

**ЗАКАРПАТСЬКИЙ УГОРСЬКИЙ ІНСТИТУТ ІМЕНІ ФЕРЕНЦА РАКОЦІ ІІ
II. RÁKÓCZI FERENC KÁRPÁTALJAI MAGYAR FŐISKOLA**

**Кафедра географії та туризму
Földrajz és Turizmus Tanszék**

Тези лекцій / Előadások tézisei

ІСТОРИЯ ТУРИЗМУ / TURIZMUSTÖRTÉNET
(назва навчальної дисципліни / a tantárgy neve)

24 Сфера обслуговування, спеціальність: 242 Туризм
24 Szolgáltatási szféra / 242 Turizmus

Освітня програма/ képzési program: Туризм / Turizmus

Укладач / Összeállította:

Бергхауер Олександр Олександрович, к.г.н. / Dr. Berghauer Sándor

Затверджено на засіданні кафедри географії та туризму

Протокол № 8 від „3” листопада 2021 року

Jóváhagyva a Földtudományi és Turizmus Tanszék

2021. november 3., jegyzőkönyv száma: 8

Берегове / Beregszász

2021 p. / 2021

ЗМІСТ / TARTALOM

1. Пояснювальна записка	3
2. Rövid ismertető.....	4
3. Тематика лекцій / Az előadások témakörei.....	5
3.1. Передумови виникнення подорожей і туризму в суспільстві / Az utazások és a turizmus társadalmi kialakulásának előzményei	5
3.2. Подорожі в стародавньому світі / Az ókori világ utazásai	12
3.3. Подорожі в епоху середньовіччя / Utazások a középkorban	23
3.4. Подорожі та великі географічні відкриття в другій половині XV-XVI столітті / A nagy földrajzi felfedezések korának utazásai	36
3.5. Розвиток подорожей в епоху просвітництва / A felvilágosodás korának utazásai	42
3.6. Розвиток туризму в світі в XIX – першій половині XX століття / A turizmus fejlődése a 19. században és a 20. század első felében	58
3.7. Розвиток туризму на Українських землях у складі Російської Імперії, Австро-Угорської Імперії / A turizmus fejlődése az ukrán területeken az osztrák–magyar monarchia fennállása alatt	66
3.8. Найважливіші події історичного минулого Закарпаття та події пов’язані з туризмом краю / Kárpátalja múltjának fontosabb történelmi és a turizmussal összefüggő eseményei.....	77
3.9. Міжнародний туризм XX століття. Становлення масового туризму / Turizmus a 20. században és a tömegturizmus kialakulása	87
3.10. Сучасний стан туристської галузі / Ukrajna turizmusának jelene.....	96
4. Рекомендована література / Ajánlott szakirodalom.....	105

1. ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

Метою вивчення дисципліни є формування у студентів системи теоретико-практичних знань з історії туризму. Зокрема, засвоєння логіки історичного розвитку туризму та його історичних форм, вивчення досвіду організації і ефективності функціонування сфери туризму в Україні.

Завдання: Розглянути історію туризму у зв'язку з певним типом культури, виявивши особливості мотивації подорожей, дати характеристику людині, що подорожує, у різних культурах; прослідкувати зміни в географії туризму у різні періоди історії; виявити об'єктивні передумови і причини становлення організованого туризму і зрозуміти тенденції його розвитку і національну специфіку; розкрити особливості українського туризму, його історію і особливості розвитку на всіх етапах, проаналізувати сучасний стан українського туризму; показати географію сучасного міжнародного туризму, головні тенденції і перспективи його розвитку.

У результаті вивчення навчальної дисципліни студент повинен знати:

- основні віхи географічного пізнання світу;
- організаційні форми гостинності на різних етапах історичного розвитку людства;
- історію розвитку транспортних засобів пересування;
- причини та напрямки мандрівництва у часи античності, середньовіччя та новий час;
- особливості розвитку туризму в Україні;

вміти:

- збирати та аналізувати інформацію;
- аналізувати основні передумови та тенденції туристського засвоєння територій;
- визначати та аналізувати основні фактори, що сприяли становленню та розвитку туризму;
- досліджувати зміни у соціальному складі подорожуючих та організаційних формах туризму;
- з'ясовувати принципові засади організації туризму та визначати їхню ефективність.

2. RÖVID ISMERTETŐ

A tantárgy célja, hogy a hallgatók elméleti és gyakorlati ismereteket szerezzenek a turizmus történetéről. Kiemelt figyelmet kap a turizmus történelmi fejlődésének logikája és formái, valamint az Ukrajnában kialakult turisztikai szervezeti struktúrák és működésük hatékonyságának tanulmányozása.

Feladatok:

- A turizmus történetének vizsgálata az adott korszak kulturális sajátosságainak összefüggésében, különös tekintettel az utazási motivációk sajátosságaira és az utazók jellemzőire különböző kultúrákban.
- A turizmus földrajzi elterjedésének változásainak nyomon követése a történelem különböző korszakaiban.
- Az intézményesült turizmus kialakulásának objektív előfeltételeinek és mozgatórugóinak feltárása, fejlődési tendenciáinak és nemzeti sajátosságainak megértése.
- A turizmus ukrainai történetének és fejlődési sajátosságainak bemutatása minden történelmi szakaszban, valamint a mai ukrán turizmus állapotának elemzése.
- A nemzetközi turizmus földrajzának, főbb tendenciáinak és fejlődési kilátásainak bemutatása.

A tantárgy elsajátítása után a hallgatónak ismernie kell:

- a földrajzi felfedezések főbb mérföldköveit;
- a vendéglátás szervezeti formáit az emberi civilizáció különböző fejlődési szakaszaiban;
- a közlekedési eszközök fejlődésének történetét;
- az utazások mozgatórugóit és irányait az ókorban, a középkorban és az újkorban;
- a turizmus fejlődésének sajátosságait Ukrajnában.
- A hallgatónak képesnek kell lennie:
- információk gyűjtésére és elemzésére;
- a turisztikai célterületek kialakulásának főbb előfeltételeinek és tendenciáinak vizsgálatára;
- a turizmus kialakulásában és fejlődésében szerepet játszó főbb tényezők azonosítására és elemzésére;
- az utazók társadalmi összetételének és a turizmus szervezeti formáinak változásának vizsgálatára;
- a turizmus szervezésének alapelveinek feltárására és hatékonyságuk értékelésére.

3.1. ПЕРЕДУМОВИ ВИНИКНЕННЯ ПОДОРОЖЕЙ І ТУРИЗМУ В СУСПІЛЬСТВІ / AZ UTAZÁSOK ÉS A TURIZMUS TÁRSADALMI KIALAKULÁSÁNAK ELŐZMÉNYEI

Fontosabb kérdések / Основні питання:

- *Mi az „utazás” fogalma, és milyen típusai léteznek? / Що таке «подорож» і які її основні види?*
- *Milyen történelmi tudományágak segítik a turizmus történetének kutatását? / Які історичні науки допомагають у вивченні історії туризму?*
- *Hogyan befolyásolta a vendégszeretet fejlődése a turizmus kialakulását? / Як розвиток гостинності вплинув на формування туризму?*
- *Milyen különbségek vannak a „turizmus” és a „zarándoklat” között? / Яка різниця між «туризмом» і «прочанством»?*
- *Milyen tényezők játszottak szerepet a szervezett turizmus kialakulásában? / Які фактори сприяли становленню організованого туризму?*
- *Mikor és hol jelent meg először a „turizmus” kifejezés az irodalomban? / Коли і де вперше з'явився термін «туризм» у літературі?*
- *Milyen főbb történelmi szakaszokra osztható a turizmus fejlődése? / На які основні історичні етапи можна поділити розвиток туризму?*
- *Milyen tényezők ösztönözték az embereket utazásra az első szakaszban? / Які чинники спонукали людей подорожувати на першому етапі розвитку туризму?*
- *Miért tekinthető 1841 a szervezett turizmus kezdetének? / Чому 1841 рік вважається початком організованого туризму?*
- *Milyen változások jellemezték a harmadik szakaszban a turizmus fejlődését? / Які зміни характеризували розвиток туризму на третьому етапі?*
- *Milyen hatása volt a turizmus fejlődésére a tudományos és technológiai fejlődésnek? / Як науково-технічний прогрес вплинув на розвиток туризму?*
- *Miért vált a negyedik szakaszban a turizmus tömeges jelenséggé? / Чому на четвертому етапі туризм став масовим явищем?*

- *Hogyan befolyásolja a turizmus a globalizációs folyamatokat? / Як туризм впливає на процеси глобалізації?*

Предмет і завдання історії туризму

Історія туризму – це наука, що досліджує подорожі та туризм, їхні витоки, чинники розвитку та вплив на суспільство від найдавніших часів до сьогодення.

У своїх дослідженнях історія туризму спирається на допоміжні історичні дисципліни, зокрема археологію, палеографію, нумізматику й етнографію. Вона тісно пов'язана з історією культури, яка пояснює закономірності культурного розвитку, аналізує характерні риси різних епох і визначає відповідні типи та моделі «людини, що подорожує».

Історичний підхід до вивчення туризму дає змогу виявити ключові етапи його становлення й розвитку. Це передбачає аналіз передісторії туризму в різних культурах та епохах, зокрема еволюції систем гостинності, історії транспорту й ментальності суспільств. Важливо простежити, як подорожі впливали на культурний і науковий прогрес та як особливості духовної культури визначали мотиви й характер мандрівок.

Завдання курсу «Історія туризму»:

- розкрити витоки туризму крізь призму історії культури, дослідити динаміку розвитку подорожей, їхні мотиви, завдання та соціокультурні наслідки;
- розглянути історію подорожей і туризму в контексті певного типу культури, виявити особливості їхньої мотивації;
- простежити зміни у географії подорожей і туризму в різні історичні періоди;
- на основі аналізу традицій гостинності народів світу окреслити основні напрями формування системи гостинності;

- виявити об'єктивні передумови становлення організованого туризму, визначити тенденції його розвитку та національні особливості;
- розкрити специфіку українського туризму, його історичний шлях та сучасний стан.

Основні поняття історії туризму

Історія подорожей і туризму як наука має свій понятійний апарат. До основних термінів належать: подорож, мандрівник, прочанство, пілігрим, туризм, турист, туристична послуга, туристичні ресурси, туристична індустрія, тур, гостинність. Оскільки туризм як наука перебуває на стадії формування, існують різні інтерпретації термінів, їхнього походження та часу появи у вжитку.

Розглянемо ключові поняття:

- **Подорож** – це переміщення людей у просторі та часі. Вони можуть бути військовими походами, масовими міграціями, науковими експедиціями, туристичними мандрівками або іншими видами пересувань на значні відстані. Залежно від мотивів і особливостей подорожі, людей, що її здійснюють, називають морями, прочанами, комівояжерами, туристами тощо.
- **Прочанство** – це подорож з релігійною метою, спрямована на поклоніння святинам певної конфесії.
- **Туризм** як поняття виник у Франції у XVIII ст. та дослівно означає «мандрівка заради задоволення». Турист, відповідно, – це людина, яка подорожує. Деякі дослідники вважають, що термін має англійське походження і з'явився у XIX ст. Обидві версії пов'язують термін із латинським словом *tornus*, що означає «рух по колу».

Підтвердженням англійської версії походження слова «туризм» є той факт, що на початку XIX ст. у Великій Британії було видано книгу *Anecdotes of English Language*, в якій мандрівника називали туристом. Приблизно у той

же період у Франції вийшов словник, що містив визначення терміну «туризм».

Якщо на початку XIX ст. слово «туризм» увійшло до літературного вжитку, то в реальному житті його, ймовірно, почали використовувати ще у XVIII ст.

У 1838 році відомий французький письменник Ф. Стендаль опублікував Спогади туриста, що стало приводом для деяких дослідників називати його «хрещеним батьком» терміна «турист».

У другій половині XIX ст. слово «туризм» увійшло до багатьох мов світу. У російській мові воно з'явилося дещо пізніше: у Енциклопедичному словнику Брокгауза і Ефрона (1902 р.) ще не було окремої статті «туризм», а сам термін використовувався лише у розділі про історію подорожей на велосипедах.

Час появи слова у літературних джерелах не завжди збігається з моментом його реального закріплення у суспільному житті.

Гостинність у контексті туризму

Одне з ключових понять, пов'язаних з історією подорожей та туризму, — гостинність. Подорожі були б неможливими без місць для зупинки, ночівлі та харчування. Термін «гостинність» походить від старофранцузького *hospice*, що означає «будинок для подорожніх».

Сучасне значення гостинності включає не лише засоби розміщення, харчування й розваг для туристів, а й традиції прийому гостей у різних культурах.

Історичні етапи розвитку туризму

Всю історію розвитку туризму можна умовно розділити на чотири основні етапи:

- **Перший етап** (з найдавніших часів до 1841 року) — початковий період розвитку туризму.

- **Другий етап** (з 1841 до 1914 року) – становлення організованого туризму.
- **Третій етап** (з 1914 до 1945 року) – формування туристичної індустрії.
- **Четвертий етап** (з 1945 року до наших днів) – етап масового туризму та глобалізації.

Перший етап: від найдавніших часів до 1841 року

Перші подорожі виникли ще в доісторичні часи, коли мандри були засобом виживання. Основними причинами подорожей того часу були:

- освоєння нових територій, придатних для проживання та діяльності;
- людська цікавість і прагнення пізнати навколишній світ.

Найдавнішим засобом пересування вважається човен. Первісні люди селилися поблизу водойм, що забезпечувало їм їжу і зручність переміщення. Так вони відкривали нові землі, пристосовувалися до різних умов життя, створювали шляхи сполучення, вдосконалювали навички орієнтування.

Згодом із розвитком суспільства, товарно-грошових відносин та розподілу праці з'явилися категорії людей, які постійно подорожували. Подорожі цього періоду були здебільшого стихійними, примусовими (міграції), або пов'язаними з торгівлею, релігією чи освітою.

Основні риси першого етапу:

- розвиток торгівлі, яка сприяла культурному, економічному та політичному обміну між народами;
- поява релігійного туризму (прочанства), що супроводжувалася створенням умов для прочан;
- зростання зацікавленості культурою і мистецтвом, що сприяло подорожам з освітньою метою;
- відкриття цілющих джерел і природних місць, придатних для оздоровлення;
- збільшення вільного часу, що давало людям можливість подорожувати.

Однак туризм у цей період не був організованим і масовим явищем.

Другий етап: 1841–1914 роки

Цей період пов'язаний із появою перших туристичних організацій. Англієць **Томас Кук** у 1841 році організував першу групову подорож для членів товариства тверезості. Він забезпечив учасників транспортом, харчуванням та екскурсією, що стало початком нової галузі діяльності.

Основні риси другого етапу:

- розвиток науково-технічного прогресу, що зробив подорожі швидшими та комфортнішими;
- формування туризму як елітного виду дозвілля для заможних верств населення;
- створення туристичної інфраструктури (готелі, ресторани, туристичні агенції);
- поява перших професій у сфері туризму (екскурсоводи, менеджери);
- розвиток туристичних центрів і курортів.

Третій етап: 1914–1945 роки

У цей період туризм перетворюється на важливу галузь економіки, формується туристична індустрія.

Основні риси:

- створення державних і міжнародних туристичних організацій;
- офіційне впровадження оплачуваних відпусток;
- розширення географії подорожей.

Четвертий етап: 1945 рік – до наших днів

Після Другої світової війни туризм набув масового характеру, ставши доступним для більшості людей.

