railway which is 7 400 km long).

The first phase in the history of tourist transport was characterized by an overall increased interest in travel and leisure, although a rich social group called the bourgeoisie constituted the predominant group of tourists. Mainly railway and steamships, two transport modes that dominated the development of tourism in that period, enabled tourist transport.

Tourist transport between 1879-1945

The second phase in the history of the development of tourist transport was commenced in 1879. On 31 May the first electric train debuted at the Berlin Trades Exposition. It did not resemble today's giants. A miniature locomotive pulled three carriages - platforms carrying 6 people. This was Ernst Werner von Siemens' first invention that was soon used up. In 1881 the electric railway had been built along 2.5 distance near Berlin, and two years later the railway between Burgdorf and Thun in Switzerland was electrified. Since then, electric traction had dominated trams, industrial railway, underground, and finally, along with the internal combustion engine eliminated locomotives [10].

The second half of the 19th century was also a period of expansion of passenger transport in urban areas, initially with horse trams, followed by electric, and underground (subway) in large cities [11]. This greatly facilitated tourist and visitor mobility.

In 1888 Bürgenstockbahn, Europe's first electric cable car, was created [13]. In the meantime, an idea that would change the world developed. In fact there came the moment when Gottlieb Daimler pioneered the development of the internal combustion engine, and his son drove in a two-wheeler for the first time, combining fuel, fire, and the piston to drive his vehicle.

Soon, the first car called 'Rover' was created, which would significantly contribute to mass tourism in the future. But it was unattainable and unfamiliar to the majority of people. This vehicle, created in 1885, had equal-sized wheels and ball bearings [9].

However, the creation and development of the motor vehicle did not make tourism flourish. Road infrastructure was a significant and necessary factor of this development. The first asphalt road was created in France in 1854 [9].

The history of the car began at the 1889 Paris Exposition, where the Daimler Company exhibited a 700 RPM two-cylinder engine. However, the car had not been made popular until wheels were supplied with tyres. An Englishman, Robert Thomson, was their inventor and in 1845 he patented a rubber tube

design filled with air, which provided a cushion of air between the road and vehicle itself [11].

The inventions and improvements in car transport relieved rail transport, also greatly improved and spread individual tourism and local traffic among travellers. Many travellers found numerous advantages of car transport, so far absent in rail transport, including the 'door to door' transportation.

The second half of the 19th century was also a crucial period for maritime transport, especially for ocean travel on emerging and developing passenger ships. In addition to cruise packages, transatlantic lines played an important role in tourist transport then.

In 1840 Cunard, a British company, operated the first regular transatlantic voyage. Passenger shipping developed intensively thanks to emigration, and since World War I also owing to tourism. Until the end of World War II transatlantic ships were the only means of intercontinental transport in tourism [14].

The construction and opening of channels such as the Suez Canal, the Corinth Canal and Kiel Canal significantly affected passenger transport and shortened travel time.

New ships, prototypes of modern cruisers, were very well-equipped and offered not only board accommodation and catering services but also additional services that made the voyage pleasant for the travellers.

In 1872, T. Cook had organized the first round the world tour on a ship called the 'Oceanic' [9], and 40 years later in 1912 a passenger liner the 'Titanic' began her maiden cruise. It was the largest passenger steamship in the world at the time, 268 m long and 53 m wide [15], with marble tiled corridors, luxurious restaurants and rooms. 2 584 adventurous tourists who were in the mood for sun were on board of this ship.

Skis, also used by tourists mainly for sports and leisure activities, are worth mentioning as a non-standard and somewhat surprising transport mode. 1888 was the symbolic year as Fritjof Nansen set out on a ski expedition across the Greenland icecap thereby launching the development of skiing.

In the meantime, the bike, an already improved transport mode, used for travelling outdoors and for recreational purposes was introduced in land transport. In 1868 two Frenchmen Pierre and Ernest Michaux invented a chain-driven bicycle with pedals. 20 years later there had appeared a bicycle with rubber tyres [7], then in 1899 the bicycle with Deraillleur gears was developed [9]. This was a very important turning point as it marked the beginning of the development of bicycle tourism.

Yet at the beginning of 20th century, coaches for mass transport of people had appeared and their mass production started in 1907 in America.

The early 20th century was also the birth of aviation. Although the first air trip had taken place much earlier, the invention and construction of a flying machine by the Wright brothers, Orville and Wilbur in 1903 [9] gave a new dimension to air travel. In 1903 the first flight was made on a helicopter called 'Kits Hawk' in North Carolina [7]. Six years later, in 1909 Bleriot completed the first flight across the English Channel in 37 minutes [11]. Since then a race against time has taken place also in the air.

Air tourism started in 1918 and 1919 with the introduction of regular lines on the Paris-Brussels and London-Paris routes and the first regular passenger flights in Europe on the Berlin-Leipzig route. In 1927, American Charles Lindberg made his first solo non-stop flight over the Atlantic on the New York-Berlin route [7]. In 1925 air transport had been prevalent in all the continents, and the regular transatlantic transportation began in 1939. In the same year, the first transatlantic passenger service from America to Europe (Pan American Airways) was commenced [9].

The hovercraft, built in 1828, had been an invention that blended aviation and maritime, but did not become fully implemented in mass transport of people until the 60's [5].

The 20's and 30's of the 20th century were the era of fascinating stories about the legendary Orient-Express train. This was the 'luxurious' train, which travelled from the West to the East along the historic Paris-Istanbul route. Its passengers consisted of mostly military men, aristocrats and industrial barons. This fascination continued until 1940 [16].

The second phase in the development of tourist transport, fundamentally changed its structure to the benefit of less affluent social strata. Particularly, there was the increase in the number of middle class tourists, and in the late 20's lower-level officials and even workers [6].

The 30's and 40's of the 20th century are quite unique in the history of tourism transport. Progress and development had been halted by the war, which clearly restrained tourism growth for a few years, and thus a number of improvement activities of transport modes that served tourism.

Tourist transport after World War II

After 1945 tourism entered a new phase of development, which was characterized by mass travel. The desire to travel that had arisen before the war was so strong that shortly after the war termination special tourist train services were introduced. In 1952 TOUROPA, a German company, launched the first so-called holiday express train on the route from Lucerne to Innsbruck via Lugano, Florence, Rome, Capri and Venice [6].

The third phase of the development of tourist transport brought the most important changes. This phase placed great emphasis on the speed of the transport mode and the quality, which was the level and standard of service. These were the two fundamental aspects that would dominate all tourist activities like never before.

In 1953 the first specialist Vickers Viking aircraft had been designed, a 36-seat twin-engine airliner, which took tourists on two-day tours with a stopover in Lyon, Barcelona, Madrid, Tangiers, Casablanca and Agadir [6].

Also there emerged an idea on the so-called combined trips, especially to the Mediterranean region, partially by train, bus, boat and plane. The 60's brought exotic journeys, first to Africa, soon to South America, North America and South-East Asia [6].

After the jet had been built by the British in 1954, 1956 saw the beginning of jet aircraft era, and yet in 1964 turbojet and turboprop planes flew almost exclusively on long- and medium-range routes [17].

The exact period of the development of mass airline tourism began, which allowed for travel on a global scale and at a very high level of service.

The plane as transport mode, particularly public transport, began to play an important role in the development of tourism. As a result of organizational and technical progress and thanks to the main advantage of the aircraft, speed, as well as the increase in the quality of services, this mode grew and strengthened its position on the transport market. Each subsequent model became safer, more comfortable and faster than its predecessor.

The further progress in air transport resulted in the creation of Concorde, a supersonic passenger airliner in 1976 [9]. On 17 June 1974 Concorde made the first double Atlantic crossing in one day. Such airliners flew mainly on long, inconvenient and time consuming routes including London-Sydney, crossing the Atlantic in less than 3 hours.

They were withdrawn from use in 2003 as they were cramped and uneconomical.

In the meantime, work on the creation of the world's largest passenger airliner was conducted by Airbus company.

The result was the Airbus 380 jet airliner, nicknamed Superjumbo, providing seating for 555 people in a typical three-class configuration or up to 853 people in all-economy class configurations [18].

On April 27, 2005 the A 380 made its maiden flight. The period of the second revolution in aviation has begun since the early 21st century. Air travel is becoming more common, and most passengers are no longer satisfied with the idea of a flight but the conditions it provides.

The Airbus A 380 is the 21st century flagship aircraft, which begins a new era in the history of aviation and sets higher standards of air travel. This plane is not only fast, but way ahead of its competitors in terms of cabin volume. The Airbus is the first plane ever to have two passenger decks, the upper and the main (middle), extending along the entire length of the fuselage and the third deck, the lowest, which serves as staff room and luggage compartment. There is 40% more space on board, which gave way to wider seats arranged in larger distances between the rows. The decks are connected by wide stairs that passengers can use to move freely making use of the available facilities. The gigantic size of the interior allows for luxurious amenities including bathrooms with showers, bars, beauty salons, conference rooms, duty-free shops, libraries, restaurants, cafes, gyms and private cabins [18]. Each passenger can use an on-board telephone, the Internet, and a handset, which is both a remote control for the armchair as well as a TV screen. Passenger facilities are equipped with flexible lamps and video players. The stay and flight are enjoyable thanks to delicious meals prepared by chefs [19].

Airbus competitor Boeing is preparing a new version of the aircraft to compete with the A 380. 450-passenger Boeing 747-8 is meant to be lighter and more economical than Airbus [20].

A French-Japanese team who has entered the competition intends to build a 300-passenger airplane that will have covered a distance of 10-12 thousand kilometres 2-3 times faster than sound by 2020 [21].

It is worth mentioning that in the third phase of the development of tourist transport, precisely between 1960-1980, we heard many opinions about harmful effects of the tourist transportation modes on the environment. For example after a conference in Stockholm there was a need recommendation to use energy-efficient and environmentally friendly procedures for all projects, including transport services. This criticism and many recommendations resulted in a number of beneficial changes for both people and the environment in the transport infrastructure.

The rail became the other transport mode in terms of speed. The idea for the fast train had been born in France, almost 20 years before the first TGV train was introduced. Since the 70's experimental work had been under way to improve this transport mode as far as comfort, safety and speed were concerned. The work resulted in Paris-Lyon TGV train, which reached a maximum speed of 380 km/h on 27 September 1981 [9]. The train is very fast, and each of its specialist carriages is comfortably equipped for travellers. A passenger heads up folding stairs and enters quiet, air-conditioned carriages through the broad, centrally supported, sliding doors and sits down in a comfortably positioned airline seat. Nearly every seat is equipped with a TV set, and the travellers can also use a computer, fax and telephone. Moreover, the train accommodates special rooms for mothers with babies, children's playroom and a fully-stocked buffet [22]. The Italian 'Pendolino', Japanese 'Shinkansen', German 'ICE' and Spanish 'TALGO' offer a similar level of service.

