

# Przez morza i oceany

*Danuta Ptaszycka-Jackowska*

## Across seas and oceans

Abstract: The paper discusses the increasingly popular form of tourism known as sea tourism. The author talks about her own experiences in this area of tourism via examples of cruises organized by the largest cruise ship company in Europe – the Italian company Costa Crociere. She discusses the organization of sea cruises and the logistics of each trip. The tourist view is also discussed, as is the value obtained by cruise participants. The author spends a lot of time discussing the tourist value of each port of call as well as the geographic and social contrasts observed along the way. The paper concludes with a discussion of the current situation of cruise market.

Keywords: sea tourism, Costa Crociere, sea cruises

## Wprowadzenie

Młodzińcze marzenia mojego męża wiązały się z morzem, ściśle mówiąc – ze służbą w marynarce. Niestety, z powodu wady wzroku nie mógł ich zrealizować. Ostatecznie Antoni związał swoje życie z geografią, a jego kontakty z morzem ograniczały się do urlopów nad Bałtykiem i Morzem Czarnym oraz niewielu pobytów studialnych nad Morzem Czarnym i Śródziemnym.

Niespodziewany przełom nastąpił w 2010 roku, kiedy to moja przyjaciółka opowiedziała nam o swoim udziale w morskim rejsie do fiordów norweskich. Nagle okazało się, że ten, tak atrakcyjny, sposób podróżowania jest dla nas dostępny i możemy wzbogacić nasze dotychczas stacjonarne pobyty nad Morzem Bałtyckim o wypoczynek na statku.

Rejsy takie są organizowane przez kompanie będące armatorami statków. Największą z nich w Europie jest włoska Costa Crociere, która dysponuje kilkudziesięcioma wielkimi, nowoczesnymi statkami (Ptaszycza-Jackowska 2012). To ona stała się wyłącznym organizatorem naszych morskich podróży. Ma ona w swojej bogatej ofercie rejsy turystyczne do najatrakcyjniejszych miejsc na świecie.

## **Życie na statku**

Rejsy turystyczne mają swoją specyfikę. Przede wszystkim odznaczają się wygodą. Rozpoczynają się w miastach portowych, w których jest lotnisko. Zaokrętowanie odbywa się w terminalu portowym, a kompania organizuje transfer z lotniska do portu; zajmuje się także transportem bagażu – walizki trafiają wprost do właściwej kajuty. Spoczywają one w wygodnych szafkach aż do wyokrętowania na końcu rejsu, nie ma więc konieczności nieomal codziennego pakowania się i rozpakowywania, jak w przypadku wycieczek autokarowych, samolotowych czy kolejowych. Na wycieczki fakultatywne wychodzi się z aparatem fotograficznym i niezbędnymi drobiazgami.

Ten styl podróżowania jest szczególnie wygodny dla osób starszych i o ograniczonej sprawności, niemniej wśród pasażerów jest również wiele młodych osób, którym on odpowiada.

Statki przemieszczają się głównie w nocy, tak aby dzień można było spędzić na zwiedzaniu. W wypadku dłuższych odcinków płyną przez kilka dni i nocy z rzędu, a podróżni mogą wypełnić czas, biorąc udział w animacjach i imprezach oferowanych na pokładzie.

Statki, którymi pływaliśmy, mają na ogół 300 m długości i kilkanaście pokładów, z których kilka zajmują kabiny pasażerskie. Są to niewątpliwie kolosy<sup>1</sup>. Jest na nich od 2,5 tysiąca do 3,4 tysiąca miejsc pasażerskich w kabinach, z kolei obsługa statku i pasażerów liczy od 900 do 1000 osób.

Costa Crociere obsługuje rocznie ponad milion turystów, a ich liczba stale rośnie. Światowa frekwencja w rejsach turystycznych wynosi obecnie około 16 milionów osób i także wzrasta. Najlepiej rozwinięty jest rynek amerykański (USA).

---

<sup>1</sup> Podobną długość mają najnowsze kontenerowce. Rośnie także wielkość budowanych jachtów oceanicznych, które osiągają już nawet 80 m długości.