Основні риси четвертого етапу:

- значне підвищення рівня добробуту населення;

- збільшення частки вільного часу;
- розвиток туристичної інфраструктури та міжнародних організацій;
- перетворення туризму на ключову галузь економіки в багатьох країнах;
- вплив туризму на глобалізаційні процеси.

Таким чином, туризм відображає рівень добробуту та культури суспільства, стаючи важливим елементом використання вільного часу.

3.2. ПОДОРОЖІ В СТАРОДАВНЬОМУ СВІТІ / AZ ÓKORI VILÁG UTAZÁSAI

Fontosabb kérdések / Основні питання:

- *Milyen innovációk terjedtek el a Délkelet-Ázsiából a világ más részeibe az ókorban? / Які інновації поширилися з Південно-Східної Азії до інших частин світу в давнину?*
- *Mely civilizációk játszottak kulcsszerepet az ókori kereskedelem fejlődésében? / Які цивілізації відіграли ключову роль у розвитку торгівлі в давнину?*
- *Mi volt a fő célja a sumér kereskedelmi utaknak, és milyen árut szállítottak? / Яка була головна мета шумерських торгових шляхів, і які товари перевозили?*
- *Hogyan járultak hozzá a föníciaiak az ókori tengeri utazások fejlődéséhez? / Як фінікійці сприяли розвитку морських подорожей у давнину?*
- *Milyen szerepet játszott a Nílus a kereskedelemben és a kultúrában az ókori Egyiptomban? / Яку роль відігравав Ніл у торгівлі та культурі Стародавнього Єгипту?*
- *Mely ókori görög tudósok és filozófusok utaztak Egyiptomba, és miért? / Які давньогрецькі вчені та філософи подорожували до Єгипту і з якою метою?*
- *Miért volt jelentős a Nagy Selyemút az ókori világban? / Чому Великий Шовковий шлях був важливим у стародавньому світі?*
- *Hogyan járultak hozzá a római utak és infrastruktúra a birodalom összeköttetéséhez? / Як римські дороги та інфраструктура сприяли з'єднанню імперії?*
- *Milyen gyógyfürdők és kurortok működtek az ókori világban, és mi volt a céljuk? / Які курорти та лікувальні джерела функціонували в стародавньому світі, і яка була їхня мета?*
- *Hogyan segítették az ókori útikönyvek a felfedezőket és kereskedőket? / Як давні путівники допомагали мандрівникам та торговцям?*

Стародавній світ – це прийнятий в історіографії період ранньокласових суспільств на Стародавньому Сході, в Греції та Римі. Древній Схід став центром розвитку передових ідей в області науки та техніки. Саме звідси розповсюджуються інновації (соха, колесо, колісні засоби пересування, вертикальний ткацький станок, обробка заліза та ін.) в інші регіони, утому числі у стародавню Європу. Тим самим посилюється роль переміщень як засобу поширення інформації.

З виникненням перших цивілізацій (Шумер, Хараппи та ін.) у цьому регіоні активізується торгівля. Цьому сприяє політика правителів цих держав, яка була спрямована на створення інфраструктури шляхів сполучення (будуються засоби для розміщення, порти, пошта та ін.) та законодавчих статей, які гарантували безпеку життя торговців та схоронність їх товару.

Найвідомішими подорожниками з торгівельними цілями можна назвати шумерів. Їм добре були відомі не тільки простори Межиріччя, а й Індостану. Вони вели активну торгівлю з Індською цивілізацією Хараппи. Звідси кораблі везли в шумерські міста- держави (Ур, Лагаш, Киш та ін.) рис, бавовну, прикраси з напівдорогоцінного каміння. Завозили й ліс, який використовували у суднобудуванні. Шумери були досвідченими суднобудівниками річкових та морських суден. На них вони ходили в дальні плавання з пізнавальними цілями. Подорожі шумерів служили засобом розширення їх уявлень про навколишній світ. Із своїх подорожей вони привозили таблички, на яких були вказані відстані та час шляху до інших міст, на основі чого складалась карта світу.

Неменше відомими мореплавцями були представники древньої цивілізації – хараппанці. Вони будували міцні одно- та двоцоглові вітрильно-гребні судна на яких і здійснювали морські плавання уздовж узбережжя.

Одним з древніх народів, які зробили значний внесок у розвиток подорожей та мореплавства, були фінікійці. Вони були відважними

мореплавцями і їх плавання не обмежувалися тільки Середземним морем. Фінікійці першими вийшли з островів), здійснили подорож навколо Лівії (тоді так називали Африку), досліджували її південний берег та у Туніській затоці заснували Картхадашт (Атлантичний океан череп протоку, яку відкрили і дали назву – Гераклові Стовпи (Гібралтарська протока). Саме вони проклали морський шлях до Касситеридів або Олов'яних островів (Британських Карфаген). Довгий час фінікійці були монополістами в торгівлі оловом, бурштином, хутром, що доставлялося з Північної Європи.

Не стояли осторонь від процесу пізнання ойкумени і древні єгиптяни. Вони подорожували по Нілу, який був “стовповою дорогою” Стародавнього Єгипту. По ньому здійснювались торгівельні операції з єгипетськими номами, Нубією, яка знаходилась на півдні, та з середземноморськими країнами, які знаходились на схід та на захід від Єгипту. Освоювались й морські простори на суднах, які будувались в портах Фінікії. Метою морських подорожей також була торгівля. До Єгипту доставляли рабів, золото, чорне дерево, слонову кість, ароматичні смоли (мірра). Географія подорожей єгиптян була досить розгалуженою. Але й сам Єгипет приваблював мандрівників. Визначні пам'ятки Мемфісу і Фів, знаменитий лабіринт та Фаюмський оазис, храми в Ком-Омбо і Абу-Симбелі, піраміди, сфінкс вже тоді притягували гостей. З метою розваг та оздоровлення його відвідували найбільш забезпечені верстви населення Стародавніх Риму та Греції. Свого часу з метою доповнити свою освіту Єгипет відвідували філософ Фалес Мілетський, історик Геродот, географ та історик Страбон, афінський законодавець Солон, математик Піфагор.

Розглядаючи подорожі у Стародавньому світі не можна не згадати й про цивілізацію Стародавнього Китаю, яка утворилась у II тис. до н.е. на берегах Хуанхе. Морські подорожі були складовою частиною життя цього народу. Про це свідчить те, що Стародавній Китай мав велику кількість суден різного призначення: великі й маленькі човни, стрімкі абордажні судна,

багатопалубні фрегати, дозорні шаланди, торгівельні та прогулянкові судна. Для активізації подорожей створювались докладні географічні огляди. Найбільш відомий з них – “Юйгун”. Він містить описи конкретних подорожей по внутрішнім районам. Також тут є описи природи, господарства, транспорту Древнього Китаю. Цей огляд можна вважати прообразом путівника. У найбільш відомій книзі з географії Стародавнього Китаю “Юкінг” описані дальні подорожі відомого “землепроходця” Сима Цяня, який здійснив три подорожі та Чжана Цяня посла імператорського двору, який пройшов близько 14 тис. км. За результатами подорожей Чжан Цянь написав науковий багатотомний твір, який містив географічні та етнографічні відомості про країни, де побував.

Подорожі в Стародавньому світі значно активізувалися у Греції та Римі. У греко-римську давнину (античність) ці цивілізації набули найбільшої значимості. З різних часів вони ставали могутніми державами Середземномор'я.

Їх приморське положення сприяло розвитку флоту, торгівлі, наукових досліджень.

“Золотий вік” Стародавньої Греції приходився на VIII-IV ст. до н.е. Її географічне положення обумовило ранню появу морського флоту. Острівне положення частини території, значна кількість колоній від Меселії (сучасний Марсель, Франція) до Херсонесу на Північному Причорномор'ї (сучасний Севастополь, Україна) стало вагомим чинником розвитку якісного морського флоту. Він широко використовувався для налагодження регулярних зв'язків зі своїми численними володіннями на суші та на морі, для проведення торгових та воєнних операцій, а також для дослідження навколишнього простору та подорожей. Тому море мало велике значення у житті древніх греків. З самих давніх часів у Греції мали поширення морські подорожі (Ясон, Одиссей). Першу подорожі по Атлантичному океану здійснив у 640 р. до н. е. Колей. Далі всіх мореплавців на північ дійшов у 320 р. до н. е. Пифей.

Він побував у Касситеридії або Альбїоні чи на Олов'яному острові (так називали Британські острови у Стародавньому світі), обігнув його та довів, що це острів, який можна об'їхати за 40 днів.

Для Стародавньої Греції було властиво розширення географії мандрівок, появи нових цілей подорожей. Подорожі ставали важливим засобом накопичення, систематизації та формування наукових знань. Так, набули поширення подорожі з науковими цілями. Одним з перших учених-мандрівників був Геродот, який побував у країнах Лівії (Африки) тому числі й Єгипті, країнах Азії (Вавілонія, Сирія, Персія). У ході своїх подорожей він зробив історичні та культурні описи країн, перший зробив опис Гірканського (Каспійського) моря, зібрав багато давніх уявлень про світ.

Зібрані до початку нашої ери географічні дані про різноманітні країни найбільш повно були викладені давньогрецькими вченими Страбоном, Птолемеєм. Вони також багато подорожували. Страбон відвідав Малу Азію, Єгипет, Рим за результатами цих подорожей написав відомі праці "Історичні записки" та "Географію".

Давньогрецький мудрець, засновник Мілетської філософської школи Фалес більше 20 років навчався у Єгипті.

Також багато подорожував Платон, засновник Афінської філософської школи. Загалом, учені-мандрівники сприяли накопиченню чималого матеріалу з країнознавства, етнографії, географії, культури, тим самим заклали основу для подальшого розвитку подорожей як форми спілкування людей.

Греція була відома і своїми спортивними змаганнями. Спортивні ігри проводились у багатьох грецьких полісах і справлялися на честь богів, тому носили релігійний характер. Стародавній світ любив масові видовища і у подальшому на ці спортивні змагання з'їжджалися гості із різних грецьких полісів, Риму та інших країн Середземномор'я. Релігійний аспект спортивних ігор з часом був знівельований і вони поступово перетворилися у

найкрупнішу спортивну і культурну подію усього Древнього світу. Це сприяло розвитку мережі різноманітних послуг для гостей та учасників, а саме створення “Спілки гостинності” (її члени – ксени брали на себе захист інтересів гостей у своєму полісі), а пізніше виникнення інституту проксенів та евергетів (благодійників), будівництво споруд для розміщення та тренування спортсменів-учасників Ігор, готелів (пандокей) та постійних дворів (катагогій) для подорожуючих, організація ярмарків тощо. Зародження Олімпійських ігор, таким чином, можна вважати і часом зародження подорожей із спортивними цілями та індустрії гостинності.

У Стародавній Греції мало поширення водолікування з використанням мінеральних й морських вод та пов’язані з цим подорожі. Там, де відкривалися джерела мінеральних вод, будували святилища бога лікування Асклепія (храми Асклепія). Складувалась система курортів у Фермопілах, Елідії та Іонії. Найпопулярнішими курортами були давньо-грецькі міста Епідавр та Кос.

У своїх подорожах древні греки могли скористатися описами різних країн, які були складені вченими. Грецький історик Арріан склав “Опис подорожі по Понту Евксинському”, у якому розповів про країни, що знаходились на берегах Понту Евксинського (Чорного моря). Письменник-мандрівник Павсаній у 180 р до н.е. склав докладний путівник грецьких провінцій і міст, вказавши назви доріг, міських площ та вулиць, храми, найвідоміші споруди та пам'ятники. Антіпатр з Сінода склав один з перших путівників, в якому описав сім чудес світу.

Таким чином, у Греції розвивалися не тільки подорожі різного спрямування, а й індустрія подорожей.

Для жителів Стародавнього Риму в античні віки була характерною велика рухливість. Подорожували римляни морем з метою затвердження своєї політичної влади. Рим підкорив собі величезні території – усі береги Середземного моря, пів-Європи та Близького Сходу. Великі розміри

Римської імперії, бажання її жителів побачити інші землі сприяли розвитку морських подорожей, які здійснювалися з весни до середини восени.

На початку нашої ери римляни досягли значних успіхів у суднобудуванні. В 64 р. н. е. іудейський історик Йосип Флавій відплив із Олександрії в Рим на кораблі, що вміщував 600 пасажирів. Римляни будували свої кораблі з сосни або кедра, а вітрила виготовляли з льону або шкіри. Але, як не дивно, незважаючи на те, що римляни стали господарями Середземного моря, у дослідженні океанських просторів настав застій. Відомий фахівець з історії географії Хенінг писав: "Цікавість римлян до географії, якщо її не можна було використати в політичних цілях, була завжди помірною". Отже, римляни здійснювали свої морські подорожі, насамперед, з метою затвердження своєї політичної влади, і робили це, здебільшого, в межах Середземного моря. Але вони все ж виходили за його межі, досягли північної частини Британії - знову ж таки, з метою встановлення свого панування.

Крім цього, у Римській імперії склався певний прошарок населення з числа патриціїв (так звали все населення, а пізніше тільки родову знать), які мали матеріальну можливість подорожувати з пізнавальною метою. Найчастіше багаті римляни подорожували до Єгипту і Греції, з метою доповнити свою освіту, а також ознайомитися з відомими пам'ятками мистецтва.

Особливою популярністю користувалися подорожі з метою оздоровлення до місць з теплими мінеральними джерелами, які римляни цінили ще вище, ніж греки. Одним з приморських кліматичних та бальнеологічних курортів того часу був о. Іск'я. На узбережжі Неаполітанської затоки також було багато курортів (в Кампанії). Заможні римляни відпочивали на морських курортах узбережжя та численних островах Середземного моря. Тут будувались вілли імператорів та відомих державних діячів. Самим відомим курортом Древнього Риму було місто Байя, яке вважалося самим сприятливим для відпочинку та відтворення життєвих

сил. Цей курорт з термами відвідували Марій, Помпей, Цезарь та ін. Біля цілющого джерела Акве-Альбуле у той час розташовувався цілий комплекс з басейнами і віллами аристократів, який описав у своєму творі "Енеїда" римський поет Вергілій. Великий курорт Цивітас Аурелія Аквензис (Бадон, сучасний Баден-Баден) було засновано у 220 р. до н.е. Тут, у підніжжя гір Шварцвальд, знаходились виходи термальних родонових джерел. У римському поселенні Аквінк (сучасний Будапешт) на базі теплих мінеральних джерел функціонувало 5 воєнних та 6 публічних терм. Як бачимо, географія лікувальних центрів була досить широкою.

Подорожі стали вагомим чинником розвитку інфраструктури для подорожуючих. Подорож - це подолання простору. Образ "шляху-дороги" недарма є метафоричним виразом життєвого шляху, труднощів та випробувань, які долає людина. Тільки пройшовши випробування, певний шлях, людина може досягти мети. І завжди людина намагалась полегшити свій шлях, свої тягарі. Для цього почали будувати перші дороги, що використовувались для перевезення людей та вантажів тваринами. Історики вважають, що перші доріжки з'явилися у древній Месопотамії у IV тис. до н. е.

Однією з важливих причин будівництва доріг та прокладення морських та сухопутних шляхів була торгівля. Середземне море було перехрестям багатьох торгових шляхів, і міста, які знаходились на його узбережжі, процвітали. У залежності від виду основного товару, або країн - кінцевих пунктів шляху, з'явилися такі назви доріг: "Дорога пахоців" (перетинала з півдня на північ весь Аравійський півострів, відкритий у II ст. до н.е.); "Великий шовковий шлях" (мав не тільки важливе торгове значення, а й політичне; вздовж цього шляху були облаштовані караван-сараї, в яких подорожуючі могли відпочити.) Пізніше, у III-VI ст. частина Великого шовкового шляху використовувалась і як "Дорога пілігримів", по якій йшли будистські монахи із Китаю до Індії і назад.