The Japanese go by trains the longest. The first Shinkansen railway line was opened in October 1964. The Japanese also use Maglev (magnetic levitation) technology, which – in the unanimous opinion of experts – will be technology of the future [22]. Maglev technology replaces the track with a system of electromagnets. Owing to the magnetic field, carriages have no contact with the surface of the track, as they constantly hover over it (about 10 cm above the track). The use of magnets has entirely eliminated wheel friction, which greatly reduces the speed in traditional trains. A smooth train track is built of concrete, equipped with electricity supply lines, sensors and two types of electromagnets which must be cooled to very low temperatures.

A magnetic cushion train was scheduled for the first time in 2003 in Shanghai. It reaches an unbelievable speed of 430 km/h over a distance of 31 km and is the fastest passenger train in the world today, although the speed record is beaten every year. The last one of December 2003 was 581 km/h [23]. The world's speed record is also held by the French TGV, which reached the world's rail vehicle speed record of 574.8 km/h in April 2007 [22].

Modern rail is not only a dizzying speed and comfort. It is also very precise and highly developed technology that allows and enables tourists to reach places that are inaccessible and demanding huge sacrifices or preparation. A great Chinese investment would serve as a perfect example: the Beijing-Lhasa route, which was opened at the beginning of July 2006. It is believed to be the highest one because of field accumulation at the height of 5 072 m above sea level. It is about 225 meters higher than the route Oroya-Cerro de Pasco in the Peruvian Andes [24]. The 21st century railway is meant to fascinate with dizzying speed, cosmic shape, advanced technology and to encourage passengers to travel and change tourism.

High comfort and quality can also be seen in the resurgent myth of the Orient-Express. In 1982, through the initiative of the American James Sherwood a luxury cruise ship on rails was reintroduced, which operates occasionally, carrying wealthy tourists.

The staff consists of cooks, the train manager, restaurant manager, chief waiter, chief steward and cashier who take care of passenger comfort. The train travels through seven countries and the exclusivity of the compartment gives you the impression that these exquisite services are only intended for your comfort. All you need is supplied by the steward, who is called with a bell button [24].

The history of rail travel is also the specialist rail history, whose tremendous growth and diversification was observed in the 20th and 21st centuries. In 1945 in Austria there were only 26 such devices. In 2007 there operated almost 3 300 ski lifts and cable cars and the new ones are still created [13].

These transport modes including cog railways, cable cars and ski lifts are used for tourist purposes. Wagons lifts, chair lifts and T-bar lifts are especially important for winter hiking. Currently, they are installed in all tourist centres and still developed.

The formation and uniqueness of the area meant that various design solutions were used. Tourist lifts can be classified into two groups: field and overhead [25]. The field ones can be divided into: rail, sledge and ski, and the overhead ones consist of cabins, gondolas and chair lifts.

We need to discuss the history and development of the cable car in detail, because it has been one of the fastest growing transport modes in recent years. We cannot imagine tourist traffic in various mountain ski resorts without it today. In winter it is indispensable for skiers and tourists that aim at higher parts of mountains. However, carriages, gondolas, ski lifts or chairs are not only transportation modes but also tourist attractions. Modern lifts have panoramic windows and glass roofs that allow for the admiration of stunning views. Tinted windows are ideal dur-

ing sunny days. Popular are large rotating cabins that enable admiring beautiful mountain views at no need to change places inside the cabin. The cabin revolves unnoticeably. One of them reaches the top of the Titlis (3 020 m above sea level) in central Switzerland [13].

In addition to high quality services offered, the speed and throughput of a cable car are also of high importance. Since 2003 'Vanoise Express' has been operating in the French Alps, a huge double-decker cable car capable of taking about 200 people at one time. The speed of the wagons (booths) often exceeds 30 km/h [13].

Cable cars are built in very high mountains, as exemplified by the world's highest cable car station location – Pico Espejo (4 765 m above sea level) in Venezuela, and European funicular railway from Zermatt to the Klein Matterhorn (3 820 m above sea level) in Switzerland which was scheduled for completion in 1977. But the most noteworthy is the Alpine cable car in Chamonix (France), which takes tourists with the world's largest elevation difference to the top station at Aiguille du Midi, at the height of 3 795 m above sea level. Another example is Männlichen Peak (in Switzerland) at the height of 2 230 m above sea level with the longest of 6.2 kilometre chairlift in Europe [13].

When discussing winter tourism transport, attention should be paid to snowmobiles (motorised sleds) and slides (commonly known as ice boats), which together with quads and jet skis are invaluable transport modes in tourist destinations.

It should be mentioned that the first motorized sled, or the prototype of the snowmobile, was designed by a Russian, Kuzin, in 1908. At the same time in the USA, there had been some attempts to adapt the Ford Model T car to drive in winter, but it was only in 1924 when an American inventor and designer Carl Eliason, created his first prototype [26], which was patented in 1927. Skidoo speeds up to 150 km/h and can move well both on snow and ice.

The 21st century will be fascinated and delighted by passenger shipping, mainly by its diversity and the quality of service. Although water transport is the slowest of all main tourist transport modes, it is the most popular tourist attraction. Large passenger vessels are not in fact hotels floating at a speed of 30-40 km/h but hotel and entertainment complexes. They are considered the complexes because in addition to luxurious cabins, such ships offer a choice of several restaurants, bars and numerous duty free shops located in real shopping centres. The entertainment and recreation facilities generally consist of the theatre, cinema, a casino, discos, spectacular rooms, a skating track, a gym, swimming pools and jacuzzi, a spa centre and beauty salons as well as additional facilities for children and teenagers. On board the luxury cruise ship there are a climbing wall, a place for surfing, golf course and even... a rink. The biggest, 300-350 meter long liners, can accommodate on board even more than 4.5 thousand passengers in nearly two thousand cabins [27]. Full luxury and high quality services offered make them the most desired transport modes by today's tourists. Their size and capacity exceed all the other modes of transportation. By August 2010 work on the 'Genesis' passenger ship capable of carrying 5 800 passengers should have been completed [27].

There are two more water transport modes such as yachts and motor boats for tourist use. Today's luxury yachts often meet the standards of even a few star hotel. The modern marine yacht is equipped with virtually everything that we can find in an elegant hotel room. So there are the kitchen, bathroom with a shower, a satellite TV, radio communication, bedrooms, the living room, a stereo and a DVD player. Moreover yachts are fast and manoeuvrable, which make the cruise easy.

The last and probably the most popular tourist transport mode is road transport, both individualized (cars, caravanning) and collective (buses, rotels). Exclusive and very expensive caravans, commonly known as apartments or hotels on wheels are a good example of personalized tourist transport that is popular today. In English they are called *motor homes* [28] or campers.

The most luxurious vehicles enable wall expansion (outside the cylinder of the vehicle), which allows for the stationary train to gain more living area space. The additional equipment includes the wireless Internet, audio-visual equipment and a satellite TV set. Moreover the vehicle is equipped with modern and ecological floor heating and intelligent air conditioning. Some vehicles even have a small garage that allows for the storage of a motorcycle, a quad or even a small passenger car [28]. Today's campers are 4.5-7 meters long and make it possible to explore everything that a tourist passes on the road.

In turn, the bus is the most popular transport mode, used mainly for organised tourist events within the 2-3 thousand kilometre distance from the start of the journey. Depending on the quality of equipment, buses are ranked in a five-star category in terms of passengers as well as technical quality.

Another solution, though still of little popularity particularly in Europe, is a tourist vehicle called the rotel. It is used to transport passengers and goods and provide accommodation in areas with the lack of adequate road infrastructure (roads and highways) and accommodation. Rotels operate on organised tours, especially to exotic and remote locations. Passengers travelling on Rotels use special capsules. These are sleeping areas, equipped with tilt-in windows, curtains and individual lighting. When taking the vehicle construction into consideration, there are two types of rotel: one unit (on the bus chassis) and two-piece (a bus and tag-along sleeping quarters) [29].

The construction of orbital planes that would allow to travel around the world in 120 minutes is an example of the most revolutionary intention for tourist transport. For decades in the USA research has been carried out on this type of aircraft. France, however, intends to build the second-generation 200-passenger Concorde aircraft, which would exceed the speed of sound 22 times [14].

Human expansion into space seems to be inevitable. Space tourism cannot develop without transport vehicles and proper infrastructure. Therefore, these dreams and goals can be fulfilled with the construction of space vehicles enabling the plan implementation. The speed of 21 000 km/h seems to be the most surprising and incredible feature of these transport modes. Such vehicles will serve as a space station orbiting the Sun between the orbits of Mars and the Earth. This station is meant to be a spaceship driven by gravitational forces of the planets and the Sun [30].

It is anticipated that the first vehicles of that kind will be designed about 2018-2020. The Japanese are another example of the investment in space tourism as they intend to build a 50-passenger space shuttle powered by hydrogen liquid. This shuttle will reach the orbit in less than 5 minutes and will be able to take off existing airports.

It is believed that a group of wealthy tourists will soon enter a reusable capsule, orbit the Earth three times and land. A space shuttle will launch a capsule to a low orbit (280-400 km above the Earth) within 8 minutes. It will speed up to approximately 28 000 km/h and will orbit the Earth within 90 minutes. Such cosmic journeys will be especially attractive, because as many as eight sunrises and sunsets can be watched [30].

Summary

The development of civilization is partially depended on the development of technological ideas. Modern solutions in tourism are an excellent and undisputed example of such changes. They can be seen in the level and quality of transport infrastructure and the increasing number of tourists, who often regard a transport mode as the main attraction of their trip. Modern transportation is the area of innovation and numerous scientific research. It is meant to shorten travel time and provide the highest quality as well as the safety of transport services.

The presented analysis of the development of tourist transport after 1769 shows how fast mechanized transport underwent transformations after the Great Industrial Revolution. It is worth noticing that all of the branches of transport were prevalent in the last phase of the development of tourist transport. Technical, economic and organizational factors shape capacities of each individual transport mode including the rail as a means of mass transit, the car as a means of personal transport, bus and the aeroplane as a means of group transport. Transport is therefore a technical instrument to meet both, the individual and collective transportation needs of the population. Transport has become the biggest cultural phenomenon of modern society, the biggest civilization complex of the socio-economic-political life of every developed country. In fact, there is no branch of business, production or service sphere, no cultural sphere in which transportation would play an important role [31]. It is one of the most crucial elements of the tourist sector and directly affects the development of tourism.