Pasażerowie stanowią grupę wielonarodowościową. Dominują wśród nich Włosi, Francuzi, Niemcy oraz mieszkańcy krajów hiszpańskojęzycznych<sup>2</sup>. Podobnie zróżnicowana jest obsługa, lecz dominują wśród nich Filipińczycy, Hindusi, Malezyjczycy i mieszkańcy innych krajów południowo-wschodniej Azji, a także Brazylijczycy<sup>3</sup>. Funkcje kierownicze na ogół pełnią Włosi.

Fakt, że na statku przebywa duża liczba pasażerów, nie jest na co dzień uciążliwy dla współpasażerów – niejednokrotnie podczas trwania rejsu nie spotkaliśmy drugi raz tej samej osoby.

Każdy turysta ma swoją kabinę mieszkalną, zapewnione posiłki w restauracjach lub barach samoobsługowych<sup>4</sup>, a także możliwość wypoczynku na pokładach, uprawiana sportów i gier ruchowych. Można także wypożyczać książki z biblioteki, brać udział w imprezach teatralnych i seansach kinowych. Na statkach organizowane są grupy nauczania różnych gier, tańców towarzyskich, a także warsztaty prac ręcznych. Funkcjonuje też kasyno.

Specjalną ofertę zajęć przygotowuje się dla dzieci, umożliwiając im aktywne spędzanie czasu. Organizowane są całodzienne grupy objęte fachową opieką pedagogiczną. Statki są także przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych – znajdują się tam kajuty, windy, stoliki w restauracji, a w razie konieczności stewardzi służą im pomocą.

W wyznaczonych dniach statki zawijają do portów, gdzie można wziąć udział w wycieczkach fakultatywnych organizowanych przez miejscowe biura turystyczne; różnią się one między sobą celem – poznawczym lub wypoczynkowym, czasem trwania, stopniem trudności, grupą językową i kosztami uczestnictwa. Pasażerowie statku wybierają wycieczki na początku rejsu. Głównym środkiem transportu podczas wycieczek fakultatywnych są autokary, wyjątkowo pociągi, łodzie i niewielkie statki. Część turystów wybiera jednak wycieczki indywidualnie, poruszając się pieszo, taksówkami oraz autobusami kursującymi między portem a centrum odwiedzanej miejscowości.

---

<sup>2</sup> Udział poszczególnych nacji jest uwarunkowany liczbą własnych kompanii rejsowych danego kraju. Linie francuskie i niemieckie są słabo rozwinięte, mimo że np. Francja ma potężny przemysł stoczniowy. Zależy także od atrakcyjności oferowanych rejsów.

<sup>3</sup> Narodowość personelu wynika ze względów ekonomicznych. Costa Crociere prowadzi też własne szkoły kształcące personel restauracyjny i hotelowy – m.in. na Filipinach, w Indiach i w Brazylii.

<sup>4</sup> Posiłki mogą być przynoszone na zamówienie do kabiny.

W sytuacji gdy statek – z racji swojej wielkości – nie może zacumować w porcie, pozostaje na redzie, a pasażerowie są przewożeni na ląd motorowymi szalupami, w które statek jest wyposażony. Imponuje sprawność, z jaką personel statku realizuje te przeprawy.

Wśród wyposażenia statku zwraca uwagę ogromne zaplecze kuchenne, wydające trzykrotnie w ciągu dnia dania z karty oraz niemal przez całą dobę dania barowe. Czynna jest także pralnia; jej głównym przeznaczeniem jest częsta wymiana bielizny pościelowej i ręczników, ale na zamówienie pierze się w niej również indywidualną garderobę pasażerów.

Każdego wieczoru wydawany jest i dostarczany do kajut dziennik pokładowy zawierający informacje na dzień następny. Jego edycja obejmuje kilka języków, w zależności od narodowości pasażerów; podstawowe języki to: włoski, francuski, angielski, niemiecki oraz hiszpański. Ponadto ważne komunikaty przekazywane są przez głośniki.