Римські дороги викликають найбільше захоплення. Їхнє будівництво розпочалося в 312 році за часів правління імператора Костянтина, який заснував нову столицю імперії — Новий Рим, згодом перейменований на Константинополь (нині — Стамбул). Римські дороги зводилися відповідно до усіх правил інженерного мистецтва. Для них обиралися найбільш короткі маршрути, попри різноманітні природні перепони. У всіх населених пунктах уздовж доріг облаштовували тротуари шириною 4–5 метрів. Узбіччя прикрашали дорожні стовпи — герми, на яких зазначали рік спорудження, ім'я правлячого імператора і відстань до найближчого міста.

У Римській імперії була створена мережа доріг, яка охоплювала Піренейський, Апеннінський, Балканський півострови, Малу Азію, Близький Схід, Британію, Францію та африканське узбережжя Середземного моря. Центром цієї системи був Рим, що і стало причиною виникнення відомого вислову: "Усі дороги ведуть до Риму". Однією з найвідоміших доріг, що збереглася до наших днів, є Аппієва дорога — перша кам'яна дорога, яка з'єднала Рим із Капуєю і Брундізі. Її будівництво тривало понад 100 років.

Важливим чинником розвитку подорожей був високий рівень безпеки комунікацій. У Римській імперії, хоч і існували розбійники на суші та морі, кримінальне законодавство було достатньо ефективним, а боротьба з розбійництвом активно проводилася. Завдяки цьому громадяни могли безпечно пересуватися імперією, не побоюючись небезпек, які зазвичай загрожували чужоземцям.

У I-II століттях нашої ери популярності набули подорожі з метою оздоровлення. Цьому сприяли дослідження цілющих властивостей природних джерел, унікальний клімат, розвиток медицини та якісні, безпечні дороги. Так виникли перші курорти. Одним із найдавніших вважається Санкт-Моріц, де археологи виявили залишки капітальних споруд із вуглекислими джерелами бронзової доби. У місцях виходу цілющих джерел

будували храми, а використання цієї води ставало елементом релігійного культу.

Географія курортів стародавнього світу була досить широкою. В Греції славились курорти в містах Епідавр і Кос, де знаходились найвідоміші святилища Асклепія, грецького бога медицини. Саме там була заснована Гіппократом у V-IV ст. до н. е. відома школа лікарів.

Також у стародавньому світі курортним регіоном вважався Єгипет, там лікували туберкульоз. Залишки курортів часів римського панування можна зустріти в районах сучасних курортів Болгарії, Румунії, Югославії, Швейцарії, Австрії, Угорщини, Німеччини, Франції, Туреччини. На північному заході гір Шварцвальд у Німеччині знаходяться термальні радонові джерела, саме тут з 220 р. н. е. розташовувався римський гарнізон і великий курорт під назвою Цивитас Аврелія Аквензіс. У III ст. цей бальнеологічний курорт був зруйнований і знову почав функціонувати лише у XIV ст. під назвою Бадон, а у 1931 р. був перейменований у Баден-Баден.

Також популярними для римлян були курорти в районі Будапешта. З I ст. до н.е. на цій території існувало римське поселення Аквінкум, де функціонувало 5 військових і 6 публічних терм. Курорти також існували на узбережжі озера Балатон і Неаполітанської затоки. Найвідомішим кліматично-бальнеологічним курортом була Іск'я, описана у творах Стратона і Плінія Старшого. В курортних місцевостях будували свої вілли багаті римляни та імператори.

В стародавньому Римі існували путівники, в яких не просто вказувався маршрут, але й описувались визначні місця, відмічались готелі та вказувались ціни. А карти були настільки звичайним явищем, що їх як сувенірні малюнки зображували на різних предметах, наприклад, келихах (на одному з таких келихів був зображений маршрут з Кадікса в Рим з відміченими постійними дворами та відстанню між ними).

Мандрівники стародавнього світу могли користуватись картами та описами різних країн, складеними їх попередниками. Ці описи можна розділити на країнознавчі та природно-географічні. Серед них найвідоміші:

- "Описи подорожі по Понту Евксінському" Аріана (I ст. н. е.);
- "Географія Клавдія Птолемея (II ст. н. е.), де узагальнені та систематизовані географічні та наукові дані його попередників;
- "Опис Елади" Павсанія (II ст. н. е.), який складався із 10 книг; в цьому описі мандрівники могли знайти докладні описи всіх міст і провінцій Греції, з назвами всіх доріг, міських площ та вулиць, там перераховувались всі храми та знамениті споруди; праця Павсанія мала велике значення, саме по ній історики вивчали стародавню Елладу, Пелопоннес, взнали про втрачені твори античного мистецтва.

3.3. ПОДОРОЖІ В ЕПОХУ СЕРЕДНЬОВІЧЧЯ / UTAZÁSOK A KÖZÉPKORBAN

Fontosabb kérdések / Основні питання:

- *Melyek voltak a középkori utazások legfőbb típusai? / Якими були основні види подорожей у Середньовіччі?*
- *Miért vált a zarándoklat a középkorban népszerűvé, és milyen szerepet játszott az egyház ebben? / Чому прочанство стало популярним у Середньовіччі, і яку роль у цьому відіграла церква?*
- *Hogyan befolyásolták a keresztes hadjáratok az európaiak világképét és mindennapi életét? / Як хрестові походи вплинули на світогляд європейців та їхнє повсякденне життя?*
- *Milyen szerepe volt a gazdasági tényezőknek a középkori utazások fejlődésében? / Яку роль відігравали економічні чинники у розвитку подорожей у Середньовіччі?*
- *Milyen pozitív hatásai voltak a keresztes hadjáratoknak a kereskedelem és a kultúra terén? / Які позитивні наслідки мали хрестові походи для торгівлі та культури?*
- *Miért jelentett fordulópontot a Római Birodalom bukása az emberiség történetében? / Чому падіння Римської імперії стало переломним моментом в історії людства?*
- *Milyen tényezők befolyásolták a középkori utazások fejlődését? / Які чинники вплинули на розвиток подорожей у Середньовіччі?*
- *Hogyan járult hozzá a vallás a középkori utazásokhoz és zarándoklatokhoz? / Як релігія сприяла розвитку подорожей і паломництва у Середньовіччі?*
- *Mi volt a lovagrendek szerepe a középkori utazók védelmében? / Яка була роль лицарських орденів у захисті мандрівників у Середньовіччі?*

- *Melyek voltak a középkor legfontosabb útvonalai, és milyen célokat szolgáltak? / Якими були найважливіші середньовічні шляхи, і які цілі вони обслуговували?*
- *Hogyan befolyásolta a középkor világgépét a vallási és kulturális utazások terjedése? / Як поширення релігійних і культурних подорожей вплинуло на світогляд середньовіччя?*

Соціально-економічна характеристика розвитку подорожей в епоху Середньовіччя

З падінням Римської імперії у V столітті закінчилася епоха, яка залишила світові значні досягнення майже в усіх сферах життя. Антична культура забезпечила високий рівень комфорту в містах, створивши інфраструктуру, що підтримувала подорожі та сприяла формуванню системи географічних і країнознавчих знань. Важливим досягненням того часу було усвідомлення форми Землі як кулі, що стало базовою науковою ідеєю.

Знищення Риму стало початком нового періоду, відомого як Середньовіччя. Ця епоха охоплювала період від падіння Римської імперії до початку епохи Великих географічних відкриттів. Гуманісти пізніше назвали цей період "перехідним" між античністю та відродженням античної культури в Європі.

Основні чинники, які вплинули на розвиток подорожей у Середні віки:

- **Економічні чинники:** розвиток міст, торгівлі, спеціалізації праці.
- **Міграційні процеси:** початок "Великого переселення народів".
- **Політичні чинники:** боротьба за сфери впливу, міждержавні конфлікти.
- **Релігійні чинники:** утвердження релігійних орденів, хрестові походи, прочанство.
- **Розвиток науки і мистецтва:** створення університетів, карнавали, культурні подорожі.

Основні види подорожей:

- **Пізнавальні подорожі:** для вивчення навколишнього світу.

- **Релігійні мандрівки:** прочанство до святих місць.
- **Завойовницькі походи:** зокрема хрестові походи.
- **Торгові мандрівки:** задля розширення ринків.
- **Розважальні поїздки:** ярмарки, свята, карнавали.
- **Оздоровчі подорожі:** до цілющих джерел.

У Середньовіччі важливу роль відіграло прочанство, особливо до Єрусалима, де ще в IV столітті було зведено храм Гробу Господнього. У XI столітті католицька церква зробила прочанство формою покарання за гріхи, а лицарський Орден госпітальєрів створив мережу притулків для прочан, які захищали їх від небезпек.

Хрестові походи XI–XIII століть були наймасовішими переміщеннями населення того часу. Вони мали релігійні, економічні та політичні мотиви. Попри негативні наслідки, хрестові походи сприяли пожвавленню торгівлі, культурному обміну та змінам у побуті європейців.

Оздоровчі подорожі теж стали популярними серед представників привілейованих класів. Відвідування цілющих джерел і кліматичних курортів сприяло фізичному й духовному оздоровленню.

Незважаючи на розвиток подорожей, вони залишалися небезпечними через слабку інфраструктуру, недосконалість доріг і відсутність гігієнічних норм. Світогляд середньовічної людини був обмеженим релігійними догмами, що відображалось в мистецтві та літературі того часу.

Хрестові походи мали й позитивні наслідки: розвиток торгівлі, знайомство з новими культурами, удосконалення побуту європейців. Це підтверджує книга Марко Поло «Про різноманітність світу», яка надихала дослідників і картографів наступних століть.

Походи і подорожі Середньовіччя

З падінням у V ст. Римської імперії закінчилась ціла епоха, яка дала світові багато досягнень майже в усіх сферах життя. Розвиток матеріальної культури забезпечив достатньо високий рівень комфорту в містах, де

склалась певна інфраструктура, яка забезпечувала всім необхідним мандруючих по великих просторах імперії. Саме подорожі сприяли формуванню системи географічних і країнознавчих знань. Безумовним досягненням античної культури було твердження відомих філософів, що Земля - куля.

Знищення стародавнього Риму ознаменувало початок нової Культурної епохи, яку прийнято називати Середньовіччям. Ця Назва була дана пізніше гуманістами, які визначили таким чином період між античною культурою та часом відродження античних традицій у Європі. Хронологічними межами європейського Середньовіччя вважають здебільшого, ключові дати в історії європейської цивілізації: падіння Римської імперії та Початок епохи Великих географічних відкриттів.

Основні чинники, які прямо чи опосередковано вплинули на розвиток подорожей в Середні віки та на розвиток туризму в майбутньому:

- розвиток економіки (збільшення міст, розвиток торгівлі, поглиблення процесу спеціалізації праці);
- міграції (початок епохи Середньовіччя характеризується як епоха "Великого переселення народів");
- політичні чинники (перерозподіл сфер впливу, міждержавна та між корпоративна боротьба);
- релігійні чинники (розквіт та ствердження світових релігій, формування релігійних центрів, утворення релігійних орденів, розвиток прочанства, хрестові походи); в даний період релігійні чинники були однією з головних груп чинників, оскільки релігія на той час мала великий вплив на світогляд людей, внутрішню політику, міждержавні відносини, на соціально-економічні відносини в цілому;
- розвиток науки та мистецтва (створення перших європейських університетів, організація та проведення карнавалів, відвідання визначних історичних місць, формування центрів культури та мистецтва).

Основними видами подорожей у Середні віки були:

- пізнавальні мандрівки з метою дослідження оточуючого світу (хоча наука в Середні віки розвивалась повільно, все ж здійснювались наукові відкриття, особливо географічні);
- релігійні подорожі (прочанство);
- завойовницькі походи (у тому числі хрестові походи);
- мандрівки з метою торгівлі;
- розважальні мандрівки (на свята, ярмарки, карнавали) ;
- подорожі з метою оздоровлення.

Культура та побут Середньовіччя були пронизані релігійним духом, тому цінність мали тільки подорожі, які здійснювалися з духовними цілями. Саме тому більша частина середньовічних подорожей була зв'язана з переміщенням паломників до Святих місць. Паломництво (від лат. пальма, пальмова гілка) – це подорож віруючих до Святих місць з надією на надприродну допомогу. Назва походить від звичаю паломників приносити з Палестини пальмову гілку – палому. Людей, які здійснювали подорожі з релігійною метою у різних регіонах називали паломниками, пілігримами або каліками. У всіх релігіях світу є природні (ріки, джерела, гори, печери) або культові (храми, поховання, мощі святих) об'єкти до яких здійснювали свої подорожі ці люди. У V ст. паломництво дістало найбільшого поширення і церква мусила вводити обмеження на його здійснення. “Релігійні” дороги християн і мусульман вели до Єрусалиму – міста земного перебування Христа, у якому за багатовікову історію сконцентрувалися об'єкти поклоніння. Для християн такими об'єктами були храми Воскресіння, Гробу Господнього, Древа Хреста Господня, церков Усипальниці Діви Марії, Голгофа – місце де був похований Ісус, долина Армагеддон, Йордан – місце хрещення паломників, камінь Помазання та ін.. За для мусульман – мечеті Куббат ас-Сахра, Омара та Аль-Акса, священний двір Харам-еш-Шеріф. Іншими центрами паломництва для християн та хаджжу для мусульман були

культові споруди у Римі (собор Святого Петра) та Віфлеємі (храм Різдва Христового), у Мецці (Аль Харрам, храм Кааба), Медині (Гробниця Мухаммеда) тощо.

Центрами буддійського паломництва епохи Середньовіччя можна назвати м. Канді (сучасний о.Шрі-Ланка) з храмом Даліда Малігава, м. Лхаса з монастирем та палацом Далай-лами, м. Нара з монастирем Тотайдзі тощо. Оскільки паломництво у Середньовіччі набуло масовий характер, для тих, хто подорожував з релігійними цілями, стали випускати маршрути (дорожники) до Палестини. Особливу “сервісну службу” для паломників виконував лицарський Орден госпітальєрів, утворений при монастирі Діви Марії в Єрусалимі. Основним завданням Ордену була допомога хворим, а також захист паломників від розбою невірних. Поступово госпітальєрами була створена ціла мережа госпіталій (*hospes*) в містах не тільки Святої землі, але і по всьому Близькому Сходу. У VIII ст. був написаний путівник (ітінерарій) для паломників “Повість Єпіфанія Агіополіта про Сірію та Св. Град” , а пізніше ще “Короткий опис про міста та країни від Антіохії до Єрусалиму а також Сирії, Фінікії та про святі міста Палестини”” в якому були описані міста Бейрут, Сидон, Назарет, докладно описані святині Єрусалиму та його околиць у долині р. Йордан та поблизу Мертвого моря: монастирі, храми, житла пустельників.

У Середньовіччі усіляко заохочувалися мандрівки з місіонерськими цілями, які сприяли розповсюдженню свого віросповідання серед інакомислячих. Ці мандрівки були поширеними у християнстві, особливо католицизмі. Одним з перших місіонерів був Мартін Турський. Він почав свою проповідницьку діяльність у північно-західній Галії, а потім в Британії. У ці історичні часи подорожі з релігійними цілями були найбільш поширеними.

У Середньовіччі можна було здійснювати подорожі суходолом завдяки дорогам, які збереглися ще з античних часів (Римські дороги). Відновлювати,

ремонтувати та утримувати в гарному стані ці дороги повинні були селяни та городяни. Але дороги й будували. Так, у Європі була побудована перша державна дорога між Майнцем та Кобленцем. Майже усю центральну Європу перетинала ґрунтова дорога – “Віндобонська стріла”, яка пролягала від Прибалтики до Віндобони (сучасного м. Відень). По ній везли бурштин, тому цю дорогу називали ще й “Бурштиновий шлях”.