Literature

1. Jaremen, D.E. (2008). Inexpensive airlines – development of regional tourism. In G. Gołębowski (Ed.), *New trends in tourism development* (pp. 157-169). Sulechów: PWSZ. [in Polish]
2. Ciesielski, M. & Jordan K. (1977). *Transportation in tourism* (1st edition). Poznań: AWF. [in Polish]
3. Rydzkowski, W. & Wojewódzka-Król K. (Eds.) (2009). *Problems of transportation in expanded UE*. Warszawa: PWN. [in Polish]
4. Grzywacz, W. & Burnewicz J. (1989). *The economics of transportation*. Warszawa: Wyd. Komunikacji i Łączności. [in Polish]
5. Bil, J. (2006). Periods of development in transportation. *Zeszyty Naukowe WSHiT* 4, 191-199. [in Polish]
6. Jędrzejczyk, I. (2001). *Modern Tourism*. Warszawa: PWN. [in Polish]
7. De Voogd Van Der Straten, G. (2007). Influence of transportation infrastructure of the development of tourism (historical approach). *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego* 466(9), 55-63. [in Polish]
8. Piskozub, A. (1999). *Transportation in the History of Civilization*. Toruń: Wyd. Adam Marszałek. [in Polish]
9. Kaczmarek, J., Stasiak A. & Włodarczyk B. (2005). *Product of tourism*. Warszawa: Wyd. PWE. [in Polish]
10. Chądzyński, H. (1968). *Transportation Changes over Time*. Warszawa: Wyd. PWE. [in Polish]
11. Wielkopolski, A. (1969). *Outline of the History of Transportation*. Szczecin: Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Szczecińskiej. [in Polish]
12. Rydzyński, P. (2005). After the railway. *Świat techniki* 8, 16-25. [in Polish]
13. Witkowski, W. (2008). Gliding over the precipice. *Rynek Turystyczny* 1, 32-34. [in Polish]
14. Gaworecki, W. (2007). *Tourism*. Warszawa: Wyd. PWE. [in Polish]
15. Kubicki, M. (2000). *Hotel Services in Transportation*. Warszawa: Zakład Wydawniczy DrukTur Sp. z o.o. [in Polish]
16. Felicitas-Górtz, A. (2003). The train under special supervision. *Forum* 42, 56-57. [in Polish]
17. Sokołowski, T. (1964). *The Outline about Transportation*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwa Szkolnictwa Zawodowego. [in Polish]
18. Liwiński, J. (2008). The first jumbo jets. *Wiedza i Życie* 1, 58-61. [in Polish]
19. Szafrąński, A. (2007). Chic in the air. *Rynek Turystyczny* 12, 34-35. [in Polish]
20. Szafrąński, A. (2008). The most reasonable mode of transportation. *Rynek Turystyczny* 1, 42-43. [in Polish]
21. Bójko, M. (2005). The dream of super-speed. *Wiedza i Życie* 11, 16-19. [in Polish]
22. Juzwa-Ogińska, A. (2008). Long distance train travel. *Rynek Turystyczny* 2, 31-33. [in Polish]
23. <http://wyborcza.pl/1,75476,1885584.htm>, (2009). [in Polish]
24. Osip, P. (2007). The highest railway in the world. *Rynek Turystyczny* 5, 36-38. [in Polish]
25. Płocka, J. (2006). *Selective questions about tourism management* (part I). Toruń: Wyd. Centrum Kształcenia Ustawicznego. [in Polish]
26. Lutycki, P. (2007). Snowmobiles. *Rynek Turystyczny* 10, 34-35. [in Polish]
27. Szafrąński, A. (2008). Tourists of seas and oceans. *Rynek Turystyczny* 1, 14-19. [in Polish]
28. Witkowski, W. (2007). Apartments on wheels. *Rynek Turystyczny* 10, 30-32. [in Polish]
29. Witkowski, W. (2007). Rotele – mobile hostels. *Rynek Turystyczny* 11, 32-33. [in Polish]
30. Nowaczek, K. (2002). Space tourism – a new market. In St. Bosiacki (Ed.), *Tourism in the 21st century – current condition and future development* (pp. 281-292). Poznań: Wyd. AWF. [in Polish]
31. Krzykała, F. (2004). *Outline of the Sociology of Transportation*. Poznań: Wyd. AE. [in Polish]

Submitted: December 15, 2010

Accepted: March 15, 2011

DZIEJE TRANSPORTU TURYSTYCZNEGO PO NOWOŻYTNEJ REWOLUCJI PRZEMYSŁOWEJ

Dzieje transportu turystycznego

BEATA GIERCZAK

Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu, Katedra Turystyki

Adres do korespondencji: Beata Gierczak, Uniwersytet Ekonomiczny, Katedra Turystyki, al. Niepodległości 10, 61-875 Poznań, tel.: 61 8543766, fax: 61 8668924, e-mail: b.gierczak@interia.pl

Streszczenie

W artykule przedstawiono zmiany w rozwoju transportu turystycznego, jakie miały miejsce po wynalezieniu przez Watta w 1769 roku silnika parowego. Podjęto także próbę wyszczególnienia faz w transporcie turystycznym, po wielkiej rewolucji przemysłowej. Opisano przekształcenia, jakie miały miejsce we wszystkich środkach transportu, uwzględniając przy tym prędkość podróży, jakość usług przewozowych, tempo rozwoju ruchu turystycznego a także działania proekologiczne.

Słowa kluczowe: transport turystyczny, rewolucja przemysłowa w transporcie, fazy w dziejach transportu, środki transportu turystycznego

Wprowadzenie

Do czynników wpływających na wzrost ruchu turystycznego, zalicza się rozwój transportu turystycznego. Zmiany, jakie miały miejsce w transporcie turystycznym na przestrzeni wieków, pokazują jak ogromne są powiązania tej branży z wszelkimi formami ludzkiej działalności i aktywności, w tym aktywności turystycznej.

Postęp w dziedzinie środków i infrastruktury transportowej, którego konsekwencją było przyspieszenie podróży, jej wyższy komfort, a także niższy koszt, pozwolił na masowe uczestnictwo społeczeństwa w turystyce [1]. Jednak największe przeobrażenia w dziedzinie transportu turystycznego, wpływające na pokonywanie ogromnych odległości w bardzo krótkim czasie, obserwujemy w ostatnich dwóch stuleciach, a dokładniej od 1769 roku. Rok ten, to umowny moment rozpoczęcia wielkiej rewolucji przemysłowej, która zmieniła oblicze transportu. Od tej pory, wszystkie działania związane z transportem turystycznym, zmierzać będą do podniesienia jakości usług oraz zwiększenia prędkości w środkach transportu, w celu szybkiego pokonania przestrzeni.

Rewolucja w transporcie turystycznym związana była i jest z dostosowaniem jego środków, infrastruktury i organizacji do coraz to nowych potrzeb, pojawiających się w związku ze zmieniającymi się preferencjami w sferze usług turystycznych. Rola transportu w turystyce nie ogranicza się przy tym do spełnienia instrumentalnej funkcji przewozowej. Usługa transportowa stanowi integralną część każdego programu turystycznego, a stworzenie odpowiednich udogodnień transportowych warunkuje rozwój ruchu turystycznego [2].

W XIX wieku, dzięki szerokiemu zastosowaniu maszyny parowej, spopularyzowano podróże koleją i statkami parowymi, a wynalezienie silnika benzynowego oraz budowa dróg o twardej nawierzchni, spowodowała rozwój turystyki zmotoryzowanej. Innowacje XX wieku doprowadziły przede wszystkim do rozwoju transportu powietrznego, a XXI wiek umożliwia rozwój turystyki kosmicznej.

Związki między transportem a turystyką mają charakter sprzężenia zwrotnego i pełnej wzajemnej współzależności. Roz-

wój transportu stanowi *conditio sine quo non* rozwoju turystyki, a postęp i zmiany w turystyce wpływają na rozwój transportu.

Zmieniające się trendy w turystyce, większa świadomość i dojrzałość podróżujących, a także ich rosnące wymagania i oczekiwania, zainicjowały szereg działań w transporcie turystycznym. Wraz z rozwojem nowych dyscyplin, specjalizacji i kierunków w turystyce pojawiły się środki transportu, które umożliwiają ich realizację.

Celem artykułu było opisanie i usystematyzowanie zmian w historii transportu turystycznego po 1769 roku, w kontekście zjawisk turystycznych. Ponadto, w opracowaniu podjęto próbę wyłonienia i wskazania faz w rozwoju transportu turystycznego po wielkiej rewolucji przemysłowej. Przy wskazaniu faz uwzględniono przede wszystkim zmiany technologiczne w poszczególnych gałęziach transportu, wpływające na jakość i czas podróży, a także działania proekologiczne związane z infrastrukturą transportową.

Determinanty rozwoju transportu turystycznego

Potrzeby, czy to biologiczne czy społeczne, inicjują proces motywacyjny, skłaniając jednostkę do określonych działań zmieniających do ich zaspokojenia [3]. W całej hierarchii potrzeb ludzkich, istotną rolę odgrywają obecnie, potrzeby związane z transportem osób w celach turystycznych.

Możliwość szybkiego przemieszczania się, dzięki któremu jesteśmy w stanie więcej zobaczyć jako turyści, to nie jedyny atut współczesnego transportu turystycznego. Wychodząc naprzeciw potrzebom turystów i turystyki, poza swoją zasadniczą rolą związaną z przewozem, transport stał się celem samym w sobie. Przykładem mogą być pociągi turystyczne, a także najnowsze modele samolotów. Zapewniają one na swoich pokładach wysoką jakość i szeroki wachlarz atrakcji oraz rozrywek. Innowacyjna działalność transportu w dziedzinie turystyki, uwidacznia się również w ostatnich latach jeszcze w innych obszarach. Dzięki pracom badawczym powstają środki transportu, które swoimi możliwościami technologicznymi inicjują powstanie lub rozwój turystyki na obszarach lub w miejscach, które do tej pory pozostawały niemal w sferze marzeń. Tu z kolei przykładem są statki

kosmiczne, łodzie podwodne i samoloty-hotele. Można powiedzieć, że transport turystyczny stał się zasadniczym ogniwem łączącym występujące motywacje turystyczne z obszarami recepcyjnymi.