Obsługą pasażerów w sensie instytucjonalnym zajmują się dwa biura: spraw osobistych pasażerów i turystyki.

Na statku zapewniona jest odpłatna pomoc medyczna. W rejsie biorą udział dwaj lekarze oraz pielęgniarki, którzy głównie udzielają porad doraźnych, ale mają też możliwość wykonywania badań, w tym rentgenowskich, a od niedawna także dializ. Na pokładzie znajduje się również apteka.

Imponuje czystość na statku i natychmiastowa reakcja personelu na wszelkie zanieczyszczenia lub niesprawność urządzeń. Kajuty są sprzątane przez stewardesy lub stewardów dwukrotnie w ciągu dnia: rano i wieczorem.

## **Dbłość o bezpieczeństwo pasażerów**

Zagadnienie bezpieczeństwa dotyczy pokładu statku oraz portów w trakcie postoju, a także wyboru przez kompanię trasy rejsu i czasu jej pokonywania.

Oczywiście, podstawowe czynniki, od których uzależnione są trasy rejsów, to zainteresowania turystów i walory krajobrazu, a także koszty podróży, postoju oraz zaopatrzenia statku. Ważną rolę odgrywa też dostępność wycieczek fakultatywnych w portach, do których statki zawijają.

Przebieg trasy jest jednak korygowany z uwzględnieniem ewentualnych zagrożeń związanych z warunkami klimatycznymi oraz sytuacją polityczną w krajach, które mają się na niej znaleźć. Rejsy są organizowane między innymi poza porami

deszczowymi, monsunowymi czy okresami największych upałów w strefie równikowej i poza porami uruchamiania się gór lodowych czy tafli kry w strefach polarnych. W tym ostatnim przypadku uwzględnia się także dni polarne. W rezultacie na Grenlandię czy Spitsbergen odbywają się jedynie pojedyncze rejsy w lipcu.

W przypadku sytuacji politycznej uwzględnia się potencjalne zagrożenia konfliktami społeczno-politycznymi. Specjalne środki ostrożności przedsięwzięte są na przykład w Bombaju (z powodu konfliktów indyjsko-pakistańskich), w Kanale Sueskim (z uwagi na wojny w krajach arabskich), w strefie Morza Czerwonego (w związku z napadami pirackimi na wodach w rejonie Jemenu i Somalii), w Egipcie (z powodu rozruchów wewnętrznych w największych miastach) oraz w licznych krajach afrykańskich (z uwagi na niepokoje społeczne i ograniczenia związane z epidemią wirusa ebola). W Bombaju, aby zejść na ląd, trzeba poddać się skomplikowanej procedurze kontroli dokumentów i tożsamości osób. Wzmoczone kontrole obowiązują także w Australii i Singapurze, które bronią się przed napływem emigrantów. W 2013 roku w czasie rejsu na trasie od Zatoki Perskiej po Kanał Sueski nad bezpieczeństwem naszego statku czuwała specjalna jednostka włoskiej marynarki wojennej. W związku z rozruchami w miastach egipskich zostały zmienione port postojowy oraz trasy wycieczek fakultatywnych. Drogi przejazdu autokarów były kontrolowane przez liczne posterunki służb bezpieczeństwa, a w każdym autokarze jechał uzbrojony tajny agent. W 2014 roku z uwagi na bezpieczeństwo odwołana została część rejsu po Morzu Czarnym (wizyty w Odessie i Krymie); w zamian spędziliśmy dodatkowy dzień w Istambule i odwiedziliśmy Burgas. Dla większości pasażerów był to zawód, ponieważ Odessa i Krym były głównymi motywami uczestnictwa w rejsie.

Specjalne wymogi bezpieczeństwa obowiązują w przypadku intensywnego ruchu statków w zwężeniach dróg morskich, takich jak między innymi: Cieśnina Gibraltarska, Kanał Sueski i Panamski oraz Morze Południowochińskie. Ruch statków jest wówczas regulowany w sensie czasowym i ilościowym: obowiązują mijanki lub zmienny ruch jednostronny oraz ograniczenia prędkości.