Треба відмітити, що, так званий, “шляховий бум” охопив усі країни середньовічної Європи. Найкращими дорогами були у Візантії та у країнах Балканського півострова. Дороги опоясували гірські відроги й шли від Трієста уздовж Дунаю до Чорного моря і далі у Константинополь.

Торгівельні інтереси європейських купців були спрямовані на північ, захід та схід. Європейські купці добре розуміли можливості, які відкривала для них торгівля зі країнами Східної Азії, тому цей напрям користувався особливим інтересом. З метою дослідження невідомих земель та далеких країн було здійснено немало подорожей.

Найбільш відомою подорожжю з торгівельними цілями вважаються мандри купців Поло з Венеції. У 1260 р. брати Ніколо та Маттео Поло уперше відправились на Схід. Вони першими з європейців перетнули усю материкову Азію і прибули до монгольського правителя Китаю Хубілай-хану (внук Чингісхана). Домовившись з ним про торгівлю з західними країнами вони рушили до Італії. Ця подорож була тривалою.

У наступну подорож вони відправились з Марко (сином Ніколо Поло), якому було тільки п'ятнадцять років. Прибувши до східного правителя родина Поло залишилися у нього на служб. Марко Поло 17 років був особистим посланником великого Хубілая. За цей час Марко Поло побував у багатьох провінціях Монголії, у Бірмі, Кореї, Вірменії та ін. За наказом хана він докладно описував у щоденнику різні території, населення, особливості природи.

Повернувшись до Італії, Марко Поло написав “Книгу про розмаїтість світу”, яка викликала живий інтерес європейців. Учені черпали з неї відомості про природний світ далеких країн та екзотичних островів, культуру народів, які їх заселяли. Загалом, книга стала не тільки першим у Європі описом азіатських країн, а й послужила порадником для картографів XIV-XV ст. під час складання карт. “Книгу про розмаїтість світу” мали у своїй бібліотеці усі освічені люди середньовічної Європи. Її багато разів перечитував і Христофор Колумб. Тому справедливою є думка про те, що вона стимулювала розвиток подорожей з різними цілями не тільки у Середні віки, а й у подальші.

Розвиток середньовічної культури тісно пов’язаний з відкриттям університетів. Перший університет – Болонський (XI ст.). Він був самим популярним у Європі. Тому у ньому навчалася велика кількість студентів, для яких утворили корпорації Цитромонтанів (власно італійців) та Ультрамонтанів (іноземців). У цьому університеті вчився наш земляк – Юрій Дрогобич. Тут він отримав ступінь доктора філософських наук, а потім був ректором університету У 1200 р. грамотою Філіпа II Августа була утворена Сорбона. Париж у Середні віки називали “містом науки” та “новими Афінами”, що відповідало дійсності. Саме тут був осередок науки і культури.

Пізніше, а саме у XIII ст. відкриваються Оксфордський та Кембріджський університети в Англії, Саламанкський в Іспанії. І вже у 1500р. по усій Європі було відкрито 65 університетів.

Розвиток мореплавства в VII-XV ст. в Арабському світі

Успішно вивчивши Перську затоку, Червоне море та близькі до них узбережжя Індійського океану, араби вже з середини VII ст. дійшли до півдня Китаю (перше офіційне посольство - 651 рік). Арабські корабели навчились будувати міцні та швидкі судна, що вміщували багато вантажу. Вже в X ст. арабські порти і факторії (торгові контори і поселення, які були організовані

купцями в колоніальних, віддалених країнах) були на берегах Індії, Цейлону, Індонезії та Китаю. Щоб мати політичне панування та контролювати торгівлю в середземноморському регіоні, арабам потрібно було отримати низку перемог над сильними морськими державами. Арабам довелося вчитися вмінно вести успішні війни на морі з сильними і досвідченими суперниками. Після перших невдач і поразок араби вже в 653 р. розгромили на рейді в Олександрії непереможний візантійський флот. Потім був завойований Піренейський півострів, і таким чином араби стали господарями майже всього Середземноморського узбережжя. Араби отримали тут багатий культурний спадок всіх своїх попередників - карфагенян, греків, римлян та візантійців.

В Іспанії їх порти розташовувались на добре освоєних місцях, в тому числі на Атлантичному узбережжі. Особливе значення у арабів мала військово-морська база Альмерія, флот якої тримав під контролем все західне Середземномор'я - від Гібралтара до Сицилії. Араби освоїлись не тільки у внутрішньому морі, але й на берегах Атлантики - від Марокко до півночі Піреней, і упродовж століть володіли цими землями.

Здавалося, настав зручний час для подальшого пересування на Захід, щоб закріпити за мусульманською імперією всі острови і території, що могли б трапитися на їх шляху. Але араби щиро вірили, що Аллах забороняє плавати по Атлантичному океану, тобто в західному напрямі. Якщо не знати про цю релігійну заборону, то буде незрозуміла, чому араби - відважні мореплавці, які добре освоїли моря Індійського океану, - майже нічого не знали про Атлантику, на берегах якої вони жили на протязі декількох століть.

Якщо оцінювати діяльність арабських мореплавців з вивчення Атлантики, то їх результати слід вважати більш ніж скромними - один-єдиний відображений в письмових джерелах морський похід до Канарських островів. Але не будемо забувати, що нашу планету люди відкривали спільно, тобто майже всі народи стародавнього світу і Середньовіччя внесли свою

частку в підготовку та в кінцевий успіх Великих географічних відкриттів європейців. Відомо, що християнські мореплавці навіть у XV ст. отримували від арабів багато цінних знань (карти, лоції, технічні пристосування), які забезпечили португальцям успішне відкриття морського шляху до Індії навколо Африки, а іспанцям - до Нового Світу. Серед найважливіших морських подорожей арабів слід назвати:

- VIII ст. - подорож Сулеймана з Басри до Китаю;
- 921-922 рр. - подорож Ібн-Фадлана до болгарів на Волзі;
- X-XI ст. - здійснив свої подорожі арабський письменник Ібн Даста, в результаті яких з'явилась історико-географічна енциклопедія "Книга дорожніх коштовностей";

- з найбільш відомих арабських мандрівників X ст. можна назвати Аль-Масуді з Багдада, який залишив про свої подорожі книги "Золоті пояси та розсипи коштовностей" та "Повідомлення і спостереження", в яких він описав усі країни Близького і Середнього Сходу, Середню Азію, Кавказ, Східну Європу, Північну і Східну Африку.

Подорожі в арабському світі були таким розповсюдженим явищем, що відомий нам арабський лікар Авіцена, який жив на межі X-XI ст., у своєму "Медичному каноні" помістив спеціальний розділ, який був присвячений режиму подорожуючих. В цьому трактаті вміщувалось 7 параграфів, де даються рекомендації з режиму харчування, профілактики здоров'я, наданню допомоги подорожуючим у різних кліматичних зонах, а також поради для подорожуючих морем.

У XII ст. відомий арабський мандрівник Аль-Ідрісі був запрошений королем Сицилії у Палермо для складання географічних карт. У 1154 р. з'явилася його книга "Географічні розваги", результатом його багатолітньої роботи стали карти світу на сімдесяти сторінках.

Послідовником Аль-Ідрісі слід вважати арабського картографа Ібн-аль-Варді, який у XIII ст. склав "Кругову карту світу". Ґрунтуючись в значній мірі

на географічних знаннях арабів, в XIII ст. був складений багатотомний "Географічний словник". Його автор - візантієць, мусульманин Якут (1179-1229).

Самим відомим арабським мандрівником вважають Абу Абдалах Ібн Батута із Танжера (Марокко), який у XIV ст. побував майже в усіх країнах тодішньої Азії та написав про них книгу "Подарунок спостерігаючим чудеса міст і подорожей", більш відому як "Подорожі Ібн Батути", яка вміщувала великий історичний, географічний та етнографічний матеріал і була перекладена на декілька європейських мов.

Араби відіграли важливу роль в розвитку мореплавства та географічних досліджень. Крім понять "зеніт" та "надир", європейці засвоїли 210 арабських назв зірок. До нашого часу арабські терміни використовуються європейцями в морській науці.

Подорожі вікінгів у VIII-XII століттях

Субцивілізація вікінгів існувала з середини VIII до початку XII століття. Вікінгами (назва давньонорвезького походження, у перекладі означає "воїн", "пірат", "морський розбійник, який мешкає в бухтах") називали жителів-язичників Північної Європи, які здійснювали військові походи на Європейські країни в VIII-XI століттях. Кожне плем'я вікінгів мало свій напрямок завоювань. Шведи йшли, в основному, на Схід та на землі Русі (їх у нас називали варягами), данці - на узбережжя Англії та Франції. Один шлях, відносно географічного розташування, залишався виключно норвезьким - це шлях на Захід через північну Атлантику.

Нормани мали чудові кораблі типу "річка-море", на яких вони здійснювали плавання, як в океані, так і в мілководних річках. Навігаційних приборів вікінги не знали. У відкритому морі вони орієнтувались по сонцю, зірках і по морських теплих та холодних течіях, або ж через косяки тих чи інших видів риби.

Для Європи вікінги були справжнім лихом. В церквах навіть з'явилась спеціальна молитва: "Боже, спаси нас від норманів...". Відкупитись від вікінгів було майже неможливо; вони з задоволенням брали викуп, але потім поверталися знов.

На півдні Європи вікінги створили дві держави: герцогство Апулію та королівство Сицилію. Правляча ж на Русі династія Рюриковичів, засновником якої був варяг Рюрик, проіснувала з 862 до 1598 року.

Попри усі провини вікінгів, їм належать і заслуги. Вони змогли вивести європейську торгівлю з кризи, яка була викликана арабськими завоюваннями і захопленням арабами основних міжконтинентальних торгових шляхів.

Заслугою вікінгів були й важливі географічні відкриття.

Спочатку норвежці ходили до Шотландських та Гебридських островів, до острова Мен, потім до Фарерських островів, а в середині IX ст. досягла Ісландії. Самий ризикований і довгий шлях був в Гренландію. Перший, хто дослідив туди шлях, був відомий авантюрист Ерік Рудий. Здійснив він свою подорож приблизно в 983-985 рр. і заснував на південно-західному узбережжі норманські колонії, які відокремлювала від Північної Америки протока Дейвіха, перетнути яку не було складним для тих, хто мав досвід пересування в океанських просторах. І це зробив його син Лейф Еріксон у 1000 році. На старому, але міцному судні він відправився на захід, перетнув останній короткий відрізок відстані, і щастя посміхнулося йому, він досяг узбережжя Північної Америки. Недаремно Лейф Еріксон відомий в історії як Лейф Щасливий. Потім вікінги здійснили ще декілька експедицій до берегів Північної Америки, десь 5 або 6 на протязі 20 років, тобто до 1020 року. Про цю довгу та ризиковану подорож розповідають скандинавські саги ("Сага про Еріка Рудого", "Сага про Пслі").

З кінця VIII до початку XII ст. Скандинавія була наймогутнішим морським регіоном Європи. В той час, коли англійці, франки та жителі південних європейських країн майже не віддалялись від берегів

внутрішнього (Середземного) або близьких морів, вікінги сміливо виходили у відкритий океан і зробили ряд важливих географічних відкриттів.

3.4. ПОДОРОЖІ ТА ВЕЛИКІ ГЕОГРАФІЧНІ ВІДКРИТТЯ В ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ XV-XVI СТОЛІТТІ / A NAGY FÖLDRAJZI FELFEDEZÉSEK KORÁNAK UTAZÁSAI

Fontosabb kérdések / Основні питання:

- *Mi volt a humanizmus szerepe az utazások fejlődésében az reneszánsz idején? / Яка роль гуманізму у розвитку подорожей в епоху Відродження?*
- *Hogyan befolyásolta a burzsoázia megjelenése az utazások természetét az reneszánszban? / Як поява буржуазії вплинула на характер подорожей в епоху Відродження?*
- *Milyen földrajzi tényezők ösztönözték az új területek felfedezését az reneszánsz idején? / Які географічні чинники спонукали до відкриття нових територій в епоху Відродження?*
- *Milyen szerepet játszottak a könyvnyomtatás és a térképkészítés a nagy földrajzi felfedezésekben? / Яку роль відіграли книгодрукування і картографія у Великих географічних відкриттях?*
- *Miért tartották a portugálok fontosnak az Atlanti-óceán kutatását és az új tengeri utak felfedezését? / Чому португальці вважали важливим дослідження Атлантичного океану і відкриття нових морських шляхів?*
- *Hogyan segítették a navigációs iskolák és a csillagászati obszervatóriumok a hajózást az reneszánsz idején? / Як навігаційні школи та астрономічні обсерваторії сприяли мореплавству в епоху Відродження?*
- *Melyek voltak a Nagy földrajzi felfedezések időszakának főbb szakaszai? / Які були основні етапи епохи Великих географічних відкриттів?*

- *Milyen szerepet játszottak a portugálok a Nagy földrajzi felfedezések történetében? / Яку роль відігравали португальці в історії Великих географічних відкриттів?*
- *Miért vált az Amerikai kontinens meghódítása tragédiává az indián civilizációk számára? / Чому завоювання Американського континенту стало трагедією для індіанських цивілізацій?*
- *Hogyan járult hozzá az inka birodalom infrastruktúrája az utazások fejlődéséhez? / Як інфраструктура імперії інків сприяла розвитку подорожей?*

Соціально-економічна характеристика та чинники розвитку подорожей в епоху Відродження

Наприкінці XV століття в багатьох країнах Європи розпочалися значні зміни у суспільному ладі, що панував у Середньовіччі. Наука, література та мистецтво досягли небаченого розквіту, змінюючи світогляд людей.

У містах зросла кількість людей, які займалися інтелектуальною працею. У майбутньому їх почали називати інтелігенцією. Відродилася віра в людські здібності та силу, що стало основою гуманістичного світогляду епохи Відродження. Гуманісти називали період між античністю та Відродженням "темними віками".

В Італії процеси відродження почалися найраніше. У багатьох містах з'явилася нова соціальна верства – буржуазія, яка мала нове бачення світу та прагнула примножити капітал через торгівлю й підприємництво. Жага до збагачення спонукала купців вирушати у ризиковані подорожі до далеких країн.

Основні чинники, які вплинули на розвиток подорожей у цей період:

- **Соціокультурний чинник:** розвиток науки та культури став одним із головних рушіїв подорожей.

- **Релігійний чинник:** хоча релігійний вплив послабився, мотиви віри поступово поступалися економічним, дослідницьким та культурним цілям.
- **Економічний чинник:** розвиток торгівлі та потреба у нових ринках збуту стали одними з головних причин подорожей. Криза середземноморської торгівлі змусила купців шукати нові шляхи на Схід.
- **Мотиваційний чинник:** цінності та пріоритети людей змінювалися, подорожі ставали більш індивідуальними та цілеспрямованими.
- **Політичний чинник:** політика була тісно пов'язана з економічними інтересами та релігією. З'являлися торговельні й дипломатичні представництва, колоніальна система.
- **Географічний чинник:** розширення світового простору стало необхідністю для подальшого розвитку науки, економіки та релігії.

Епоха Великих географічних відкриттів стала результатом цих змін. Географічні уявлення Клавдія Птолемея панували до XV століття, однак завдяки книгодрукуванню ідеї про кулястість Землі й нові знання швидко поширювалися Європою.