Zapotrzebowanie na świadczenie usług transportu turystycznego pobudza wzrost ofert przewozowych, co przejawia się w zwiększeniu liczby i jakości środków transportu. Decyzja o wyborze danego środka transportu jest uwarunkowana nie tylko potrzebą dotarcia do miejsca docelowego, ale także poziomem jakości i atrakcyjności świadczonych przezeń usług. Ilość i różnorodność środków transportu, z których może korzystać współczesny turysta przedstawiono w Tabeli 1.

Tabela 1. Środki indywidualnego i zbiorowego transportu turystycznego

Transport powietrzny	Transport lądowy	Transport wodny (śródlądowy, morski i oceaniczny)
<ul style="list-style-type: none"> • Balon, • Paralotnia, • Samolot, • Statek kosmiczny • inne 	<ul style="list-style-type: none"> • Autobus, autokar, • Pociąg, • Tramwaj, • Samochód, • Rower, • Metro, • Rotel, • Narty, • Motorower, • Skuter śnieżny, • Sanie, • Quady, • Powozy konne, • Riksza chińska, • Kampery, samochody kempingowe, • Zwierzęta: koń, wielbłąd, słoń, osioł, • Kolejki i wyciągi: terenowe i napowietrzne • inne 	<ul style="list-style-type: none"> • Prom, • Jacht, • Statek pasażerski, • Skuter wodny, • Poduszkowiec, • Kajak, • Łódź motorowa, • Rower wodny, • Tramwaj wodny, • inne

Rozwój transportu turystycznego w poszczególnych krajach i na kontynentach zależy od wielu czynników, które można uszeregować w następujące grupy, a mianowicie [4]:

1. przyrodnicze i kulturowe – środowisko naturalne (m.in. rzeźba terenu, klimat), położenie geograficzne, wielkość terytorialna, stan i rozmieszczenie bogactw naturalnych w tym atrakcji przyrodniczych, rozmieszczenie i niepowtarzalność obiektów zabytkowych, cykliczność imprez kulturowych i artystycznych, różnorodność religijna i kulturowa, istnienie lub brak naturalnych szlaków przewozowych;
2. gospodarcze – poziom sił wytwórczych, poziom techniki i organizacji produkcji, struktura gospodarcza, poziom uprzemysłowienia, technologia produkcji, wielkość i struktura produkcji przemysłowej i rolnej, organizacja obrotu towarowego, układ regionalny i rozmieszczenie geograficzne poszczególnych gałęzi produkcji, przyjęta metoda polityki gospodarczej, wielkość dochodu narodowego i jego podział, dofinansowania do badań i prac nad najnowszymi środkami transportu, otwartość na innowacyjność;
3. demograficzne – struktura demograficzna społeczeństwa, przyrost naturalny, poziom urbanizacji;
4. społeczno-socjalne – stan stosunków produkcji, poziom potrzeb społecznych w tym potrzeb związanych z podróżowaniem i wypoczynkiem, społeczny i terytorialny podział pracy, poziom stopy życiowej, poziom kultury duchowej, poziom ruchliwości ludności, wykształcenia, kultury turystycznej i etyki usług transportowych;

5. polityczne – system zarządzania krajem w sektorze transportu, jasność i przejrzystość uregulowań prawnych w dziedzinie transportu turystycznego.

Rozwój transportu w turystyce to proces ciągły, uwzględniający wymienione wyżej czynniki, ale i wiele innych aspektów. W literaturze przedmiotu spotykamy się z różnymi podziałami transportu na okresy rozwojowe [cyt. za 4]. Panuje też przekonanie, że rozwój transportu w ostatnich dwóch stuleciach okazał się zrozumiały dopiero po badaniu go przez rytm oscylacji długookresowych cykli gospodarczych, tzw. cykli Kondratiewa-Schumpetera [5].

Brak jest jednak odniesień oraz opracowań związanych z periodyzacją i podziałem transportu turystycznego. Ten podział bowiem, oprócz wydarzeń politycznych, odkryć geograficznych, zmian w technice i jakości usług, musi uwzględniać przede wszystkim zmiany zachodzące w turystyce. Ponadto w uporządkowaniu pewnych faktów, pomocna stała się krytyka współczesnego biznesu turystycznego [6], a będąca wynikiem opinii, że rozwojowi turystyki towarzyszyły i towarzyszą także zjawiska negatywne takie jak:

- możliwość podróżowania tylko uprzywilejowanych grup społecznych (warstw arystokratycznych), posiadających pieniądze i czas,
- zbyt „masowy” charakter turystyki, przejawiający się w „seryjności” i braku indywidualizacji ofert,
- patologie, konflikty kulturowe, zjawiska kryminogenne, komercjalizacja gościnności,
- dewastacja i zanieczyszczenie środowiska.

Przy periodyzacji transportu turystycznego, istotne okazały się również okresy w rozwoju turystyki [7]. Historię transportu turystycznego po 1769 roku podzielono na następujące fazy lub okresy:

1. od 1769 roku do 1879 roku – faza silnika parowego,
2. od 1879 roku do 1945 roku – faza elektryczności i silnika spalinowego,
3. od 1945 roku do chwili obecnej – faza odrzutowca.

Wymienione, umowne fazy są skokowymi zmianami jakościowymi w rozwoju i funkcjonowaniu zmechanizowanego transportu turystycznego, które dokonały się w następstwie stopniowych oraz ciągłych przemian ilościowych w transporcie.

Transport turystyczny w latach 1769-1879

Pierwszą fazę w dziejach transportu turystycznego otwiera wynalezienie przez Watta w 1769 roku silnika parowego. Fakt ten uznawany jest za początek wielkiej rewolucji przemysłowej, która objęła także dziedzinę transportu turystycznego. Następuje największy rozkwit podróży, który daje początek współczesnej turystyce.

Potrzeby w zakresie turystyki stają się coraz większe, bowiem na międzynarodowy rynek turystyczny wkracza nowa, bogata i prężna grupa społeczna zwana burżuazją, która coraz więcej czasu i pieniędzy przeznaczająca na podróże w celach poznawczych i wypoczynkowych. Dzięki burżuazji powstaje konsumpcyjna forma turystyki, której do tej pory nie było, a która nastawiona jest na jak najdalej idące zaspokojenie popytu turystycznego.

Dzięki upowszechnieniu turystyki oraz uregulowaniom prawnym powstają pierwsze organizacje turystyczne. Znacznemu skróceniu ulega także czas podróży z miejsca zamieszkania do miejsca o dużej atrakcyjności turystycznej. Zyskuje też na komforcie i podejściu do klienta sposób podróżowania. Zmienia się świadomość społeczna w kwestii postrzegania turystyki i podróżowania. Ówczesni klienci stają się bardziej wymagający a sam fakt i możliwość zmiany miejsca pobytu okazuje się niewystarczającym.

Wynalezienie silnika parowego przyczynia się do tego, że pojawiają się samochody parowe, niestety niesłychanie ciężkie i hałaśliwe, przypominające walce drogowe, nie nadające się jednak do przewozu pasażerów.

Większe znaczenie dla transportu turystycznego, ma zastosowanie silnika parowego na statkach – parowcach. Już w latach 1801-1802 William Symington zbudował i wypróbował pierwszy całkowicie sprawny w funkcjonowaniu parowiec „Charlotte Dundas” dla potrzeb żeglugi śródlądowej. Nie spełnił on jednak oczekiwań, gdyż bocznokołowy statek parowy powodował ruchy wody, podmywające ziemne obrzeża kanałów [8].

Innym przykładem parowca był „Clermont”, który w 1907 roku za sprawą Roberta Futtona odbył swój pierwszy rejs po rzece Hudson, i stał się pierwszym parowcem żeglugi przybrzeżnej na trasie Nowy York-Filadelfia. Natomiast pierwszym parowcem, który przepłynął w 1818 roku północny Atlantyk był „Savannah” [8].

Dzięki m. in. parowcom podróż staje się szybsza, tańsza, wygodniejsza i dostępna dla szerszych kręgów ludności. Parowce pasażerskie już wówczas odznaczały się wygodnymi pomieszczeniami dla pasażerów. Zwłaszcza na rzekach rosyjskich i amerykańskich były w użyciu wielopiętrowe luksusowe parowce, mające charakter pływających hoteli.

Proces industrializacji spowodował zmiany w stylu życia i zwiększył potrzebę wypoczynku po pracy. Wypoczynek ów miał w pełni zaspokoić potrzeby podróżujących, co wiązało się z poprawą jakości usług transportowych i turystycznych. Dobra jakość i wysoki standard oferowanych usług, przestaje być domeną wyłącznie ludzi bogatych i wpływowych.

Spore zmiany pojawiają się również w transporcie drogowym. Koniec XVIII wieku i pierwsza połowa XIX wieku, to domena komunikacji zaprzęgowej na lądzie. Wyrazem innowacyjności było rozpowszechnienie się budownictwa dróg o twardej nawierzchni, czyli szos, przy konstrukcji których, zastosowano metodę układania wałowej nawierzchni z tłuczenia na elastycznym podłożu. Tego typu drogi pojawiają się w Królestwie Polskim już w 1822 roku [9].

Na uwagę zasługuje fakt, że już w 1817 roku pojawia się po raz pierwszy rower bez pedałów, który skonstruował Niemiec von Drais. Poruszanie się takim rowerem możliwe było tylko przy odpychaniu nogami od podłoża [7].

Przez całe pierwsze ćwierćwiecze XIX wieku trwały eksperymenty, prowadzące do powstania sprawnego transportu kolejowego. Rozpoczęto od prób mechanizacji transportu drogowego bezszynowego. W Anglii, w 1801 roku Richard Trevithick dokonał eksperymentalnej jazdy takim pojazdem w towarzystwie 7 pasażerów. Udoskonalony pojazd parowy Trevithicka zabrał w 1803 roku 10 pasażerów w podróż o długości 150 km, z prędkością 16 km/h, natomiast w 1824 roku powstał dyliżans parowy dla 15 pasażerów rozwijający prędkość 12 km/h [8].

W dniu 27 września 1825 roku na trasie ze Stocton do Darlington, po raz pierwszy parowóz Stephensona ciągnął wagoniki z pasażerami. Tak narodziła się pierwsza na świecie kolej. Jednakże Stephenson ulepsza swój wynalazek i 28 września 1829 roku na swojej „Rakiecie” wygrywa historyczny wyścig, bijąc współzawodników. Parowóz „Rakietka”, ważący 4,5 tony, rozwijał szybkość 56 km/h. Data zwycięstwa Stephensona uznana została za dzień narodzin kolejnictwa [10].