Zawsze trudnymi momentami rejsów są wejścia statków do portów oraz pokonywanie wąskich odcinków trasy rejsu, na przykład niektórych fiordów norweskich. W takich sytuacjach konieczna jest pomoc miejscowego pilota, który na tym odcinku wspomaga nawigowanie statkiem.

Na pokładach statków turystycznych skrupulatnie przestrzega się zasad bezpieczeństwa. Pasażerowie objęci są elektroniczną ewidencją i każdorazową kontrolą przy zejściu z pokładu i ponownym wejściu na statek. Przy powrocie kontroli

podlega też bagaż osobisty pod kątem niebezpiecznych przedmiotów i produktów żywnościowych, których nie wolno wносить na statek, a czasami ze statku na ląd (na przykład w Australii).

Szczególnie niebezpieczne są na statkach są pożary – zawsze trudne do ugaszenia<sup>5</sup>. Na statku jest tylko kilka pomieszczeń, w których można palić papierosy. Gęsto rozmieszczone czujniki elektroniczne alarmują o wszystkich nieprawidłowościach na statku.

Istotne zagrożenie dla statku i jego pasażerów stanowią uszkodzenia, które mogą prowadzić do zatopienia. Statki wyposażone są w szalupy i łodzie ratunkowe, koła i kamizelki ratunkowe. Kamizelki są w każdej kabinie i w miejscach publicznych. Na początku rejsu wyjście w morze jest poprzedzone obowiązkowym szkoleniem ratunkowym wszystkich pasażerów i załogi oraz przećwiczeniem przejścia drogami ewakuacyjnymi.

## Kierunki naszych rejsów

Wybór kierunków naszych podróży uzależniony był od oferty włoskiej kompanii Costa Crociere. W ofercie tej dominowały i nadal dominują dwa obszary: Morze Śródziemne oraz wyspy na Morzu Karaibskim.

Kolejne miejsce, głównie w lecie, zajmują fiordy norweskie i stolice bałtyckie. Szczególnie atrakcyjne dla amatorów są jednak rejsy odbywane tylko raz w roku: fiordy norweskie ze Spitsbergenem, rejs „Dookoła świata” (zainaugurowany w 2012 roku), wybrzeża brazylijskie.

W 2015 roku odbył się także pierwszy rejs „Dookoła Afryki” (Dubaj – Madagaskar – Kapsztad – Casablanca – Sawona). Costa Crociere organizuje także rejsy po morzach Azji Południowo-Wschodniej.

Nas zafrapował przede wszystkim rejs na Grenlandię, tym bardziej że był on połączony z wizytą w Islandii i w fiordach norweskich (tab. 1). Jak się okazało w następnych latach, był to rejs unikatowy, ponieważ Costa Crociere zrezygnowała z tego kierunku ze względu na góry lodowe. Kilka gór spotkaliśmy u wybrzeży Grenlandii, a potencjalne niebezpieczeństwo pojawiło się w centralnym miejscu oddzielania się gór od lodowca Jacobshavn w Ilulissat. Na południu Grenlandii

---

<sup>5</sup> Niebezpieczeństwo wynika z ograniczonych możliwości gaszenia ognia wodą, grozi ono bowiem zatopieniem statku.

Tabela 1. Trasy odbytych rejsów

Trasa rejsu	Nazwa statku	Rok	Długość (mile m.)
Amsterdam–Bergen–Islandia–Grenlandia–Wyspy Owcze–Szkocja–Amsterdam	Costa Luminosa	2010	5 751
Kopenhaga–„Stolice Bałtyckie”–Kopenhaga–„Fiordy norweskie”–Kopenhaga	Costa Luminosa	2011	3 031
Buenos Aires–wyrzeża brazylijskie–Tenerya–Madera–Malaga–Malta–Korfu–Dubrownik–Wenecja	Costa Magica	2012	14 130
Hamburg–fiordy norweskie–Spitzbergen–Nord Cap–fiordy–Hamburg	Costa Pacyfica	2012	4 279
Los Angeles–Hawaje–Fidzi–Nowa Zelandia–Australia–Singapur–Kuala Lumpur–Langkawi–Phuket–Sri Lanca–Bombaj–Abu Dhabi–Dubaj–Oman–Egipt–Sycylia–Neapol–Sawona	Costa Deliziosa	2013	21 574
Civitavecchia–Olimpia–Mykonos–Efez–Instambuł–Constanza–Delta Dunaju–Neseber–Ateny–Civitavecchia	Costa Deliziosa	2014	3 272
Ogółem			52 037