Першою країною, що активно зайнялася морськими дослідженнями, стала Португалія. Великий внесок зробив принц Генріх Мореплавець, який заснував морську школу та зібрав значну колекцію навігаційних карт. Завдяки його організації португальські експедиції досліджували узбережжя Африки, долаючи численні забобони та страхи того часу.

Розвиток мореплавства та Великі географічні відкриття

Епоха Великих географічних відкриттів поділяється на два періоди:

- Іспано-португальський період (кінець XV — середина XVI століття). У цей час були відкриті Америка, Східна Азія та Індія. Цей період завершився навколосвітньою експедицією Фернандо Магеллана.

- Голландський період (середина XVI — середина XVII століття). У цей період російські першопрохідці освоювали Північну Азію, а голландські мореплавці відкривали береги Австралії.

У XV столітті з'явилося нове вітрильне судно — каравела. Це судно було легким, швидким і містким, що зробило його ідеальним для далеких подорожей. Мореплавці також почали активно використовувати компас, що значно спрощувало навігацію.

Індія була головною метою європейських мореплавців через її багаті ресурси, однак шляхи до неї контролювали араби. Європейці прагнули встановити прямі торговельні зв'язки зі Сходом, щоб уникнути переплат.

Першою країною, яка організовувала масштабні морські експедиції, стала Португалія. У 1498 році експедиція під керівництвом Васко да Гами досягла берегів Індії, обійшовши Африку. Португальці витіснили арабів із ключових портів Індійського океану і створили колонії.

Христофор Колумб був першим європейцем, який вирушив до Індії західним шляхом. У 1492 році його експедиція відкрила Карибські острови, хоча Колумб вважав, що досяг Індії.

Фернандо Магеллан у 1519-1522 роках здійснив першу навколосвітню подорож, остаточно довівши, що Земля — куля.

Імперія інків мала високорозвинену дорожню інфраструктуру, що включала дороги завдовжки до 5000 км. Дороги були настільки міцними, що дозволяли подорожувати на далекі відстані, а їх якість була зразком інженерного мистецтва.

Діяльність конкістадорів, таких як Франсіско Пісарро та Ернан Кортес, принесла величезні багатства європейцям, але стала трагедією для індіанських цивілізацій.

Великі географічні відкриття спричинили розширення світової торгівлі. Торгові зв'язки між континентами зосереджувалися в портах Нідерландів, Португалії та Англії, головним центром став Антверпен.

Нові складові у сфері гостинності в XV-XVI століттях

У XVI столітті в Англії набули популярності таверни, призначені для простих людей. Вони називалися ординарними і пропонували страви за фіксованою ціною, які подавалися за спільним столом. Постоялі двори в континентальній Європі значно поступалися англійським за рівнем сервісу. Навіть за умов, коли мандрівники не були вибагливими до комфорту, більшість британців, подорожуючи Європою, були шоковані убогістю місцевих постоялих дворів порівняно з британськими.

У XVI столітті улюбленим видом транспорту для далеких подорожей суходолом в Англії стала поштова карета. Під час поїздок карета робила зупинки у придорожніх тавернах чи постоялих дворах, які згодом стали називатися поштовими станціями.

Серед інших закладів гостинності варто згадати кав'ярні, які вперше з'явилися у XVI столітті у Венеції. Вони стали місцем, де можна було випити чашку кави і приємно поспілкуватися. Європейські кав'ярні виникли завдяки успішній торгівлі зі Сходом і запозиченню східних традицій. У XVII столітті кава та чай поступово стали звичними гарячими напоями в Європі, спочатку в домівках заможних родин, а згодом і серед ширших верств населення.

У 1528 році Іспанія вітала повернення конкістадора Ернана Кортеса. Серед численних дивовижних речей, привезених ним із Нового Світу, були цінні какао-боби і секрет приготування пряного напою з какао, який відновлював сили. Цей напій, подарований ацтеками, поклав початок історії шоколаду — продукту, який довгий час залишався привілеєм королів і аристократії. «Лише багаті й знатні могли дозволити собі насолоджуватися шоколадом», — писав іспанський історик Овієдо у XVI столітті.

Французька аристократія захоплювалася «бутіками гарячого шоколаду», а англійська — «шоколадними будинками».

Першим рестораном у класичному розумінні вважається Tour d'Argent, який відкрився в Парижі у 1533 році і протягом століть залишався унікальним закладом у своєму роді.

Основні види та значення подорожей в XV-XVI століттях

Підводячи підсумки викладеного вище, можемо сказати, що існували наступні види подорожей:

- морські дослідницькі експедиції, які носили організований характер;
- військові походи;
- пізнавальні мандрівки;
- розважальні;
- прочанство, яке носило як стихійний, так і організований характер;
- дипломатичні місії політичних та релігійних діячів;
- мандрівки з метою оздоровлення;
- мандрівки з метою отримання освіти.

Значення подорожей епохи Відродження полягало в тому, що:

- були відкриті нові землі та морські шляхи до них;
- з'явилась світова торгівля;
- відбувався швидкий культурний та економічний обмін між різними країнами та народами;
- подорожі стали носити більш організований характер;
- вдосконалювалися транспортні засоби та розвивалась інфраструктура для подорожуючих.

3.5. РОЗВИТОК ПОДОРОЖЕЙ В ЕПОХУ ПРОСВІТНИЦТВА / A FELVILÁGOSODÁS KORÁNAK UTAZÁSAI

Fontosabb kérdések / Основні питання:

- *Mi jellemezte az emberi gondolkodásmódot a felvilágosodás korában? / Що характеризувало людський світогляд в епоху Просвітництва?*
- *Milyen szerepet játszottak a kereskedelmi hálózatok a korszak utazásainak fejlődésében? / Яку роль відігравали торговельні мережі у розвитку подорожей того часу?*
- *Miért váltak Olaszország és Franciaország a korszak utazóinak népszerű célpontjaivá? / Чому Італія та Франція стали популярними напрямками для мандрівників того часу?*
- *Hogyan befolyásolta a tudomány és kultúra fejlődése az utazások motivációját? / Як розвиток науки і культури вплинув на мотивацію подорожей?*
- *Milyen szerepe volt a tolerancia és a kulturális megértés előmozdításában az utazásoknak? / Яку роль подорожі відігравали у сприянні толерантності та культурному взаєморозумінню?*
- *Melyek voltak az utazások infrastruktúrájának fejlődését elősegítő fő tényezők a felvilágosodás korában? Які основні чинники сприяли розвитку інфраструктури для подорожуючих в епоху Просвітництва?*
- *Mi volt a legjelentősebb oka annak, hogy az angolokat a 18. században "utazók nemzetének" nevezték? / Яка була найважливіша причина, чому англійців у XVIII столітті називали "нацією мандрівників"?*
- *Hogyan járult hozzá a gyógyvizek és a tengeri fürdőzés népszerűsége az egészségügyi turizmus fejlődéséhez? / Як популярність цілющих вод і морських курортів сприяла розвитку оздоровчого туризму?*

- *Milyen hatással volt a 18. századi útépités Angliában és Franciaországban az utazásokra? / Який вплив мало будівництво доріг у XVIII столітті в Англії та Франції на подорожі?*
- *Milyen szerepet játszottak a kereskedelmi hálózatok a nemzetközi kapcsolatok bővítésében ebben az időszakban? / Яку роль відігравали торговельні мережі у розширенні міжнародних зв'язків у цей період?*
- *Miért váltak a svájci és olaszországi utazások népszerűvé az arisztokrácia körében a 18. században? / Чому подорожі до Швейцарії та Італії стали популярними серед аристократії у XVIII столітті?*

Основні чинники появи туризму в епоху Просвітництва

Просвітництво - це, перш за все, ідейна течія в суспільному світогляді другої половини XVII - першої половини XIX століття. Просвітництво характеризується як епоха безмежної віри в людський розум та можливість перебудови суспільства на розумних, справедливих засадах, це епоха розквіту науки, культури та мистецтва.

Треба зазначити, що хронологічні межі епохи Просвітництва були різними, залежно від країни:

- в Англії - ХУІІ-ХУІІІ століття;
- в Західній Європі - друга половина ХУІІ-ХУІІІ століття;
- у Китаї, Японії - ХІХ і початок ХХ століття.

Просвітництво в Західній Європі було тісно пов'язане з Відродженням - добою, коли відбулася переоцінка цінностей, розквітло вільне мислення.

Становлення нового типу культури було пов'язане з посиленням ролі світських елементів, таких як філософія гуманістичного спрямування, мистецтво, яке прославляє людину-творця, розвиваються точні та природничі науки. Саме ці складові утворювали культуру Просвітництва.

В межах нової культури змінювалася і мотивація подорожей, а також їх географія. Центрами "прочанства" людини Просвітництва стають місця зосередження пам'яток історії, культури та архітектури.

До цього періоду подорожі здійснювалися, переважно, з певною прагматичною метою. У добу Просвітництва набуває популярності подорож як приємне проведення вільного часу, в процесі якого можна насолоджуватись життям. Адже під час подорожі людина може дозволити собі відпочити від побутових проблем та турбот.

Помітну роль у зміні мотивації подорожей та їх географії відіграли деякі популярні в епоху Просвітництва літературні твори. З іменем Лоренса Стерна (1713-1768) пов'язують появу нового тлумачення подорожей та їх ролі в житті людини. Один із головних його романів - "Сентиментальна подорож до Франції та Італії". Вибір цих країн не випадковий. Саме сюди були направлені потоки мандрівників, які прагнули вклонитися "ідолам" нового часу. У деяких соціальних колах вважалося, що не бачити головних міст Італії та Франції було непристойно для освіченої людини.

Після Лоренса Стерна з'являлися численні дорожні нотатки та романи, які модно було використовувати як своєрідні путівники. Закономірним результатом розвитку гуманістичного світогляду було бажання людини пізнати себе і світ, звільнитися від існуючих забобонів відносно інших народів і культур. Під час подорожі, зустрічаючись з людьми, знайомлячись з різними звичаями і традиціями, мандрівник вчився взаєморозумінню, толерантності, повазі до представників інших культур.

Подорожі, подібні тим, про які йшлося в книгах популярних письменників, ставали розповсюдженою формою дозвілля вищих суспільних верств, зокрема аристократії.

У XVII – XVIII ст. світ був поділений на сфери впливу між певними купецькими об'єднаннями. Наприклад, торгові мережі індійських купців були розкинуті далеко за межами Індії, їх представники діяли в Ісфахані,

Стамбулі, Астрахані. Найбільш розповсюдженими в світі були мережі італійців, голландців, англійців, вірмен, євреїв та португальців. Найвпливовішими і найбільшими з усіх перерахованих вище були торгові мережі вірмен та євреїв.

Вірменськими колоніями контролювались ринки Іраку і Османської імперії. Також їх колонії були майже в усіх районах Індії, на Філіппінах, у Польщі, Німеччині. Наприкінці XVII ст. вийшла книга вірменською мовою, написана Лукою Ванандеці: "Скарбниця мір, ваги, чисел і монет усього світу, або Пізнання всіх видів мір, ваги і монет, що керують торгівлею всього світу, зібране трудами нікчемного паламаря Луки з Вананда, коштом і повелінням пана Петроса, сина Хачатура з Джульфи". Ця книга містила дослідження світових ринків, а також порівняльний аналіз рівня життя в різних містах: Стамбулі, Відні, Астрахані, Манілі, Хайдарабаді, Багдаді, Смирні, Олександрії. Своєрідним перевалочним пунктом між Сходом і Заходом були колонії вірмен у Львові.

Найдавнішою торговою мережею, яка охоплювала майже всі християнські та мусульманські країни, була єврейська, що існувала ще за часів Римської імперії. У XVIII ст. сефарди, як стали називати єврейських купців, мали великий вплив на атлантичну торгівлю. В Центральній Європі побільшало єврейських мандрівних торговців (ашкеназі); їх "зоряний час" настане у XIX ст. і буде асоціюватися з міжнародним успіхом Ротшильдів.

Підсумовуючи, визначимо основні чинники розвитку подорожей та появи туризму в епоху Просвітництва:

- соціальна-науковий прогрес;
- розвиток економіки;
- зміни в мотивації подорожей;
- освоєння географічного простору;
- розвиток світової торгівлі;

- як наслідок попередніх чинників - розвиток інфраструктури для подорожуючих.

Подорожі та географічні відкриття XVII – XVIII століть

У другій половині XVII ст. у дослідження невідомих земель, у тому числі й “Південного материка”, включилися голландці та англійці.

З XVII ст. голландські кораблі обслуговували більшу частину світової колоніальної торгівлі. Амстердамський банк, створений у 1609 р., майже століття був єдиним у Європі. До кінця XVII ст. Голландія стає великою колоніальною державою.

У XVII ст. в Нідерландах були створені найбільші картографічні твори, які узагальнили результати Великих географічних відкриттів.

Голландцями були освоєні землі, де в подальшому були створені відомі міста, зокрема Нью-Йорк (У 1624 р. Пітер Мінейт уклав угоду з індіанцями, в результаті якої за 60 гульденів, що тоді дорівнювало 24 доларам, придбав острів Мангетен. Вже у 1643 р. на цьому місці, у Новому Амстердамі (майбутній Нью-Йорк) розмовляли 18 мовами).

Також голландцями була заснована факторія на мисі Доброї Надії, яка в подальшому перетворилася у місто Каапстад (зараз це Кейптаун).

Колоніальні володіння голландців у XVII ст. перевищували територію самої Голландії у 60 разів.

Особливу увагу голландці приділяли пошуку нових північних та південних шляхів. Саме голландці досліджували Тихий океан та Малайський архіпелаг, відкрили Нову Гвінею. Голландець Віллем Янсзон відкрив нову землю, яку назвав Новою Голландією (північно-західний берег п-ова Кейп-Йорк, Австралія), яку ще довго у всьому світі вважали не окремим материком, а лише частиною “Південного материка”.

До 1627 р. голландці мали достатньо вірне уявлення про західне узбережжя Нової Голландії (Австралії), але зовсім не мали інформацію про

південне та східне. Тому для вивчення цієї території споряджалися ряд експедицій (Франса Тейсена та Пітера Нейтса, 1627; Франса Пелсерту, 1629) у результаті на карту були нанесені західний берег п-ва Кейп-Йорк, виступ Арнемленд тощо. Однак, відомостей було ще недостатньо, у тому числі, не з'ясована комерційна значимість цих територій. Експедиція Абеля Тасмана була однією з самих значимих у XVII ст. у ході якої були відкриті о. Тасманія (колишній о. Вандименова Земля), Нова Зеландія, архіпелаги Тонга та Фіджі. Крім цього, був відкритий новий шлях від Індійського океану до Тихого у смузі стійких західних вітрів. Своєю експедицією Абель Тасман довів, що Австралія – це самостійний материк. Крім чисто наукових досягнень, експедиції голландців мали ще й культурний аспект. Так, саме вони привезли до Європи чай (1610 р.) та каву (1616 р.).

Подорожі голландців, які носили самий різний характер та направленість, у кінцевому результаті привели й до великих наукових відкриттів, й до створення величезної колоніальної імперії. Як доводять науковці, одні тільки володіння в Індонезії перевищували власну територію Голландії в 60 разів.

Слідом за Голландією до нових географічних відкриттів приступила й Англія. Їх інтереси були пов'язаними з бажанням відкриття нових територій для колонізації та пошуками нових ринків. Вони зосередились на пошуках Північно-східного проходу, який би дозволив дістатися до Східної Азії, а саме до Китаю та Індії. Були розпочаті експедиції Себастьяна Кабота, Генрі Гудзона, Джеймса Кука.