W tym też roku powstaje regularna komunikacja kolejowa z Gloucester do Cheltenham w Anglii. Wkrótce koleje zbudowane powstają we Francji, Niemczech, Rosji, aby później zdobywać całe kontynenty. W 1830 roku uruchomiono kolej Liverpool-Manchester o długości 56 km, przeznaczoną wyłącznie dla frakcji parowej.

Drugie ćwierćwiecze XIX wieku uznano za okres pionierski w transporcie kolejowym. W 1840 roku istniało na świecie

8 tysięcy km linii kolejowych, z czego 5 tysięcy km w Ameryce Północnej, a 3 tysiące km w Europie. W 1850 roku linii tych było już 38 tysięcy km, przy zdecydowanej przewadze Europy (24 tys.) [8], natomiast w 1890 roku całkowita długość linii kolejowej na świecie wynosiła 615 000 km.

Niezaprzeczalnie transport kolejowy stał się głównym środkiem transportu turystycznego. Podróżujących nie zniechęcała mimo wszystko mała prędkość i brak wygód, a nawet kampania prasowa wysuwająca niedorzeczne argumenty o szkodliwym wpływie tak szybkiego podróżowania na stan zdrowia pasażerów.

Transport wodny śródlądowy i towarzystwa dyliżansowe znalazły się w defensywie w stosunku do transportu kolejowego i trwały tylko na obszarach bezkolejowych. Mimo, iż najszybszy środek przewozów lądowych – dyliżans pocztowy, przewożący kilkanaście osób, osiągnął maksymalną szybkość 15-16 km/h, ogromną popularnością ciesząc się pociągi pasażerskie, przewożące jednorazowo liczbę osób wielokrotnie większą, z prędkością od 70-80 km/h [11].

Usługi turystyczne realizowane przy współudziale kolei stały się pierwszą formą zorganizowanych wyjazdów. Wśród najciekawszych warto wspomnieć o „pociągu świątecznym” T. Cooka z 1841 roku z Leicester do Loughborough. Na przestrzeni 10 mil w czasie jazdy pociągami serwowano 570 uczestnikom herbatę i ciasto z rodzynkami przy dźwiękach muzyki, za jedyny symboliczny szyling. Po tym wydarzeniu w niespełna 20 lat później, bo w 1858 roku powstają pierwsze wagony sypialne i restauracyjne [9] dla przewozu turystów na dalekich odległościach. Konstruktorem pierwowzoru obecnego wagonu osobowego był George Pulman. W 1863 roku stworzył wagon na resorowanych wózkach, z przedziałami i korytarzem. Natomiast w 1888 roku zaczęto oświetlać wagony lampami gazowymi [12].

Rozwojowi komunikacji kolejowej towarzyszył nieustanny postęp w zakresie doskonalenia taboru, trasy i urządzeń zapewniających bezpieczeństwo ruchu. Pojawiają się wspaniałe konstrukcje mostów metalowych o wielkiej rozpiętości, tuneli jak np. Simplon o długości 19 803 m, St. Gothard – 14 900 m i linii kolejowych pokonujących ogromne odległości (jak np. kolej syberyjska o dł. 7 400 km).

Pierwszą fazę w historii transportu turystycznego, charakteryzował ogólny wzrost zainteresowania podróżowaniem i wypoczynkiem, mimo iż przeważającą grupę turystów, stanowiła bogata grupa społeczna, zwana burżuazją. Przemieszczenie turystów umożliwiły przede wszystkim: kolej i statki parowe, dwa środki transportu, które zdominowały rozwój ówczesnej turystyki.

Transport turystyczny w latach 1879-1945

Drugą fazę w historii rozwoju transportu turystycznego rozpoczyna rok 1879. Dnia 31 maja tego roku na Wystawie Rzemiosł w Berlinie uruchomiono pierwszy pociąg elektryczny. Nie przypominał on dzisiejszych kolosów. Miniaturowa lokomotywka ciągnęła trzy wagoniki – platformy, wiozące po 6 osób. To pierwsze doświadczenie Ernsta Wernera von Siemens'a zostało wkrótce wykorzystane. W roku 1881 zbudowano kolej elektryczną na dwu i półkilometrowym odcinku pod Berlinem, a w dwa lata później zelektryfikowano w Szwajcarii trasę między Burgdorf i Thun. Odtąd trakcja elektryczna opanowuje tramwaje, kolejki przemysłowe, metro i wreszcie wraz z silnikiem spalinowym eliminuje parowozy [10].

Druga połowa XIX wieku była także okresem ekspansji transportu osób w miastach, początkowo przy pomocy tramwajów konnych, potem elektrycznych, a w wielkich miastach kolei podziemnej (metra) [11]. Ułatwiło to znacznie poruszanie się turystów i odwiedzających po danej miejscowości.

W 1888 roku powstała Bürgenstockbahn, pierwsza w Europie kolej linowa o napędzie elektrycznym [13]. W międzyczasie dojrzeła myśl, którego realizacja zmieni oblicze świata. Zbliża się bowiem moment, w którym Gottlieb Daimler, jako pierwszy człowiek w historii świata uruchomił silnik spalinowy, a jego syn jako pierwszy pokonał drogę wehikułem 2-kołowym, zaprzęgając pracę paliwa, ognia i tłka do napędu swego pojazdu.

Wkrótce powstaje pierwszy samochód „Rover”, który w przyszłości przyczyni się w znacznym stopniu do umasowienia turystyki. Był jednak nieosiągalny dla większości i jeszcze mało popularny. Pojazd ten, którego powstanie datuje się na rok 1885, charakteryzował się kołami równej wielkości i łożyskami kulowymi [9].

Jednak same narodziny i rozwój pojazdów silnikowych nie spowodowały rozwoju turystyki. Znaczącym i koniecznym elementem tego rozwoju, była infrastruktura drogowa. Pierwsza szosa asfaltowa powstaje we Francji w 1854 roku [9].

Właściwie dzieje samochodu rozpoczęły się od wystawy paryskiej w 1889 roku, na której zademonstrowano dwucylindrowy motor Daimlera o 700 obrotach na minutę. Natomiast warunkiem rozpowszechnienia się samochodu było zaopatrzenie kół w opony. Właściwym ich wynalazcą był Anglik Robert Thomson, który w 1845 roku opatentował projekt rury kauczukowej wypełnionej powietrzem, odgrywającej rolę poduszki gazowej między jezdnią a wehikułem [11].

Te wynalazki i udoskonalenia transportu samochodowego odciążą transport kolejowy, a przede wszystkim usprawniły i rozpowszechniły wśród podróżujących turystykę indywidualną oraz ruch lokalny. Wielu podróżnych widziało w nim liczne zalety, jakich koleje nie posiadały, a mianowicie przewóz w relacjach „drzwi-drzwi”.

Druga połowa XIX wieku to również okres przełomowy dla transportu morskiego, a właściwie dla podróży oceanicznych, na powstających i rozwijających się statkach pasażerskich. Oprócz zorganizowanych wycieczek morskich, mamy już wówczas do czynienia z liniami transatlantyckimi, które odgrywają ogromną rolę w przewozie turystów.

W 1840 roku angielskie towarzystwo Cunard, wprowadziło pierwszą regularną linię podróży transatlantyckich. Żegluga pasażerska rozwijała się intensywnie dzięki emigracji, a od I wojny światowej również dzięki turystyce. Do końca II wojny światowej transatlantyki były jedynym środkiem transportu międzykontynentalnego w turystyce [14].

Budowa i otwarcie kanałów (kanał Sueski, Koryncki i Kiloński) wpływają znacząco na przewóz osób i skrócenie czasu podróży.

Nowe statki, pierwowzory współczesnych wycieczkowców, były bardzo dobrze wyposażone, a na swych pokładach oprócz usług noclegowych i żywieniowych oferowały usługi dodatkowe, które uprzyjemniały czas podróży.

W 1872 roku T. Cook organizuje pierwszą wycieczkę dookoła świata na statku „Oceanic” [9], a 40 lat później w 1912 roku w swój pierwszy i ostatni rejs wypływa statek pasażerski „Titanic”. Prawdziwy turystyczny kolos jak na owe czasy, mający 268 m długości i 53 m szerokości [15], z korytarzami wyłożonymi marmurem, z wytwornymi restauracjami i salami. W morze wypłynęło na tym gigancie 2 584 spragnionych słońca i wrażeń turystów.

Wśród niestandardowych i nieco zaskakujących środków transportu, warto wymienić narty, które również służą turystom, jednak częściej w celach sportowo-rekreacyjnych. Datą symboliczną jest rok 1888, kiedy to Fritjof Nansen przechodzi na nartach przez Grenlandię, początkując tym samym rozwój narciarstwa.

W międzyczasie, w transporcie lądowym pojawia się udoskonalony już środek transportu, który wykorzystywany jest do

podróży w plenerze i do przemieszczania się w celach rekreacyjnych, a mianowicie rower. W 1868 roku Francuzi Pierre i Ernest Michaux, skonstruowali rower z łańcuchem i pedałami. 20 lat później pojawia się rower z gumowymi oponami [7], natomiast w 1899 roku mamy rowery z przerzutką [9]. Jest to moment przełomowy i bardzo ważny, bo od tego wydarzenia zaczyna rozwijać się turystyka rowerowa.

Już na początku XX wieku pojawiły się autobusy, do zbiorowego przewozu osób, a masową produkcję tych pojazdów, rozpoczęto w roku 1907 w Ameryce.

Początek XX wieku to również narodziny transportu powietrznego. Wprawdzie pierwsza wyprawa powietrzna miała miejsce już znacznie wcześniej, ale wynalazek i budowa maszyny latającej przez braci: Orville i Wilbur'a Wright w 1903 roku [9] nadała podrózom powietrznym nowy wymiar. Za pierwszy lot uznaje się przelot śmigłowcem „Kity Hawk” w 1903 roku, który odbył się w Północnej Karolinie [7]. Sześć lat później w 1909 roku Bleriot trasę z kontynentu europejskiego na wyspy brytyjskie przebył samolotem w 37 minut [11]. Odtąd wyścig z czasem odbywa się również w powietrzu.