przepłynęliśmy przez piękną cieśninę Prince Christian. W trakcie tego rejsu oprócz Grenlandii urzekły nas bezkresne przestrzenie zastygłej lawy na Islandii i wody Błękitnej Laguny, a także fiordy norweskie.

Pierwszy rejs zaowocował pragnieniem uczestniczenia w następnym. W 2011 roku nasz wybór padł na rejs „Stolice bałtyckie” (Tallin, Sankt Petersburg, Helsinki, Sztokholm, Kopenhaga, Oslo). W Sztokholmie szukałam znajomych miejsc, które odwiedziłam w 1961 roku w trakcie żeglarskiego rejsu „Jurandem”, zorganizowanego przez Polski Yacht Club. W drugiej części rejsu poszerzyliśmy naszą znajomość fiordów.

W następnym roku wynaleźliśmy unikatowy rejs transatlantycki z Buenos Aires do Wenecji. Była to wspaniała porcja ogromnie zróżnicowanych wrażeń (tab. 1) i pierwsze przekroczenie Równika – w jedną stronę samolotem, w drugą statkiem na wodach Oceanu Atlantyckiego.

W tym samym roku wróciliśmy ponownie na szlaki północne – popłynęliśmy z Hamburga na Spitzbergen i Nordkapp. Spitzbergen odsłonił przed nami swoje tajemnice w stolicy Longyearbyen, a także na północy, w Ny-Ålesundi Magdalenafjord.

Następny rok przyniósł nam możliwość poznania strefy międzyzwrotnikowej w Oceanii, Indonezji, Tajlandii, Indiach i Afryce w ramach dwóch (z trzech) odcinków rejsu „Dookoła świata”. Podczas tego rejsu odwiedziliśmy także Nową Zelandię i Australię. Po raz pierwszy Costa Crociere zorganizowała ten rejs w 2012 roku (Pagacz-Moczarska 2014).

Po szaleństwach „Dookoła świata” wybraliśmy w 2014 roku kameralny rejs po Morzu Śródziemnym i Czarnym. Naszym głównym celem były Krym i Odessa, rzadko odwiedzane przez statki Costa Crociere (raz lub dwa razy w ciągu roku). Niestety, na dwa miesiące przed rejssem nasze marzenia zostały przekreślone przez rosyjską aneksję ukraińskiego Krymu.

## Największe kontrasty i niektóre obserwacje

Podczas morskich podróży na różne kontynenty i do rozmaitych miejsc naszą uwagę zwróciła różnorodność świata, a jednocześnie porażająca globalizacja krajobrazów zurbanizowanych i zagospodarowania terenu. W widokach od strony morza uderzają rozmiary portów kontenerowych i dźwigów przeładunkowych, a w dalszej perspektywie uwagę przyciąga rozwój zabudowy typu downtown i powielanie pewnych wzorców – mam tu na myśli między innymi bliźniacze wieżowce, naśladujące w mniejszej skali te nowojorskie.

Muzea w Perth i Singapurze, opera w Oslo, audytorium na Teneryfie, wybudowane na nadbrzeżach, odznaczają się wysmakowaną architekturą i białą kolorystyką; są wzorowane na operze w Sydney.

Ogromne wrażenie robią wielkie metropolie. Poznaliśmy Saõ Paulo (21 mln mieszkańców), Bombaj (17 mln) i mniejszy Kair (10 mln). Podawane tu wielkości ich zaludnienia są orientacyjne, ze względu na niekontrolowany ruch migracyjny – w samym Bombaju codzienny napływ ocenia się na 1,5 miliona osób.