Одним із кращих англійських мореплавців XVII ст. був Вільям Дампір, авантюрист за характером. Він змінив на своєму віку багато професій, від китобоя до пірата, а у 1697 р. опублікував книгу "Плавання навколо світу", яка принесла йому світову славу. Вона була перекладена на всі основні європейські мови і стала бестселером XVIII ст. Крім побутових та етнографічних описів життя аборигенів далеких екзотичних країн, автор

включив у свою книгу розділ про особливості морських вітрів, припливів, течій, сезонів у тропіках. За свої наукові дослідження В. Дампір був прийнятий до Лондонського Королівського товариства (тобто до академії наук).

У 1699 р. експедиція під командуванням В. Дампіра обстежила північно-західне узбережжя Австралії. Про цю подорож він розповів читачам у своїй наступній книзі "Подорож до Нової Голландії".

Дампір відомий ще й тим, що під час свого піратства у Тихому океані він висадив на одному з безлюдних островів вітрильного майстра Олександра Селкірка, який став прообразом героя роману Д. Дефо "Робінзон Крузо".

Наприкінці XVIII ст. відбулися ще декілька відомих подорожей навколо світу. До числа таких плавань належить, наприклад, подорож француза Бугенвіля в 1766 р. і англійця Байрона в 1764-1766 роках.

Свій вклад у дослідження Світового океану та відкриття нових земель привнесли й вчені та наукові товариства, які почали утворюватися у європейських країнах. Усе це сприяло накопиченню знань та їх систематизації та прискоренню експедицій більш складних, спрямованих на пошук нового Південного материка (сучасної Антарктиди). Саме з такою метою відправляються експедиції Джеймса Кука (1768 р., 1772 р., 1776 р.). Він першим перетнув паралель 66° 30' (південне полярне коло), побував у трьох океанах, обігнув Антарктиду, пройшовши 84 тис. км, але так і не знайшов Південний материк. Але це не значить, що його експедиції були марними, зроблено багато інших відкриттів. Так, відкриті острови Нова Каледонія, Нові Гібридські, Гавайські (були названі Сандвічеві), картографовані узбережжя Північного та Південного островів (Нова Зеландія) тощо.

Перше з них було здійснене в 1768-1771 рр. на кораблі "Індевор", і в результаті було отримано доказ острівного положення Нової Зеландії, відкриті Великий Бар'єрний риф і східне узбережжя Австралії.

Друге плавання Дж. Кука у 1772-1775 рр. на кораблі "Резолюшен" підтвердило гіпотезу про те, що в південних широтах між 40-60 градусами не існує великої суші, яка б безпосередньо переходила в Антарктичний материк (в існування гігантського Південного материка вірили до плавання Дж. Кука багато вчених, під впливом Птолемеєвих ідей).

В результаті третьої подорожі Дж. Кука в 1776-1779 рр. на кораблях "Резолюшен" і "Діскавері" в північну частину Тихого океану і в Північне Полярне море були відкриті Гавайські острови, обстежена частина узбережжя Аляски.

Усі три плавання важливі ще й тому, що в них вперше брали участь природознавці різних спеціальностей; вони зібрали науковий матеріал, який залишається цінним і в наш час.

Таким чином, протягом другої половини XVI-XVIII ст., завдяки сміливим експедиціям мореплавців і мандрівників багатьох країн, була відкрита і досліджена більша частина земної поверхні, морів та океанів, які омивають її; були прокладені важливі морські шляхи, які зв'язали материки між собою.

В результаті цих відкриттів розширились зв'язки Європи з країнами Африки, Південної і Східної Азії; вперше були встановлені контакти з Австралією. Торгівля набула світового характеру.

Все це створювало передумови для масового переміщення людей з одних континентів до інших, готувало маршрути майбутніх туристичних круїзів.

До початку XIX ст. в основному завершився процес відкриття населених континентів. Були пройдені і досліджені цілком або в більшій частині свого плину всі значні ріки; були нанесені на карту великі озера, встановлені основні риси рельєфів населених територій.

Значний внесок у вивчення маловідомих районів, країн і континентів зробили російські мореплавці та мандрівники. В 1639 р. були досліджені

береги Тихого океану. Першим перетнув Сибір і вийшов до Охотського моря І. Москвітін. У 1643-1646 рр. подорож із Якутська до Тихоокеанського узбережжя здійснив В. Поярков. У 1648 р. С. Дежнев пройшов морем з устя р. Колими через протоку між Азією та Америкою в гирло р. Анадир.

В липні 1697 р. В. Атласов відкрив Камчатку, а в 1711 р. росіяни побували на Курильських островах. У серпні 1732 р. експедиція Івана Федорова пристала до берегів Аляски біля мису Принца Уельського. Під час подорожі В. Беринга (1725-1743) були відкриті Алеутські острови, острів Беринга, північно-західні береги Америки, прокладений шлях через протоку між Азією й Америкою, зроблена картографічна зйомка узбережжя Охотського моря, Камчатки, Курильських островів і північної частини Японії. Серед імен російських мандрівників XVIII ст. виділяються: В. Прончищев, Д. Овцин, Д. Лаптев і Х. Лаптев, С. Челюскін, С. Крашенінніков; "російським Колумбом" називають Г. Шеліхова.

Подорожі росіян за кордон та іноземців по Росії складають важливу частину історії подорожей XVII - XVIII століть.

У Новий час мали поширення не тільки подорожі з метою пізнання оточуючого світу. У цей час різко зросли подорожі з торгівельними цілями. Обмінні операції охопили увесь світ, який був поділений на зони впливу між різними угрупованнями купців. Існували торгівельні мережі голландських, англійських, вірменських купців, які проникали у всі куточки світу. Одною з могутніших торгових мереж була єврейська. Єврейських купців (сірі) у різних регіонах їх називали по різному – сефарди (ті, які улаштувалися у Англії та Франції) або ашкеназі (Центральній Європі). У той час утворилися як місцеві, так й міжнародні та міжконтинентальні торгові маршрути, по яким переміщувалась значна кількість людей. Вони були стурбовані не тільки діловими питаннями, а й цікавилися пам'ятниками архітектури та містообудування, культурною спадщиною та національними традиціями нових місць свого перебування.

Крім того, для торгового люду будувалися готелі та постоялі двори для відпочинку та проведення ділових зустрічей. Це, без сумніву, сприяло розвитку готельного господарства. У деяких місцях виділялися цілі квартали для іноземних купців, так з'явилися Німецькі двори у Європі.

Не можна не відзначити й подальший розвиток гостинності, це проявлялося у чисельних святкових діях – ярмарках та карнавалах. Так, ярмарок, що у перекладі з німецької мови, означає щорічний ринок, проводили у багатьох містах Європи – Прато, Венеції та Болоньї (Італія), Сен-Жермен (Франція), а також у окремих країнах Азії (Індії) та Африки (Марокко).

З другої половини XVIII ст. стало модним для молодих англійців завершувати свою освіту великою подорожжю по країнах Європи. Саме з цього часу англійців стали називати “нацією мандрівників”. Їх можна було зустріти у різних містах Старого Світу. У той час набував популярності й відпочинок у Швейцарії (тут гарантувалася безпека та надавалися високоякісні сервісні послуги) та Італії (де пропонувалася культурно-пізнавальна програма). Збільшилися й масштаби подорожей, які набували риси кругосвітніх.

У Новий час все частіше організовуються подорожі з науковими цілями, розпочинається не стихійне, а планове вивчення материків.

З другої половини XVIII ст. з'являється мода на оздоровчий (лікувальний) та, загалом, відпочинок на “водах”. Тоді ж, з подачі англійського лікаря Річарда Рассела, який рекламував корисність морської води, з'являються морські курорти. Спочатку відкрилися курорти на південному березі Англії, потім на Лазуровому березі Франції та Італії. Саме завдяки Р. Расселу було відкрито й морський дитячий санаторій у Маргіті (1792 р.).

Тодішні курорти відвідували й короновані особи. Так, принц Уельський, відпочивав на південному березі протоки Ла-Манш у Брайтоні, а Наполеон

III лікувався у Біариці. Найбільш популярними серед аристократів були термальні курорти Баден- Баден (бальнеологічний курорт у горах Шварцвальд, Німеччина), Віши (унікальні холодні та гарячі мінеральні джерела, бальнеологічний курорт у центральній Франції), Карлсбад (бальнеологічний курорт Карлові Вари, Чехія), Травелюнд (Німеччина) тощо.

У Новий час спостерігалось збільшення кількості тих, хто подорожував заради задоволення і цей факт діяв як стимул розвитку інфраструктури для подорожуючих.

Великий вплив на поширення туризму мало будівництво доріг та розвиток транспорту, що дозволяло зменшувати час подолання відстаней і робити більш реальним здійснення подорожі у далекі регіони. Особливо інтенсивно будівництво доріг у XVIII ст. відбувалось в Англії та Франції. Зокрема, у Франції у 80-і рр. XVIII ст. було вже близько 53 тис. км збудованих шляхів, будівництвом та ремонтом яких опікувалось спеціальне відомство з величезним бюджетом.

В середині XVIII ст. в Західній Європі знизилися ціни на перевезення, що сприяло зростанню кількості подорожей.

В наступному столітті подорожі теж ставали дедалі доступнішими, у великій мірі завдяки грандіозним масштабам будування доріг. Наприклад, у США з 1800 по 1850 рр. шляхова мережа зросла у 8 разів.

Однак, до середини XIX ст. відмінною рисою подорожей залишався примітивізм засобів переміщення. Типові диліжанси доби Просвітництва були малокомфортними засобами пересування. Об'єднувало всіх мандрівників те, що вони відносились до суспільної меншості, яка мала привілейований статус у суспільстві. Основна ж маса населення проживала свій вік, майже нікуди не виїжджаючи, бо не мала для цього ні коштів, ні відповідної мотивації.

Але певний прогрес все ж таки був. На виробництві скорочувався робочий час та збільшувалась частка вільного, наявність якого є однією з

умов, що дозволяють здійснювати подорожі, і це було значним соціальним здобутком і дозволило в майбутньому, в XIX-XX ст., залучати до туризму працюючі категорії населення.

Збільшення кількості тих, хто подорожував заради задоволення, діяло як стимул розвитку інфраструктури для подорожуючих, збільшення комфортності мандрівок. І в цьому відношенні в епоху Просвітництва в країнах Європи відбувалися суттєві зміни.

У XVII ст. в великих європейських містах почали розповсюджуватись кав'ярні. Тільки у Венеції в 1675 р. їх налічувалось декілька десятків, включно зі знаменитим Cafe Florian на площі Сан Марко, яке функціонує і сьогодні. Перша англійська кав'ярня була відкрита у 1652 р. вихідцем із Вірменії на вулиці Сен-Майкл Аллей у Лондоні. У 1683 р. з'явилася перша кав'ярня у Відні, саме у Відні почали готувати каву нетрадиційно, додаючи в неї мед та молоко. У 1668 р. сицилієць Франческо Прокопіо де Кольтелі відкрив першу кав'ярню в Парижі.

Кав'ярні були попередницями сучасних кафе і подекуди ставали центрами культурного та літературного життя свого часу і, крім цього, допомагали у витверезінні всього європейського континенту. Кав'ярні викликали бурхливі дебати в суспільстві того часу, адже одні бачили в них засіб від повального пияцтва, інші - центри розповсюдження всіх смертних гріхів.

Суттєві зміни відбувались і в системі транспорту. Збільшення популярності подорожі диліжансом призводило до змін системи гостинності на шляхах. Постоялі двори намагались покращувати умови, які пропонувались постояльцям. В них чітко виконувались правила обслуговування гостей, які відносились до різних соціальних верств.

Заможні люди, як правило, обслуговувались в їдальні або в своєму номері. Бідняки харчувались разом з хазяями закладу на кухні, їм подавали просту їжу без права вибору, але за мінімальну ціну. Французи називали таке

обслуговування *table d'hote*, тобто хазяйський стіл. Заможні гості могли замовляти для себе спеціальні страви з продуктів, які були в хазяїна в меню (*a la carte*), і могли заходити до кухні, щоб прослідкувати правильність процесу приготування їжі. Намагаючись догодити гостю, господар пропонував певну страву, якою славилась дана місцевість.

Незважаючи на певні зміни на краще, умови проживання в постійних дворах Європи були на невисокому рівні через погану якість їжі, антисанітарію, велику кількість різних комах.

Представники дворянства, духовенства під час своїх подорожей зупинялись, як правило, у своїх знайомих або за рекомендаційними листами; майже в кожному дворянському помешканні були кімнати для гостей. У XVIII ст. з'явилися морські курорти, після того, як англійським лікарем Річардом Раселом була доведена і розрекламована корисність морської води. Спочатку такі курорти відкрилися на південному узбережжі Англії, потім на Лазуровому узбережжі Франції, а також були відроджені курорти на морському узбережжі Апеннінського півострова. В 1792 р. за ініціативою лікаря Р. Расела був створений перший дитячий приморський санаторій в Маргіті.

Поступово поширилася мода на відвідання морських курортів, особливо після того, коли їх стали відвідувати короновані особи. Наприклад, в Англії після перебування принца Уельського в Брайтоні з'явилися десятки курортних містечок неподалік від нього. Внаслідок того, що французький імператор Наполеон III пройшов курс лікування в містечку Біаріц, це місце на довгі роки стало "туристичною Меккою".

Найбільш престижними містами відпочинку аристократії були термальні курорти: Баден-Баден, Віші, Карлсбад (Карлові Вари). Відпочиваючи у таких місцях, менш заможні та менш родовиті верстви населення відчували себе представниками еліти і, крім того, дійсно мали

змогу використати цей відпочинок для налагодження зв'язків з аристократами. Отже, відпочинок на курортах був дуже престижним.

У XVII ст. стали поширюватися курорти, головною принадою яких були мінеральні джерела. Одним з таких регіонів стала Нижня Сілезія (на території сучасної Польщі). Під 1636 р. вперше згадується нижньосілезький курорт Кудова Здруй. Трохи пізніше, на початку XVIII ст. почався розвиток курорту Душники Здруй, де в наступному столітті відпочивали класики музичної культури Ф. Шопен та Ф. Мендельсон.

У XIV ст. на території сучасних Карлових Вар знаходилася одна з резиденцій імператора Священної Римської імперії, чеського короля Карла IV - саме того, чийм ім'ям названо заснований ним перший у Центральній Європі університет (у Празі), мальовничий Карлова міст у чеській столиці; багато інших об'єктів, які цікавлять сучасних туристів, також завдячують своєю появою цій видатній історичній постаті. Біля резиденції монарха розташовувалися мисливські угіддя, і саме під час полювань, згідно багатьом місцевим переказам, Карл IV звернув увагу на незвичайні природні явища - джерела з гарячою водою - і дав початок курорту. Назва знаменитого курорту говорить сама за себе. Вари, у перекладі з чеської, означає: "Джерела, що киплять".

Засноване в 1348 р. у цій місцевості за наказом Карла IV поселення невдовзі отримало статус міста. У 1370 р. мешканцям міста були надані певні пільги, привілеї, гарантії безпеки. Завдяки привілейованому становищу, Карлові Вари багатіли. Війни обходили містечко стороною. У XVIII ст., з поширенням моди лікуватися "на водах", Карлові Вари модернізувалися, і в другій половині століття набули майже такого вигляду, який мають зараз. У 1777 р., згідно задуму відомого лікаря Д. Бехера, побудовані відомі спеціальні заклади курортної інфраструктури: Гейзерів зал (1778 р.), споруда Міського театру, оглядові майданчики та інші місця відпочинку, якими могли скористатися численні туристи. Великі суми на благоустрій Карлових Вар

виділяли представники імператорської династії Габсбургів, які часто відвідували місто, збільшуючи навіть самим фактом своєї присутності привабливість курорту для всіх європейців, які мали достатньо грошей для відпочинку в цьому престижному місці.