Datą wstępną dla turystyki lotniczej jest rok 1918 i 1919, kiedy to uruchomiono regularną linię na trasie Paryż-Bruksela i Londyn-Paryż, a także pierwsze regularne loty pasażerskie w Europie na trasie Berlin-Lipsk. W 1927 roku Amerykanin Charles Lindberg odbył pierwszy lot nad Atlantykiem, na trasie Nowy York-Berlin [7]. W 1925 roku już na wszystkich kontynentach istnieje komunikacja powietrzna, natomiast regularna komunikacja transatlantycka została podjęta w 1939 roku. W tym też roku ma miejsce pierwsza wycieczka lotnicza z Ameryki do Europy (linia lotnicza Pan American Airways) [9].

Wynalazkiem z pogranicza techniki lotniczej i morskiej był poduszkiowiec, który powstał w 1928 roku, a który stał się w pełni innowacją zastosowaną do masowego przewozu ludzi dopiero w latach 60-tych [5].

Lata 20- i 30-te XX wieku były epoką fascynujących opowieści związanych z legendarnym pociągiem, jakim był Orient-Express. Był to „ekskluzywny” pociąg, który podróżował z Zachodu na Wschód wzdłuż historycznej trasy Paryż-Istambuł. Pasażerami pociągu byli głównie wojskowi, arystokraci i baronowie przemysłowi. Fascynacja ta trwała do 1940 roku [16].

Druga faza w rozwoju transportu turystycznego, w sposób zasadniczy zmieniła jego strukturę z korzyścią dla warstw społecznych mniej zamożnych. Szczególnie wzrosła liczba uczestników ruchu turystycznego wywodzących się z warstwy średniej, a w końcu lat 20-tych urzędników niższego szczebla a nawet robotników [6].

Lata 30- i 40-te XX wieku, to czas dość specyficzny w historii transportu turystycznego. Postęp i rozwój zostaje zatrzymany przez działania wojenne, które wyraźnie na kilka lat zahamują rozwój ruchu turystycznego, a tym samym szereg prac nad udoskonalaniem tych środków transportu, które służą turystyce.

Transport turystyczny po II wojnie światowej

Po 1945 roku turystyka weszła w nową fazę rozwojową, charakteryzującą się masowością wyjazdów. Rozbudzona przed wojną chęć podróżowania, była tak silna, że tuż po zakończeniu działań wojennych, uruchomiono specjalne pociągi turystyczne. W 1952 roku niemieckie towarzystwo TOUROPA uruchomiło pierwszy tzw. ekspres wakacyjny, którego trasa wiodła przez Lucernę, Lugano, Florencję, Rzym, Capri, Wenecję, aż do Innsbrucku [6].

Trzecia faza rozwoju transportu turystycznego przynosi najistotniejsze zmiany. W fazie tej ogromny nacisk kładzie się na prędkość, z jaką przemieszcza się dany środek transportu i na jakość, czyli poziom i standard świadczonych usług. To dwa pod-

stawowe aspekty, które jak nigdy wcześniej zdominują wszystkie działania w dziedzinie transportu turystycznego.

W 1953 roku pojawił się pierwszy specjalistyczny samolot Vickers Wiking, dwumotorowy z 36 miejscami na pokładzie, który obwoził turystów w ciągu dwudniowej trasy z międzylądowaniem w Lionie, Barcelonie, Madrycie, Tangerze, Casablance i Agadirze [6].

Odkryto też możliwość organizowania tzw. wyjazdów kombinowanych, zwłaszcza w rejon śródziemnomorski, w części pociągami, w części autobusem, statkiem i samolotem. Lata 60-te przyniosły ofertę dalekich podróży, najpierw do Afryki, wkrótce do Ameryki Południowej, Ameryki Północnej i do Azji Południowo-Wschodniej [6].

Po skonstruowaniu przez Anglików w 1954 roku odrzutowca, od 1956 roku zaczyna się era samolotów odrzutowych, a już w 1964 roku na liniach dalekiego i średniego zasięgu kursują prawie wyłącznie samoloty turbośmigłowe i turboodrzutowe [17].

Rozpoczyna się właściwy okres rozwoju masowej turystyki lotniczej, która umożliwia podróżowanie w skali światowej i na bardzo wysokim poziomie świadczonych usług.

Samolot jako środek transportu turystycznego, szczególnie transportu zbiorowego, zaczyna odgrywać ogromną rolę w rozwoju turystyki. W efekcie postępu technicznego i organizacyjnego oraz dzięki głównej zaletce samolotu – szybkości – a także rosnącej jakości świadczonych usług, rola tego środka transportu, stale wzrasta i umacnia się na rynku przewozowym. Każdy następny model staje się bezpieczniejszy, bardziej komfortowy i szybszy od poprzedniego.

Wynikiem dalszego postępu w transporcie lotniczym jest stworzenie w 1976 roku ponaddziesięciotysięcznego samolotu pasażerskiego Concorde [9]. 17 czerwca 1974 roku Concorde wykonał pierwszy pasażerski lot transatlantycki, tam i z powrotem w ciągu jednego dnia. Samoloty te latały głównie na dalekich, uciążliwych ze względu na czas lotu trasach np. Londyn-Sydney i pokonywały podróż przez Atlantyk w niespełna 3 godziny.

Był to jednak samolot mało pojemny i nieekonomiczny, dlatego w 2003 roku wycofano go z użytku.

W międzyczasie, w wytwórni Airbus prowadzono prace nad stworzeniem największego samolotu pasażerskiego świata, jaki kiedykolwiek latał w przestworzach.

Wynikiem prac stał się Airbus 380, potocznie nazywany Super Jumbo, który mieści 555 osób przy podziale na trzy klasy, lub nawet 853 przy konfiguracji całej maszyny do standardu klasy ekonomicznej [18].

Pierwszy A 380 po raz pierwszy wzniósł się w powietrze 27 kwietnia 2005 roku. Od tego momentu, czyli od pierwszych lat XXI wieku zaczyna się okres drugiej rewolucji lotniczej. Podróżowanie samolotami staje się coraz bardziej powszechne i większość pasażerów już nie satysfakcjonuje sam lot, ale to, w jakich warunkach się on odbywa.

Airbus A 380 jest samolotem flagowym XXI wieku, który rozpoczyna nową erę w dziejach transportu lotniczego i wyznacza wyższe standardy podniebnych podróży. Samolot ten jest nie tylko szybki, pod względem wielkości wnętrza kabin pasażerskich, wyprzedza inne światowe konstrukcje. Airbus jest pierwszym w historii samolotem, mającym na całej długości dwa pokłady pasażerskie: górny i główny (środkowy), trzeci pokład, najniższy, służy jako zaplecze socjalno-bytowe oraz do przewozu bagażu. Na pokładzie jest około 40% więcej przestrzeni, co umożliwia umieszczenie szerszych foteli o zwiększonych odległościach między rzędami. Pokłady są połączone szerokimi schodami, którymi pasażerowie mogą się swobodnie poruszać i korzystać z dostępnych udogodnień. Gigantyczne rozmiary wnętrza pozwalają na luksusowe wyposażenie, w tym, zabudowę łazienek z prysznicem, baru, salonu kosmetycznego, sal konferencyjnych,

sklepu wolnołowego, biblioteki, restauracji, kawiarni, siłowni oraz prywatnych kabin [18]. Każdy z pasażerów może skorzystać z pokładowego telefonu, Internetu, a także do dyspozycji ma słuchawkę, która jest jednocześnie pilotem sterującym fotelem i ekranem telewizyjnym. Stanowiska wyposażone są ponadto w lampki na ruchomych ramionach i odtwarzacze wideo. Cały pobyt i lot uprzyjemniają wspaniałe i smaczne posiłki przygotowane przez kucharza [19].

Rywalizujący z Airbusem Boeing przygotowuje nową wersję samolotu, który ma konkurować z A 380. Boeing 747-8 dla 450 pasażerów ma być lżejszy i ekonomiczniejszy od Airbusa [20].

Do rywalizacji dołącza się również francusko-japoński zespół, który do 2020 roku planuje zbudować samolot, który będzie przewoził 300 pasażerów, 2-3 razy szybciej od dźwięku na odległość 10-12 tysięcy kilometrów [21].

Warto w tym miejscu wspomnieć, że w trzeciej fazie rozwoju transportu turystycznego, a dokładniej w latach 1960-1980, spotykamy się z licznymi głosami wskazującymi na szkodliwe skutki, jakie wywierają na środowisko, zarówno turystyka, jak i ułatwiający ruch turystyczny środki transportu turystycznego. Między innymi po konferencji w Sztokholmie zalecono konieczność zastosowania energooszczędnych i proekologicznych procedur, we wszystkich projektach, w tym także i dotyczących usług transportowych. Efektem owej krytyki i wielu zaleceń, jest szereg korzystnych dla środowiska, a tym samym i człowieka, zmian w infrastrukturze transportowej.

Drugim rodzajem transportu pod względem szybkości staje się kolej. Pomysł na szybką kolej narodził się we Francji, prawie 20 lat przed wejściem do eksploatacji pierwszego pociągu TGV. Od lat 70-tych trwają prace eksperymentalne nad udoskonaleniem tego środka transportu pod względem komfortu, bezpieczeństwa i prędkości. Wynikiem tych prac jest pociąg TGV Paryż-Lyon, który 27 września 1981 roku osiąga prędkość 380 km/h [9]. Pociąg jest bardzo szybki, a każdy ze specjalistycznych wagonów komfortowo wyposażony pod kątem podróży. Do cichych, klimatyzowanych wagonów, pasażer wchodzi po składanych stopniach, przekracza szerokie, centralnie obsługiwane, odskokowo-przesuwne drzwi i zajmuje miejsce w wygodnie ustawionych fotelach lotniczych. Przy prawie każdym fotelu telewizor; do użytku podróżnego jest także komputer, faks i telefon. Ponadto w pociągu znajdują się osobne pomieszczenia dla mam z niemowlakami, sala zabaw dla dzieci i świetnie zaopatrzone bufet [22]. Podobny poziom usług do francuskiego TGV znajdziemy podróżując „włoskim Pendolino”, „japońskim Shinkansen”, „niemieckim ICE” i „hiszpańskim TALGO”.