Niesamowite wrażenie robi Dubaj – miasto drapaczy chmur, wybudowane na pustyni w ciągu kilkunastu lat. Znajduje się w nim najwyższy na świecie budynek – wieża Kalifa. Ronda i drogi są obsadzone kwiatami – do każdej(!) z tych roślin doprowadzony jest dren z wodą. Z powodu niedostatków wody buduje się tu ogromne systemy odsalania wody morskiej. Woda pitna sprowadzana jest z gór w butelkach.

Rejsy na Spitsbergen odbywają się w lipcu. Wówczas słońce utrzymuje się nad horyzontem przez całą dobę – choć nasz rejs trwał czternaście dób, to w ich trakcie było tylko siedem nocy.



Podczas rejsu na tej samej szerokości geograficznej można w jednym miejscu oglądać bujną roślinność, a w kolejnym – piaski pustyni. Wśród roślinności wiele jest gatunków rosnących w naturze, osiągających duże rozmiary, a nam znanych z upraw doniczkowych.

Długodystansowe rejsy pozwalają dwukrotnie przeżyć tę samą porę roku – doświadczyliśmy tego podczas rejsu „Dookoła świata”. Na przełomie lutego i marca byliśmy na Nowej Zelandii, gdzie w ogrodzie botanicznym w Wellington właśnie przekwitwały róże, co oznaczało koniec tamtejszego lata. Nas czekało drugie lato w Polsce i lipcowe kwitnienie naszych róż.

Uderza kontrast na styku różnych stref zabudowy, co szczególnie widoczne było w Bombaju: dzielnice rozpaczliwie nędznych slumsów graniczą tam bezpośrednio z nowymi blokami. W mniejszej skali – w wielu miejscach bogate wille sąsiadują z ulicami zamieszkiwanymi przez biedotę i ludzi żyjących na ulicy. Kiedy opuściliśmy Bombaj, po dwóch dniach rejsu stanęliśmy w nowoczesnym centrum Abu Dhabi – stolicy Zjednoczonych Emiratów Arabskich. Mając świeżo w pamięci nędzę Bombaju, przeżyliśmy prawdziwy szok na widok tutejszej czystości – wszystkie elementy zagospodarowania, w tym jezdnie i chodniki, były olśniewająco czyste, porządnie wykonane, nie było ani jednego papierka. Porównania nie wytrzymała również polska „czystość”. Tajemnica arabskich sukcesów tkwi w wychowaniu społeczeństwa i egzekwowaniu drakońskich kar za zaśmiecanie (kara za wyrzucony na ulicę niedopałek wynosi 500 dolarów).

Podczas rejsu „Dookoła świata” płynęliśmy głównie przez obszary dawnych kolonii brytyjskich, gdzie bardzo wyraźne są wpływy kolonializmu. Dotyczy to zwłaszcza dziewiętnastowiecznej zabudowy, przede wszystkim w Bombaju i w Melbourne. Inną pozostałością obecności Brytyjczyków w tej części świata jest lewostronny ruch samochodowy oraz dominacja języka angielskiego. Odwiedzane przez nas dawne obszary kolonialne odzyskały niepodległość głównie po II wojnie światowej – najmłodsze z nich to Singapur (1965), Fidżi (1970) oraz Zjednoczone Emiraty Arabskie (1971). Nie uzyskały niepodległości Hawaje (będące od 1959 roku pięćdziesiątym stanem USA) i Samoa Amerykańskie (terytorium zależne od USA).

O dawnej zależności kolonialnej świadczą kultura i język miejscowej ludności, a także model gospodarczy oraz wielokulturowość i wielonarodowość miast. Dzielnice różnią się charakterem zależnie od tego, która grupa etniczna je zamieszkuje. Źródłami tej sytuacji są: odrębność rdzennej ludności, wpływ kolonializmu, ruchy migracyjne ze względów społeczno-ekonomicznych.