У 1795 р. в Карлових Варах був запроваджений спеціальний податок - курортна такса.

Безпосередньо сприяла збільшенню подорожуючих і колоніальна політика: просторове збільшення сфер впливу деяких держав супроводжувалося покращенням транспортних комунікацій, збільшенням кількості колоніальних чиновників, торгівців, військових, місіонерів у віддалених регіонах. Колоніальні імперії давали їхнім громадянам багато можливостей для збагачення, і деякі з багатих людей охоче витрачали кошти на мандрівки, в яких задоволення було однією з основних цілей. Англійців вже у XVIII ст. стали називати "нацією мандрівників", бо їх можна було зустріти не тільки в Європі і в численних колоніальних володіннях Британської імперії, але й поза межами цих територій.

В кінці XVIII ст. дедалі більшою популярністю стала користуватися Швейцарія. По-перше, там можна було отримати ефективні лікування, освіту або просто відпочити в мальовничих місцевостях. По-друге, в Швейцарії була найвища якість сервісу для подорожуючих, а також більш високий рівень безпеки, ніж в більшості інших країн.

В мальовничих місцевостях з цілющим кліматом або мінеральними джерелами створюються нові курорти. Зокрема, в Німеччині: в Хайлігендамі, Нордернеї, Травемюнде. Заможні члени суспільства, незалежно від пори року, відпочивали на Французькій або Італійській Рив'єрі, або на термальних курортах Швейцарії. Популярними були також подорожі до Північної Африки, Єгипту та Греції. Ці категорії подорожуючих орієнтувались на розкішні готелі, будівництво яких розпочалось на рубежі ХVIII-XIX ст. в

курортних місцевостях. Менш заможні гості курортів задовольнялись послугами пансіонів, які утримували жителі курортних зон.

З рекламною метою у XVIII ст. було організовано дві акції, які стали точками відліку історії двох видів туризму, альпінізму і подорожей на повітряних кулях: у 1786 р. була організована перша масова екскурсія на гору Монблан в Альпах, а в 1783 р в Парижі братами Монгольф'єр була сконструйована перша повітряна куля.

3.6. РОЗВИТОК ТУРИЗМУ В СВИТІ В XIX – ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ XX СТОЛІТТЯ / A TURIZMUS FEJLŐDÉSE A 19. SZÁZADBAN ÉS A 20. SZÁZAD ELSŐ FELÉBEN

Fontosabb kérdések / Основні питання:

- *Milyen tényezők vezettek a turizmus fejlődéséhez a XIX. század második felében? / Які фактори сприяли розвитку туризму в другій половині XIX століття?*
- *Miért vált Nagy-Britannia a turisztikai tevékenység úttörőjévé? / Чому Велика Британія стала піонером туристичної діяльності?*
- *Mely országokban jelentek meg először a turisztikai irodák, és milyen céllal alapították őket? / В яких країнах вперше з'явилися туристичні бюро, і з якою метою їх створювали?*
- *Hogyan befolyásolta a közlekedési infrastruktúra fejlődése a turizmus elterjedését? / Як розвиток транспортної інфраструктури вплинув на поширення туризму?*
- *Milyen szerepet játszottak az írók a XIX. századi turizmus népszerűsítésében? / Яку роль відігравали письменники у популяризації туризму XIX століття?*
- *Melyek voltak a XIX. század legfontosabb újításai a szállodáiparban? / Які найважливіші нововведення з'явилися в готельній індустрії XIX століття?*
- *Milyen tényezők segítették elő a szervezett turizmus kialakulását és népszerűvé válását? / Які фактори сприяли становленню та популярності організованого туризму?*
- *Milyen szerepet játszott Thomas Cook a modern turizmus kialakulásában? / Яку роль відіграв Томас Кук у формуванні сучасного туризму?*

- *Miért vált az alkoholfogyasztás elleni küzdelem Cook korai tevékenységének központi elemévé? / Чому боротьба з алкоголізмом стала центральною частиною ранньої діяльності Кука?*
- *Milyen jelentősége volt Cook első csoportos utazásának 1841-ben? / Яке значення мала перша групова подорож Кука у 1841 році?*
- *Hogyan növelte Thomas Cook a turizmus kényelmét és biztonságát? / Як Томас Кук підвищує комфорт і безпеку туризму?*
- *Milyen hatással volt a Cook által szervezett utazások ára a munkásosztály számára? / Як вплинула вартість подорожей, організованих Куком, на робітничий клас?*

Основні чинники та напрямки розвитку туризму і системи гостинності в світі в XIX — першій половині XX століття

Науково-технічний прогрес, соціальні реформи, зростання рівня життя, а також запровадження гарантованих неоплачуваних або оплачуваних відпусток (у Німеччині це вперше було закріплено законом про державних службовців у 1873 році) поступово скоротили робочий час і сприяли зростанню кількості вільного часу.

У другій половині XIX століття до індустрії відпочинку активно долучилися підприємства готельного господарства, а також почали з'являтися перші бюро подорожей, які займалися організацією туристичних поїздок та їх реалізацією споживачам.

Перший пакетний тур, який вважається хрестоматійним прикладом такого типу послуг, був організований англійцем Томасом Куком у 1841 році. Цей тур включав 20-мильну поїздку залізницею, чай і булочки у вагоні, а також музичний супровід духовим оркестром. Спершу Кук переслідував соціальні, а не комерційні цілі: як голова спілки тверезості, він прагнув продемонструвати можливості раціонального використання вільного часу та

залучити нових прихильників до своєї організації. Успіх його заходу підштовхнув інших підприємців до організації подібних турів, що вже мали суто комерційну мету. У період 1840–1860-х років в Англії почали масово відкриватися бюро подорожей.

Велика Британія як піонер у сфері туризму

Лідерство Великої Британії у розвитку туризму пояснюється тим, що саме тут вперше в світі відбувся промисловий переворот, який спричинив масштабні економічні, соціальні, політичні та ідеологічні зміни, що модернізували суспільне життя. До того ж, Велика Британія мала значні колоніальні володіння, між якими постійно мігрували люди різного достатку та професій, що сприяло розвитку інфраструктури для подорожей, зокрема курортів, готелів, транспортних компаній і закладів харчування.

Інші країни

У 1854 році в Берліні Карл Різель відкрив бюро подорожей. У 1863 році в Бреслау (нині Вроцлав, Польща) було засновано бюро «Райзебюро-Штанген», яке активно співпрацювало з пароплавними компаніями та продавало морські круїзи.

У США найстарішим туристичним агентством вважається компанія «Ask Mr. Foster», заснована у 1888 році. Спочатку це був невеликий офіс з надання інформації про подорожі, але вже в 1890-х роках агентство мало відділення у великих містах США.

Розвиток транспортної інфраструктури

Значний поштовх туризму надав розвиток транспортної інфраструктури: винайдення пароплавів, паровозів, поширення залізниць і вдосконалення дорожніх мереж. Наприклад, перша залізниця з'єднала Манчестер і Ліверпуль у 1830 році. У 1869 році в США було завершено будівництво трансконтинентальної залізниці, яка значно покращила мобільність населення.

Роль літератури та культури

У XIX столітті письменники активно сприяли популяризації туризму, описуючи місця, які вони відвідали, або фантазуючи про далекі землі. Їхні описи часто слугували своєрідними путівниками для туристів.

Розвиток готельної справи

У XIX столітті було побудовано багато фешенебельних готелів із ресторанами, що пропонували вишукану кухню. У Лондоні 1898 року відкрився готель «Савой», який став еталоном розкоші завдяки Цезарю Рітцу та Огюсту Ескоф'є. В Америці, починаючи з 1829 року, почали будувати готелі-палади, які вирізнялися високим рівнем комфорту.

Основні чинники розвитку туризму у XIX — першій половині XX століття

- Стрімкий розвиток транспорту та зв'язку.
- Зростання добробуту населення.
- Підтримка туризму з боку держави.
- Підвищення рівня культури та освіти.
- Розвиток туристичної інфраструктури.

Цей період став визначальним у формуванні сучасного туризму, який поступово перетворився на важливу частину економіки та культури багатьох країн.

Туристична діяльність Томаса Кука

Томас Кук (1808-1893), який народився у бідній англійській родині, здійснив справжній прорив у сфері подорожей. Саме він започаткував один із найприбутковіших видів бізнесу сучасності, на якому збагачуються не лише окремі компанії, а й цілі країни. Завдяки Куку туристична діяльність отримала сучасний вигляд: чітко організовані маршрути, квитки, готелі, путівники, а також дорожні чеки. Початок цієї історії, однак, був досить скромним. Як палкий прихильник тверезого способу життя, Кук вирішив

боротися проти алкоголізму та паління. Саме люди, які прагнули тверезості, стали першими його клієнтами.

У ті часи вживання алкоголю в Англії було поширеним явищем, значною мірою через державну політику XVIII століття, яка заохочувала перегонку спирту для боротьби з імпортом іноземного бренді. Дешевий джин ставав справжнім лихом для робітників великих міст. Борючись із пияцтвом, Кук став секретарем Товариства тверезості в місті Харбораф. Він видавав «Щомісячний вісник тверезості», організовував лекції, публікував статті та вірші на тему шкоди алкоголю.

Переломним моментом стало рішення Кука організувати першу групову подорож. У липні 1841 року він найняв спеціальний потяг, щоб перевезти 570 членів Товариства тверезості на з'їзд у місто Лафборо. Організація поїздки включала створення програми, забезпечення харчування, друк плакатів і білетів. Успіх перевершив усі очікування. Вартість квитків була доступною навіть для робітників — 1 шилінг для дорослих і 6 пенсів для дітей. Кілька наступних подорожей залучили ще більше клієнтів.

У 1845 році Кук організував першу розважальну подорож із Лейстера до Ліверпуля. Він запровадив концепцію комфорту та безпеки під час подорожей, оглянув маршрут особисто та запропонував туристам дорожні чеки для захисту від крадіжок. Також він видавав путівники, що знайомили мандрівників із визначними місцями.

У 1851 році Томас Кук організував масштабну подорож до Лондона на Всесвітню виставку в Гайд-парку, яка залучила понад 165 тисяч відвідувачів завдяки його зусиллям. Пізніше Кук розширив свою діяльність на міжнародні маршрути, включаючи подорожі до Парижа, Швейцарії та Сполучених Штатів. У 1872 році він організував перший кругосвітній круїз, який тривав 222 дні.

Діяльність Кука також поширилася на організацію релігійних паломництв, включаючи подорожі до Святої Землі та хадж до Мекки. Його

агентство Thomas Cook and Son стало піонером у сфері туризму, банківської справи та вантажних перевезень. У XX столітті компанія продовжувала залишатися одним із лідерів туристичної індустрії, пропонуючи послуги у всьому світі.

Створення перших туристичних об'єднань і міжнародних організацій

Зростання туристичних потоків вимагало розвитку як засобів розміщення, так і засобів пересування. Часто ініціаторами будівництва готелів у тих місцях, де вони або взагалі були відсутні, або не відповідали потребам туристів, виступали залізничні компанії. Вони використовували свій капітал для фінансування таких проєктів, а також брали на себе витрати на рекламу й інші заходи, спрямовані на стимулювання розвитку туризму.

У регіонах, де туризм набував найбільшого розмаху, його розвиток сприяв значним економічним вигодам. Влада справедливо розглядала туризм як важливий інструмент стимулювання економічного зростання. Проте вирішення комплексу туристичних питань виявилось надто складним для місцевих органів самоврядування, що призвело до необхідності створення спеціалізованих організацій у цій сфері. Ці організації, які за своїми функціями нагадують сучасні туристичні асоціації та союзи, мали різні назви: «товариство благоустрою», «товариство прийому іноземців» тощо. Їх створення припадає на середину XIX століття, хоча широкого поширення вони набули лише після 1870-х років, насамперед у Західній і Центральній Європі (зокрема в Швейцарії, Німеччині, Австрії).

Місцеві органи влади були зацікавлені у діяльності таких товариств і активно їх підтримували. Зі зростанням інтенсивності туристичного руху зростала і роль туристичних організацій. Часто ці організації створювалися ентузіастами подорожей і природи, такими як альпіністи, велосипедисти чи шанувальники природних красот. Наприклад, у 1857 році в Лондоні виник перший у світі альпійський клуб, за яким у 1862 році з'явилися Австрійський

альпійський клуб і Туринський клуб (пізніше перетворений на Італійський), а в 1863 році було створено Швейцарський альпійський клуб. Ці організації сприяли організації подорожей у гірських районах та дослідженню їхніх туристичних ресурсів.

У 1895 році у Відні, а згодом у Німеччині та Швейцарії, була створена організація «Друзі природи», що займалася організацією «подорожей вихідного дня» для робітників. Такі поїздки ставали важливою подією для багатьох сімей, поступово формуючи основи масового туризму. Робітничий туризм здебільшого мав пізнавальний, краснзнавчий і рекреаційний характер.

Процес створення туристичних організацій у кожній країні мав свої особливості, що стало однією з причин різноманіття організаційних форм туризму у світі.

Протягом першої половини XX століття міжнародний туризм активно розвивався, залучаючи все більше країн. У цей період були створені перші міжнародні туристичні організації:

1. У 1898 році – Міжнародна ліга туристичних асоціацій зі штаб-квартирою в Люксембурзі (у 1919 році вона перетворилася на Міжнародний туристичний альянс, який діє й сьогодні, об'єднуючи понад 140 національних туристичних асоціацій).

2. У 1926 році – Міжнародний конгрес міжнародних асоціацій пропаганди туризму.

3. У 1927 році – Міжнародний конгрес офіційних туристичних організацій.

4. У 1930 році – Міжнародний союз офіційних організацій і пропаганди туризму.

У 1925 році в Гаазі відбувся Конгрес із туризму, на якому визначили основні напрями діяльності міжнародних і національних туристичних організацій, зокрема:

- популяризація туризму;

- сприяння його розвитку на міжнародному та національному рівнях;
- координація діяльності туристичних організацій.

Також були окреслені права й обов'язки туристів.

Це свідчить про те, що туризм став важливою складовою не лише національних економік і культурного життя окремих країн, а й міжнародних відносин. Він перетворився на популярну форму переміщення людей, яка виникла завдяки відкриттям географів, мореплавців, дослідників і підприємців минулих століть, що залишили сучасності багатий спадок наукових досліджень, звітів і щоденників.