Najdłużej szybkimi pociągami jeżdżą Japończycy. Pierwsza linia kolei Shinkansen została otwarta już w październiku 1964 roku. Japończycy korzystają także z technologii Maglev (magnetic levitation), która – w zgodnej opinii ekspertów – będzie technologią przyszłości [22]. Technologia Maglev polega na zastąpieniu torowiska przez układ elektromagnesów. Dzięki polu magnetycznemu wagony nie mają kontaktu z powierzchnią toru, gdyż cały czas unoszą się nad nim (ok. 10 cm nad torem). Poprzez zastosowanie magnesów całkowicie wyeliminowane zostało tarcie kół, które w tradycyjnych pociągach znacznie ogranicza prędkość jazdy. Gładki tor, w którym porusza się pociąg zbudowany jest z betonu, zainstalowane na nim są przewody doprowadzające elektryczność, czujniki oraz dwa rodzaje elektromagnesów, które trzeba schładzać do bardzo niskiej temperatury.

Pociąg na poduszce magnetycznej po raz pierwszy na świecie został włączony do regularnego rozkładu jazdy w 2003 roku w Szanghaju. Osiąga on zawrotną prędkość 430 km/h na odcinku 31 kilometrów i jest najszybszym z pociągów, jakie dziś wożą pasażerów na świecie, choć rekordy prędkości pobija się z roku na rok. Ostatni z grudnia 2003 roku wyniósł 581 km/h [23]. Światowym rekordem prędkości może także pochwalić się fran-

cuski TGV, który w kwietniu 2007 roku osiągnął światowy rekord prędkości pojazdu szynowego: 574,8 km/h [22].

Współczesna kolej to nie tylko zawrotna prędkość i komfort podróżowania. To także precyzyjnie i bardzo wysoko rozwinięta technologia, która pozwala i umożliwia dotarcie turystom do miejsc trudno dostępnych i wymagających ogromnego poświęcenia oraz przygotowania. Przykładem może być wielka chińska inwestycja: trasa Pekin-Lhasa, która została otwarta w pierwszych dniach lipca 2006 roku. Miano najwyższej uzyskała za sprawą terenowej kumulacji, następującej na wysokości 5072 m n.p.m. Jest to o 225 metrów wyżej od trasy Oroya-Cerro de Pasco w peruwiańskich Andach [24]. Kolej XXI wieku ma fascynować zawrotną prędkością, kosmicznym kształtem, zaawansowaną technologią i ma zachęcać pasażerów do odbywania podróży oraz zmieniać oblicze turystyki.

Wysoki komfort i jakość spotykamy także w odradzającym się micie pociągu Orient-Express. W 1982 roku z inicjatywy Amerykanina Jamesa Sherwooda powrócił do użytku luksusowy statek wycieczkowy na szynach, który kursuje raz na jakiś czas, przewożąc bogatych turystów.

Personel stanowią kucharze, menedżer pociągu, menedżer restauracji, naczelný kelner, naczelný steward i kasjer, którzy dbają o komfort podróży pasażerów. Pociąg jedzie przez siedem krajów a ekskluzywność przedziału daje każdemu wrażenie, że to tylko dla niego przeznaczona jest ta książęca obsługa. Wszystko, co potrzeba dostarczane jest przez stewarda, którego przywołuje się guzikiem dzwonka [24].

Historia kolejowych przewozów turystycznych to także historia kolei specjalnych, których ogromny rozwój i dywersyfikację obserwujemy w XX i XXI wieku. Świadczyć może o tym chociażby fakt, że w 1945 roku w Austrii znajdowało się tylko 26 urządzeń tego typu. W 2007 roku czynnych było blisko 3 300 wyciągów i kolejek linowych i nadal powstają nowe [13].

Wymienione środki transportu służą do celów czysto turystycznych i obejmują koleje zębate, kolejki linowe oraz wyciągi. Wyciągi wagonikowe, krzeselkowe, orczykowe mają szczególne znaczenie dla zimowej turystyki górskiej. Obecnie urządzenia te są zainstalowane we wszystkich ośrodkach turystycznych a ich rozwój wykazuje tendencję wzrostową.

Ukształtowanie i specyfika terenu spowodowała, że zastosowano różne rozwiązania konstrukcyjne. Wśród wyciągów i kolejek turystycznych wyróżniamy dwie grupy: terenowe i napowietrzne [25]. Terenowe dzielą się na: szynowe, saniove i narciarskie, a napowietrzne na kabinowe, gondolowe i krzeselkowe.

Nad historią i rozwojem kolejek linowych warto zatrzymać się na dłużej, bowiem jest to jeden ze środków transportu najbardziej dynamicznie rozwijający się w ostatnich latach. Bez nich trudno dziś wyobrazić sobie ruch turystyczny w wielu górskich ośrodkach narciarskich. W okresie zimowym są niezastąpione dla narciarzy i turystów, wybierających się w wyższe partie gór. Jednak wagoniki, gondole, krzeselka czy orczyki są nie tylko środkami transportu, ale same w sobie mogą być atrakcją turystyczną.

Współczesne kolejki mają panoramiczne szyby i przeszklony dach, które ułatwiają podziwianie wspaniałych widoków. Przyciemniane szyby mają idealne zastosowanie w czasie słonecznych dni. Powodzeniem cieszą się duże obrotowe kabiny, które umożliwiają podziwianie przepięknych widoków górskich, bez konieczności zmiany miejsca wewnątrz kolejki. Wagonik taki obraca się wokół własnej osi w sposób zupełnie nie wyczuwalny. Jeden z nich dociera na szczyt Titlis (3 020 m n.p.m.) w Centralnej Szwajcarii [13].

Oprócz wysokiej jakości usług istotna jest również szybkość i przepustowość, z jaką można poruszać się kolejkami. Od 2003 roku w Alpach francuskich funkcjonuje „Vanoise Express” – po-

teżna dwupiętrowa kolejka linowa zabierająca jednorazowo około 200 osób. Prędkość wagoników (kabin), coraz częściej przekracza 30 km/h [13].

Kolejki linowe buduje się w bardzo wysokich partiach gór, czego przykładem jest najwyższa na świecie położona stacja kolejki linowej – Pico Espejo (4 765 m n.p.m.) w Wenezueli, a w Europie oddana do użytku w 1977 roku kolej linowa z Zermatt na Klein Matterhorn (3 820 m n.p.m.) w Szwajcarii. Jednak na największą uwagę zasługuje alpejska Chamonix (Francja), która dowozi turystów do stacji górnej Aiguille du Midi, na wysokość 3 795 m n.p.m., gdzie różnica poziomów pokonywana podczas tej podróży, jest rekordem wśród wszystkich kolejek linowych na świecie. Innym przykładem jest szczyt Männlichen – 2 230 m n.p.m. (Szwajcaria), gdzie przeprowadzona jest najdłuższa trasa kolejki krzeselkowej w Europie, licząca 6,2 km długości [13].

Pozostając w dalszym ciągu przy środkach transportu turystycznego zimowego, należy zwrócić uwagę na skutery śnieżne (sanie motorowe) i ślizgi (zwane popularnie bojerami), które oprócz quadów i skuterów wodnych stanowią bardzo istotny sposób przemieszczania się w miejscowościach turystycznych.

Należy wspomnieć, że pierwsze sanie motorowe, czyli prototyp skutera śnieżnego, skonstruował Rosjanin Kuzin w 1908 roku. W tym samym czasie w USA, podjęto próbę dostosowania samochodu Ford Model T do jazdy w zimie, ale dopiero w 1924 roku amerykański wynalazca i konstruktor Carl Eliason, stworzył swój pierwszy prototyp [26], który w 1927 roku opatentowano.

Skuter śnieżny porusza się z prędkością dochodzącą do 150 km/h i potrafi poruszać się równie dobrze po śniegu, jak i po lodzie.

Fascynować i zachwycać w XXI wieku będzie żegluga pasażerska, przede wszystkim różnorodnością i jakością świadczonych usług. Mimo iż transport wodny jest najwolniejszym ze wszystkich podstawowych środków transportu turystycznego, to jest najczęściej typowany jako atrakcja turystyczna.

Duże statki pasażerskie to w rzeczywistości nie tyle pływające z prędkością 30-40 km/h hotele, co pływające kompleksy hotelowo-rozrywkowe. Kompleksy, bo oprócz luksusowych kabin, statki takie w części gastronomiczno-handlowej oferują wybór kilku restauracji, barów oraz licznych sklepów wolnoctwowych, ulokowanych w prawdziwych galeriach handlowych. Oferta rozrywkowo-rekreacyjna obejmuje z reguły teatr, kina, kasyno, dyskoteki, sale widowiskowe, tor wrotkarski, siłownię, baseny i jacuzzi, ośrodek SPA i salony piękności a także dodatkowe atrakcje dla dzieci i młodzieży. Na pokładzie luksusowego statku pasażerskiego możemy znaleźć też ściankę do wspinaczki, miejsce do surfowania, pole golfowe a nawet... lodowisko. Największe, długie na 300-350 metrów liniowce pasażerskie, mieszczą na pokładzie nawet ponad 4,5 tys. pasażerów rozlokowanych w niemal 2 tys. kabin [27]. Pełny luksus i wysoka jakość usług na najwyższym poziomie czynią z nich obiekty najbardziej pożądane przez współczesnych turystów. Swoją wielkością i pojemnością przewyższają wszystkie inne środki transportu. Do sierpnia 2010 roku miały się zakończyć prace nad statkiem pasażerskim „Genesis”, który ma pomieścić 5 800 pasażerów [27].

Ze środków transportu wodnego, służących turystom warto jeszcze wymienić jachty i łodzie motorowe. Dzisiejsze luksusowe jachty, często spełniają standardy nawet kilkunastopiętrowego hotelu. Nowoczesny jacht morski wyposażony jest w zasadzie we wszystko to, co elegancki pokój hotelowy. Jest więc kuchnia, łazienka z prysznicem, telewizja satelitarna, łączność radiowa, są sypialnie, salon, wieża z muzyką i odtwarzacz DVD. Do tego są szybkie i zwrotne, ułatwiają tym samym rejs i podróżowanie.

Ostatnim i chyba najpopularniejszym rodzajem transportu turystycznego, jest transport drogowy, zarówno zindywidualizowany (samochody osobowe, karawaning), jak i zbiorowy (autobusy, rotele). Przykładem zindywidualizowanego transportu

turystycznego są popularne, dziś ekskluzywne i bardzo drogie samochody kempingowe, potocznie nazywane apartamentami lub hotelami na kółkach. W języku angielskim nazywane są *motor homes*, czyli samochody mieszkalne [28] lub kampery.