W niektórych z odwiedzanych przez nas miast mieliśmy okazję obserwować ciekawe kontrasty między dzielnicami. W Singapurze dziewiętnastowieczna dzielnica chińska z charakterystyczną zabudową, tętniąca życiem handlowym sąsiaduje z ultranowoczesnym, futurystycznym zespołem architektonicznym Marina Bay Sands, pełniącym głównie funkcje kulturowe; znajduje się tu między innymi ogród przyszłości.

Uderza sąsiedztwo różnych wierzeń i filozofii – islamu, buddyzmu, hinduizmu, chrześcijaństwa z katolicyzmem i protestantyzmem – i służących im obiektów sakralnych. Szczególnymi przykładami są Kuala Lumpur, Singapur i Bombaj. Duże wrażenie robi ogromny (drugi na świecie pod względem wielkości po Mekce) meczet w Maskacie (Oman), a także meczet w Kuala Lumpur.

Z rejsami wiąże się częste zmienianie stref czasowych. Codziennie lub co parę dni trzeba przesuwać wskazówki zegarków o godzinę. Niektórzy pasażerowie nosili po dwa zegarki – jeden wskazujący czas lokalny na statku, a drugi wskazujący czas w miejscu zamieszkania. Z powodu częstych zmian stref czasowych podczas rejsu „Dookoła świata” straciliśmy bezpowrotnie jeden dzień.

Podróżowanie przez morza i oceany wiąże się z wielokrotnymi przerwami, nawet parodniowymi, w łączności telefonii komórkowej i internetowej, a także w odbiorze programów telewizyjnych.

W krajobrazie wielu miast Ameryki Południowej i Azji uderzają ciągi napowietrznych linii energetycznych i telefonicznych liczące nawet po kilkadziesiąt kabli. Wiele z nich jest nisko zawieszonych, często między konarami drzew. Natychmiast rodzi się pytanie o bezpieczeństwo. Innym elementem krajobrazu są baniaki na wodę umieszczane na dachach budynków mieszkalnych, głównie w dzielnicach slumsów. Woda w nich jest ogrzewana promieniami słońca.

Pod względem zagospodarowania wyróżnia się tajlandzkie miasto Phuket. Przed niemal każdym budynkiem, zarówno mieszkalnym, jak i usługowym, stoi tu kapliczka poświęcona Buddzie. Niektóre z nich są duże. Codziennie rano gospodarze zapalają w kapliczkach lampiony i stawiają Buddzie jedzenie. Jemu również poświęcony jest w Phuket cypel Promthep, gdzie mieszkańcy i przyjezdni pozostawiają wota w postaci różnej wielkości figur i figurek słoni, niejednokrotnie udekorowanych wieńcami.

Programy wycieczek fakultatywnych obejmują często najcenniejsze przykłady chronionej przyrody. Naszą uwagę zwróciły zwłaszcza Narodowy Pomnik Sekwoi koło San Francisco oraz Malezyjski Geopark Narodowy na wyspach Langkawi w Malezji.

Na podkreślenie zasługują także założenia parków miejskich (między innymi w Perth) oraz ogrodów botanicznych (w Singapurze). Szczególne wrażenie wywarł na nas ogród zoologiczny ptaków w Kuala Lumpur, gdzie ptaki – dzięki ogromnym wolierom – mają dużą swobodę poruszania się, a zwiedzający – ich obserwacji. Imponuje również ogród zoologiczny w Singapurze z rozległymi wybiegami dla zwierząt; nie ma w nim klatek, zwierzęta są izolowane od zwiedzających naturalnymi barierami. Co więcej, przy wejściu do ogrodu znajduje się stanowisko, na którym można wypożyczyć sprzęt ułatwiający zwiedzanie osobom niepełnosprawnym i małym dzieciom (wózki) oraz nabyć parasole i peleryny chroniące przed deszczem. W zwiedzanych przez nas ogrodach kładziony był nacisk na stronę edukacyjną tych miejsc. Szeroki i wielokulturowy program dydaktyczny realizowany był zwłaszcza w Ogrodzie Futurystycznym w Singapurze.