W najbardziej luksusowych pojazdach stosuje się nowoczesne techniki wysuwania ścian (na zewnątrz poza bryłę pojazdu), wtedy na postoju zyskuje się jeszcze większą przestrzeń części salonowej od tej, jaką ma kamper w czasie jazdy. Dodatkowym, niezbędnym już wyposażeniem, jest bezprzewodowy Internet, sprzęt audio-wideo, czy zestaw do telewizji satelitarnej. Ponadto pojazd posiada nowoczesne i ekologiczne ogrzewanie podłogowe a także inteligentną klimatyzację. Niektóre pojazdy posiadają nawet mały garaż, umożliwiający przewóz motocykla, quada, a nawet niewielkiego samochodu osobowego [28]. Współczesne kampery liczą od 4,5-7 metrów długości i pozwalają na zwiedzanie wszystkiego, co mija się po drodze.

Z kolei najbardziej popularnym środkiem transportu zbiorowego, wykorzystywanym głównie dla imprez turystycznych prowadzonych w promieniu do 2-3 tys. km od rozpoczęcia trasy, jest autobus. W zależności od jakości wyposażenia, zarówno pod kątem podróżujących, jak i pod względem technicznym, autobusy są skategoryzowane w skali pięciogwiazdkowej.

Innym rozwiązaniem, choć jeszcze mało popularnym, zwłaszcza w Europie są pojazdy turystyczne, zwane rotelami. Służą do przewozu osób i rzeczy, zapewniając noclegi w miejscach, gdzie brakuje odpowiedniej infrastruktury drogowej (dróg i autostrad), a także bazy noclegowej. Są wykorzystywane przy organizowaniu wycieczek, zwłaszcza o charakterze egzotycznym, w trudno dostępne miejsca. Osoby podróżujące rotelami korzystają ze specjalnie skonstruowanych kabin noclegowych. Są to miejsca do spania, wyposażone w uchylne okno, zasłony i indywidualne oświetlenie. Biorąc pod uwagę budowę pojazdu, wyróżnia się jednoczęściowe (na podwoziu autokaru) i dwuczęściowe (z przyczepą) [29].

Przykładem najbardziej rewolucyjnych zamierzeń w transporcie turystycznym jest projektowana budowa samolotów orbitalnych, pozwalających odbyć podróż lotniczą dookoła świata w 120 minut. Od kilkudziesięciu lat w USA są prowadzone prace badawcze nad tego typu samolotem. Francja natomiast, zamierza zbudować samolot Concorde drugiej generacji, który byłby w stanie latać z szybkością przekraczającą 22-krotnie szybkość dźwięku, a jego zdolność przewozowa ma wynosić 200 pasażerów [14].

Ludzka ekspansja w przestrzeń kosmiczną od lat wydaje się być nieunikniona. Turystyka kosmiczna nie może się rozwijać bez pojazdów transportowych i odpowiedniej infrastruktury. Dlatego urzeczywistnieniem tych marzeń i zamierzeń, ma być budowa pojazdów kosmicznych, które byłyby w stanie zrealizować te plany. Najbardziej zaskakującą i nieprawdopodobną cechą tych środków transportu ma być prędkość, która wynosić będzie 21 tys. km/h. Pojazd taki będzie stacją kosmiczną, która ma okrążyć Słońce pomiędzy orbitami Marsa i Ziemi. Stacja ta będzie statkiem kosmicznym napędzanym siłami grawitacyjnymi planet i Słońca [30].

Przewiduje się, iż pierwsze takie pojazdy pojawią się około roku 2018-2020. Innym przykładem inwestycji w dziedzinie turystyki kosmicznej mogą pochwalić się Japończycy, którzy zamierzają zbudować brzuchaty prom kosmiczny, napędzany płynnym wodorem, na pokładzie którego zmieści się 50 pasażerów. Prom ten doleci na orbitę w czasie krótszym niż 5 minut i będzie mógł startować z istniejących już lotnisk.

Wszystko wskazuje na to, że wkrótce grupa zamożnych turystów wsiądzie do kapsuły wielokrotnego użytku, trzykrotnie okrąży Ziemię i wróci na jej powierzchnię. Prom kosmiczny wyniesie kapsułę na niską orbitę (280-400 km nad Ziemią) w ciągu 8 minut. Rozpędzi się ona do prędkości ok. 28 000 km/h i okrąży

Ziemię w ciągu 90 minut. Taka kosmiczna podróż będzie szczególnie atrakcyjna, gdyż będzie można oglądać aż osiem wschodów i zachodów Słońca [30].

Podsumowanie

Częścią rozwoju cywilizacyjnego jest rozwój myśli technologicznej. Doskonałym i bezdyskusyjnym przykładem takich zmian, są nowoczesne rozwiązania w dziedzinie transportu turystycznego. Świadczy o tym poziom i jakość infrastruktury transportowej, oraz wzrastająca z roku na rok liczba turystów, którzy bardzo często środek transportu traktują, jako główną atrakcję wyjazdu. Współczesny transport jest obszarem innowacji i licznych badań naukowych. Mają one służyć skróceniu czasu podróży, zapewnieniu najwyższej jakości usług przewozowych i bezpieczeństwu.

Przedstawiona w pracy analiza rozwoju transportu turystycznego po 1769 roku pokazuje, jak szybkim przekształceniom ulegał transport zmechanizowany po wielkiej rewolucji przemysłowej. Godny uwagi jest również fakt, że w ostatniej fazie rozwoju transportu turystycznego, każda z gałęzi transportu znalazła swoje miejsce na rynku. Czynniki techniczno-ekonomiczne i organizacyjne kształtują zdolność przewozową poszczególnych rodzajów transportu: kolei jako środka przewozów masowych, samochodu jako środka transportu indywidualnego, autokaru, samolotu, jako środka przewozów grupowych. Transport jest więc instrumentem technicznym zaspokajania indywidualnych i zbiorowych potrzeb komunikacyjnych ludności. Transport stał się największym fenomenem kulturowym współczesnego społeczeństwa, największym kompleksem cywilizacyjnym w życiu społeczno-gospodarczo-politycznym każdego rozwiniętego państwa. Nie ma bowiem, żadnej gałęzi gospodarczej, żadnego wydziału produkcji czy usług, jak również żadnego działu czy sfery kulturowej, w której transport nie odgrywałby większej czy mniejszej roli [31]. Stanowi on jeden z najważniejszych elementów sektora turystycznego i bezpośrednio wpływa na rozwój ruchu turystycznego.

Piśmiennictwo

1. Jaremen, D.E. (2008). Tanie linie lotnicze a rozwój turystyki w regionach. W G. Gołembski (Red.), *Nowe trendy rozwoju turystyki* (str. 157-169). Sulechów: PWSZ.
2. Ciesielski, M. & Jordan K. (1977). *Transport w turystyce* (wyd. 1). Poznań: AWF.
3. Rydzkowski, W. & Wojewódzka-Król K. (Red.) (2009). *Problemy transportu w rozszerzonej UE*. Warszawa: PWN.
4. Grzywacz, W. & Burniewicz J. (1989). *Ekonomika transportu*. Warszawa: Wyd. Komunikacji i Łączności.
5. Bil, J. (2006). Periodyzacja rozwoju transportu. *Zeszyty Naukowe WSHiT* 4, 191-199.
6. Jędrzejczyk, I. (2001). *Nowoczesny biznes turystyczny*. Warszawa: PWN.
7. De Voogd Van Der Straten, G. (2007). Wpływ infrastruktury transportowej na rozwój turystyki (podejście historyczne). *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego* 466(9), 55-63.
8. Piskozub, A. (1999). *Transport w dziejach cywilizacji*. Toruń: Wyd. Adam Marszałek.
9. Kaczmarek, J., Stasiak A. & Włodarczyk B. (2005). *Produkt turystyczny*. Warszawa: Wyd. PWE.
10. Chądzyński, H. (1968). *Transport, czyli wyścig z czasem*. Warszawa: Wyd. PWE.
11. Wielkopolski, A. (1969). *Zarys dziejów transportu*. Szczecin: Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Szczecińskiej.
12. Rydzyński, P. (2005). Po kolei. *Świat techniki* 8, 16-25.

13. Witkowski, W. (2008). Szybując nad przepaścią. *Rynek Turystyczny* 1, 32-34.
14. Gaworecki, W. (2007). *Turystyka*. Warszawa: Wyd. PWE.
15. Kubicki, M. (2000). *Usługi hotelarskie w środkach transportu*. Warszawa: Zakład Wydawniczy DrukTur Sp. z o.o.
16. Felicitas-Górtz, A. (2003). Pociąg pod specjalnym nadzorem. *Forum* 42, 56-57.
17. Sokołowski, T. (1964). *Zarys wiadomości o transporcie*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwa Szkolnictwa Zawodowego.
18. Liwiński, J. (2008). Pierwsze rejsy olbrzyma. *Wiedza i Życie* 1, 58-61.
19. Szafrąński, A. (2007). Z klasą w powietrzu. *Rynek Turystyczny* 12, 34-35.
20. Szafrąński, A. (2008). Czym opłaci się wozić turystów. *Rynek Turystyczny* 1, 42-43.
21. Bójko, M. (2005). Marzenie o superprędkości. *Wiedza i Życie* 11, 16-19.
22. Juzwa-Ogińska, A. (2008). Wagonami w dal. *Rynek Turystyczny* 2, 31-33.
23. <http://wyborcza.pl/1,75476,1885584.htm>, (2009).
24. Osip, P. (2007). Najwyższa kolej świata. *Rynek Turystyczny* 5, 36-38.
25. Płocka, J. (2006). *Wybrane zagadnienia z zagospodarowania turystycznego* (część I). Toruń: Wyd. Centrum Kształcenia Ustawicznego.
26. Lutycki, P. (2007). Sanie motorowe, czyli snowmobil. *Rynek Turystyczny* 10, 34-35.
27. Szafrąński, A. (2008). Turyści mórz i oceanów. *Rynek Turystyczny* 1, 14-19.
28. Witkowski, W. (2007). Apartamenty na kółkach. *Rynek Turystyczny* 10, 30-32.
29. Witkowski, W. (2007). Rotele – mobilne miejsca noclegowe. *Rynek Turystyczny* 11, 32-33.
30. Nowaczek, K. (2002). Turystyka kosmiczna – niewykorzystany rynek. W St. Bosiacki (Red.), *Gospodarka turystyczna w XXI wieku – stan obecny i perspektywy rozwoju* (str. 281-292). Poznań: Wyd. AWF.
31. Krzykała, F. (2004). *Socjologia transportu w zarysie*. Poznań: Wyd. AE.

Otrzymano: 15.12.2010

Przyjęto: 15.03.2011