W miejscach objętych trasami rejsów znajdują się cenne obiekty kulturowe wpisane na Listę światowego dziedzictwa kulturalnego i przyrodniczego UNESCO. Są to fragmenty starych miast, takich jak Salvador de Bahia czy Recife (Brazylia), oryginalne zabytkowe i współczesne budynki, na przykład dziewiętnastowieczny dworzec w Bombaju, Melbourne Museum, opera w Sydney, Wielki Meczet sułtana Kabusa w Maskacie (Oman).

Obsługa pasażerów dużego statku zwykle następuje lokalnym biurom turystycznym wielu trudności, zwłaszcza tam, gdzie statki wycieczkowe zawijają rzadko. Ponieważ biura te nie mogą dysponować stale odpowiednią liczbą stałych przewodników obcojęzycznych i autokarów wycieczkowych, w Nowej Zelandii grupa autokarów przejechała z Auckland do Wellington, a w Australii kilkunastu przewodników nieanglojęzycznych przyleciało samolotem z Sydney do Melbourne.

Problemy pojawiają się również wtedy, gdy statki zawijają do portów w małych miejscowościach o niewielkiej liczbie mieszkańców, na przykład w fiordach norweskich. Wówczas oprócz mieszkańców do obsługi turystów angażuje się osoby z innych miejscowości, a nawet z całego regionu. Dzięki współpracy studentów zagranicznych udaje się rozwiązać problemy obsługi obcojęzycznej.

## **Zakończenie**

Turystyka statkami pozwala na poznanie wielu rejonów świata, do których trudno dotrzeć w ramach podróży indywidualnych. Niewątpliwie jest to zwiedzanie w bardzo skondensowanej formie, ale niejednokrotnie pozwala uzupełnić wyobrażenia

o nieodwiedzanych wcześniej rejonach. Tak jest w naszym przypadku. Mimo wielkich chęci, w młodości nie mogliśmy wiele zobaczyć. Miały na to wpływ polityczne i ekonomiczne ograniczenia Polski Ludowej, a następnie stan wojenny. Dlatego teraz tak żarliwie korzystamy z oferty morskich i oceanicznych podróży. Rejestrujemy je nie tylko w pamięci, lecz także na wielu fotografiach i w pisanych przez nas pamiętnikach. Powroty do tych pamiątek przywołują w pamięci poznane miejsca i wzbudzają wzruszenie, a czasami niewiarę, że byliśmy tam naprawdę.

## **Bibliografia**

Pagacz-Moczarska R., 2014, *Z Los Angeles do Savony*, rozmowa z D. Ptaszycką-Jackowską, „Alma Mater”, nr 161–162, s. 74–81.

Ptaszycka-Jackowska D., 2012, *Morskie rejsy turystyczne nową gałęzią przemysłu turystycznego*, „Turyzm”, t. 22 (1), s. 31–42.

*prof. dr hab. Danuta Ptaszycka-Jackowska*  
*Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej*  
*Uniwersytet Jagielloński w Krakowie*



Fot. 1. Wybrzeża południowej Grenlandii. Spełnione młodsze marzenia Profesora o wyprawach polarnych (2010)



Fot. 2. Singapur (2013)



Fot. 3. Na Przylądku Północnym (Nordkapp) w Norwegii (2012)



Fot. 4. Na plaży w Recife w Brazylii (2012)



Fot. 5. Invergordon w Szkocji, podczas wyprawy na Grenlandię (2010)



Fot. 6. Stavanger, Norwegia (2011)



Fot. 7. Maceió. Laguna Roteiro, Brazylia (2012)



Fot. 8. Spotkanie z gigantycznymi żółwiami na Seszelach (2015)



Fot. 9. Magdalenafjord, Spitsbergen (2012)



Fot. 10. Centrum Dziedzictwa Zjednoczonych Emiratów Arabskich w Abu Dhabi (2013)



Fot. 11. Ny-Ålesund, Spitsbergen (2014)