3.7. РОЗВИТОК ТУРИЗМУ НА УКРАЇНСЬКИХ ЗЕМЛЯХ У СКЛАДІ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ, АВСТРО-УГОРСЬКОЇ ІМПЕРІЇ / A TURIZMUS FEJLŐDÉSE AZ UKRÁN TERÜLETEKEN AZ OSZTRÁK–MAGYAR MONARCHIA FENNÁLLÁSA ALATT

Fontosabb kérdések / Основні питання:

- *Hogyan befolyásolta a közlekedési infrastruktúra fejlődése a turizmus alakulását a XIX – XX. század fordulóján Ukrajnában? / Як розвиток транспортної інфраструктури вплинув на формування туризму в Україні на межі XIX – XX століть?*
- *Miért volt stratégiai jelentőségű Ukrajna a cári Oroszország számára, és hogyan hatott ez a turizmus fejlődésére? / Чому Україна мала стратегічне значення для Російської імперії і як це вплинуло на розвиток туризму?*
- *Milyen tényezők járultak hozzá a turizmus fellendüléséhez a Fekete-tenger és a Krím térségében? / Які чинники сприяли розвитку туризму в регіоні Чорного моря та Криму?*
- *Milyen hatással volt a jobbágyság eltörlése 1848-ban a Habsburg Birodalomban a turizmus fejlődésére? / Як вплинуло скасування кріпосного права в 1848 році в Габсбурзькій імперії на розвиток туризму?*
- *Milyen természeti erőforrásokat szállítottak Galíciából és Bukovinából más régiókba? / Які природні ресурси перевозили з Галичини та Буковини до інших регіонів?*
- *Milyen szerepet játszott a kulturális érdeklődés a gazdag osztrák–magyar rétegek utazási szokásaiban? / Яку роль відіграла культурна зацікавленість у подорожах заможних верств Австро-Угорщини?*

- *Milyen szervezetet alapított Iván Kripjakovics 1921-ben Lvivben? /Яку організацію заснував Іван Крип'якевич у 1921 році у Львові?*
- *Milyen tevékenységeket folytatott a "Чорногора" turisztikai társaság? /Якими видами діяльності займалося туристичне товариство «Чорногора»?*
- *Melyik évben alakult meg a "Плай" turisztikai társaság, és mi volt a fő tevékenysége? / У якому році було засноване туристичне товариство «Плай», і яка була його основна діяльність?*
- *Hogyan támogatta a lengyel állam a turizmus fejlődését a 20. század első felében? / Як польська держава сприяла розвитку туризму в першій половині XX століття?*

Загальна характеристика розвитку туризму на українських землях у складі Російської імперії в XIX — на початку XX століття

Види та характер туризму на території України загалом відповідали тим, що існували в Російській імперії: оздоровчий, рекреаційний, гірський, пізнавальний, розважальний, велосипедний тощо. Це було закономірним явищем, оскільки Україна входила до складу імперії.

Упродовж XIX — початку XX століття на українських землях, що перебували під владою Російської імперії, активно розвивалася транспортна інфраструктура та мережа готелів. Будувалися нові дороги, зростала кількість пароплавів та інших суден на річкових шляхах, стрімко розширювалася залізнична мережа.

Цей процес був зумовлений не лише загальноєвропейськими тенденціями прискореного науково-технічного прогресу та соціально-економічного розвитку, а й низкою специфічних факторів. Україна мала стратегічне військово-політичне та економічне значення для Російської імперії. Без України вона не могла б зберегти свій імперський статус.

Українські землі слугували ключовим транспортним коридором між столицею імперії та чорноморськими портами, через які велися жваві торговельні операції.

Окрім того, Україна була важливим плацдармом для тиску на Османську імперію та експансії на Балкани через Молдову. Невдалий досвід Кримської війни показав, що без сучасної транспортної інфраструктури Російська імперія не зможе конкурувати з великими європейськими державами. Північне Причорномор'я, з його сприятливим кліматом, приваблювало потенційних туристів. Особливо вигідно вирізнялося Південне узбережжя Криму, що мало субтропічний мікроклімат і значно переважало за комфортністю прохолодні балтійські курорти.

Розвиток промислових регіонів, зокрема Донбасу, а також інших індустриальних центрів України, потребував нових залізничних шляхів та створення умов для міграції робітничого населення. Усі ці чинники сприяли розширенню транспортної інфраструктури, збільшенню кількості подорожуючих, здешевленню вартості поїздок та підвищенню їхньої швидкості на українських землях.

Водночас соціально-економічна система імперії була недосконалою та створювала значні труднощі для населення. В українських губерніях періодично траплялися голодомори, що змушували десятки тисяч збіднілих селян залишати свої домівки. Через нестачу сільськогосподарських земель багато українців емігрували до Сибіру та на Далекий Схід. Ще більш поширеними були внутрішні міграції на відносно невеликі відстані – до промислових центрів або сільськогосподарських підприємств у Причорномор'ї в пошуках сезонного заробітку.

Розширення залізничної мережі було безпосередньо пов'язане з цими процесами: залізниця отримувала значні прибутки від перевезень і, своєю чергою, сприяла подальшому розширенню транспортних зв'язків.

Готельні послуги та розвиток курортів у XIX – на початку XX століття

У XIX столітті Київ мав усі передумови для того, щоб стати важливим туристичним центром Східної Європи. Сприятливий природно-кліматичний фактор, вигідне географічне розташування, багата архітектурна та історична спадщина, високий адміністративний статус і працелюбне, підприємницьке населення створювали великий потенціал для розвитку туризму. Однак місту бракувало сучасної туристичної інфраструктури – готелів, ресторанів, розважальних закладів та налагодженої транспортної системи.

До відкриття регулярного залізничного сполучення, тобто до 1889 року, оновлення центральних вулиць Києва відповідно до нових вимог відбувалося повільно. Серед найбільших та найвідоміших готелів виділялася „Зелена гостиниця”, збудована ще у 1803–1805 роках і підпорядкована Лаврі. Упродовж майже пів століття цей готель залишався найпопулярнішим у Києві. У 1825 році тут зупинявся Олександр Грибоєдов. Лаврський готель складався з одного чотириповерхового та трьох двоповерхових корпусів, розташованих за межами монастирської огорожі. В давнину на цьому місці знаходився притулок для прочан, жебраків та людей з інвалідністю, заснований преподобним Феодосієм.

Станом на 1850 рік Лаврський готель мав 200 окремих номерів і близько 20 загальних кімнат**, не враховуючи маленьких будиночків. Постояльці могли безкоштовно проживати у готелі протягом двох тижнів, а харчування коштувало 25 копійок за порцію. Окремо сплачували 5 копійок за користування самоваром. Видача обідів починалася опівдні. Один із корпусів готелю також слугував лікарнею. Щороку тут зупинялося до 85 тисяч відвідувачів. Фінансування закладу значною мірою забезпечували графиня Анастасія Орлова та княгиня Турчанінова.

З появою електрики та залізничного сполучення кількість туристів у Києві значно зросла. До міста можна було дістатися трьома основними шляхами:

- річковим транспортом (пароплавами по Дніпру);
- залізницею;
- диліжансами.

Особливу роль у розвитку міста відігравала Південно-Західна залізниця, яка з'єднувала Київ із Петербургом, Варшавою, Одесою, Миколаєвом і Харковом. Московсько-Київсько-Воронезька залізниця забезпечувала найкоротший шлях до Москви, а Києво-Полтавська залізниця відкрила пряме сполучення з Кримом (введена в експлуатацію у 1901 році). Києво-Ковельська залізниця вела до західних кордонів Російської імперії.

У 1870 році в Києві відкрили Центральний залізничний вокзал, збудований у стилі англійської готики (архітектор Вишневський). Щодня станція приймала сім кур'єрських, поштових та товарно-пасажирських потягів із вагонами першого, другого та третього класів. Вокзал мав загальну площу 460 кв. м та розкішні зали очікування для аристократії, тоді як для простолюду були передбачені невеликі приміщення з мінімальними зручностями. Міська станція залізниці надавала пасажирам послуги з доставки багажу до готелів та квартир, а провідники поїздів добре орієнтувалися у цих умовах і могли допомогти з організацією поселення.

Прибуття поїздів у Києві часто супроводжувалося виступами духових оркестрів. На пасажирів чекали кінні екіпажі та готельні омнібуси, розфарбовані у фірмові кольори, але їхня оренда була дорогою. На привокзальній площі працювали комісіонери у спеціальній уніформі, які пропонували туристам поселення у найкращих київських готелях. На межі XIX–XX століть Київ здобув репутацію гостинного міста, а кількість готелів повністю задовольняла потреби заможних мандрівників.

Найфешенебельнішими готелями Києва вважалися „Гранд-Отель”, „Отель де Франс”, „Бель-Вю”, „Европейская” (усі на Хрещатику) та „Метрополь” на Великій Володимирській. Їхні першокласні номери мали розкішне меблювання, уважний персонал, власні екіпажі та телефонний

зв'язок. Вартість проживання у таких номерах становила від 1 до 12 карбованців на добу, окремо оплачували користування самоваром і білизною.

Багато готелів отримали назви, що відображали географію Європи: „Малороссия”, „Дрезден”, „Россия”, „Петербургская”, „Английская”, „Лондон”, „Рим”, „Неаполь”, „Женева”.

Готельні послуги пропонували не лише великі заклади, а й численні мебльовані кімнати, які підприємливі кияни облаштовували майже на кожній вулиці міста. За якістю сервісу вони не поступалися елітним готелям, проте коштували значно дешевше.

Однією з найпопулярніших готельних вулиць Києва була Безаківська (нині вулиця Комінтерна), де розташовувалася значна кількість готелів, що пояснювалося близькістю залізничного вокзалу та ботанічного парку. Більшість із них були збудовані у 1880–1890 роках.

На 1901 рік у Києві функціонувало 64 готелі які можна поділити на чотири основні групи:

1. Готелі біля вокзалу (4 заклади).
2. Готелі на Подолі (11 закладів) – їхнє розташування було зручним через близькість до Дніпра та історичну спеціалізацію району на торгівлі та ярмарках.
3. Готелі біля Києво-Печерської Лаври та на вулиці Олександрівській (нині Грушевського) – їхнє розташування приваблювало прочан і туристів завдяки близькості монастиря, парків та адміністративних будівель.
4. Готелі в центрі міста – у сучасному Старокиївському районі працювали 44 готелі, а архітектори докладали зусиль, щоб зробити центральну частину Києва привабливою для туристів.

У всіх першокласних готелях працювали лазні, подавалася гаряча вода, клієнти могли замовити їжу у номер або пообідати в ресторані. Вишукані винні погребі готелів пропонували щоденні безкоштовні дегустації.

На межі XIX–XX століть Київ утвердився як великий туристичний центр, розвиваючи як готельну, так і розважальну інфраструктуру.

Політичні та соціально-економічні чинники розвитку туризму в Австро-Угорській імперії

Династія австрійських Габсбургів, імперія якої у середині XIX ст. займала величезну територію між Швейцарією, Пруссією, Італією та Османською імперією, поступово модернізувала політичний та економічний устрій держави. У 1848 р. було скасовано кріпацтво, що надавало селянам більше можливостей для подорожей. Але отримавши особисту свободу від поміщиків, селяни, здебільшого, потрапляли у ще більшу економічну залежність; рівень життя багатьох українських селян Галичини знижувався протягом другої половини XIX ст. Чимало українців потерпало від безземелля і малоземелля, високих податків і навіть голодувало. До гострих економічних проблем додавалася дискримінація української культури, перешкоди в отриманні освіти для українців, спольщення територій, на яких здавна чисельно переважало українське населення. Ці утиски, разом із розширенням формальних політичних прав (таких, наприклад, як можливість створення громадських об'єднань), утворили ґрунт для розвитку галицьких культурно-освітніх організацій, одним з проміжних завдань яких стали туристичні мандрівки.

Імперія Габсбургів, яка з 1867 р. стала називатися Австро-Угорською імперією, мала численні традиційні, добре налагоджені економічні та культурні зв'язки з провідними країнами Західної Європи, розвинену систему освіти, мережу водних та суходільних шляхів. Цю країну називали ще «Дунайською імперією» через те, що її територією протікала велика, зручна для судноплавства р. Дунай, полегшуючи сполучення країни з сусідами, а також між окремими регіонами та містами всередині імперії. Габсбурги намагалися скорочувати технічне відставання країни від Англії та Франції і

сприяли розвитку промисловості та транспортної інфраструктури. У другій половині XIX ст. в імперії було побудовано велику мережу залізниць, у тому числі в Галичині. В економіку імперії успішно залучалися інвестиції, західні та місцеві підприємці активно будували промислові об'єкти та налагоджували торгові мережі, освоювали та створювали нові маршрути для перевезення товарів і людей.

Різноманітні види сировини з Галичини, Буковини та Закарпаття у великій кількості вивозилися на продаж до інших регіонів імперії та за кордон. Наприклад, селяни-бойки з Верхнього Синьовидного скуповували фрукти в Галичині та Буковині і продавали їх в Будапешті, Відні, Парижі. Багато з тих, хто брав участь у міжрегіональних та міжнародних торговельних операціях, призвичаїлися до мандрівок і передавали знайомим та родичам свій досвід пересування шляхами Європи.

З одного боку, успішні підприємці та спадково заможна шляхта отримали, завдяки збільшенню свого майнового стану та підвищенню комфортності подорожей, більше можливостей для мандрівок, відпочинку за межами постійного проживання. З іншого, високий рівень культури заможних верств населення Австро-Угорщини сприяв зростанню популярності мандрівок, метою яких було задоволення пізнавальних інтересів, бажання відвідати центри науки та мистецтв, віденські, будапештські чи закордонні заклади дозвілля (музеї, театри, ресторани тощо) або, навпаки, здійснити романтичні подорожі до мальовничих рідконаселених місцевостей у Карпатах, Балканах чи навіть екзотичних країнах Азії та Африки.

Видавництво «Фрейтаг і Берндт» (Відень) створювало карти на топографічній основі, в яких яскравішим кольором вдруковувалось зображення туристичних маршрутів (пішохідних, у кінських екіпажах). Карти мали відповідно оформлену обкладинку, а також текст і рекламу (туристичну та маркетингово-картографічну). Будувалися готелі.

Туризм, в імперії Габсбургів робив широкі кроки на шляху до перетворення цієї галузі на справжню індустрію. Але переважна більшість тих габсбурзьських підданих, які полишали місця постійного проживання, вирушали в дорогу не з метою туризму, а внаслідок службової (чиновники, військові) чи економічної необхідності.

Туризм на українських землях у складі Польщі (1921–1939 рр.)

Після завершення Першої світової війни туристично-краєзнавчий рух на теренах Східної Галичини відновився, набувши більш організованих форм із 1920-х років. До його розвитку долучилися видатні представники української інтелігенції. У 1921 році у Львові професор Іван Крип'якевич заснував «Кружок любителів Львова», який організовував історико-краєзнавчі мандрівки містом і його околицями. Згодом товариство доповнило свою діяльність збиранням етнографічного матеріалу, поширивши вплив на всю Галичину. У 1922 році у Станіславі (Івано-Франківськ) відновило діяльність українське туристичне товариство «Чорногора», головою якого став лікар Я. Грушкевич.

Діяльність товариства «Чорногора» включала:

- організацію зборів, звітів, конференцій;
- проведення дозвілля (забав) і спільних мандрівок;
- проведення занять із молоддю;
- створення бібліотеки з туристичною літературою, картами та описами маршрутів;
- видання журналів «Туристика і краєзнавство» та «Наша Батьківщина»;
- будівництво туристичних притулків, маркування маршрутів;
- утримання гірської сторожі та провідників для забезпечення безпеки туристів.

Товариство активно співпрацювало з культурними осередками та школами, використовувало туризм як засіб національно-патріотичного виховання молоді.

Туристичне товариство «Плай», засноване у Львові в 1924 році, займалося:

- організацією конференцій і зборів;
- реєстрацією пам'яток історії;
- розробкою туристичних маршрутів;
- виданням журналу «Наша Батьківщина», що містив опис маршрутів, карти та статті.

Завдяки видавничій діяльності й путівникам, зокрема І. Крип'якевича («Історичні проходи по Львову») та інших авторів, туристичний рух у регіоні набув значного поширення.

Нові туристичні маршрути

У Галичині розробляли пішохідні, велосипедні, лижні та водні маршрути. Засновник водного туризму Я. Гладкий організував подорож по Дністру довжиною 250 км. Розвиток лижного туризму підтримував Карпатський Лещетарський Клуб, який проводив зимові збори та навчав руханки й лижних вправ.

Музеї та охорона природи

Красознавчі матеріали, зібрані під час мандрівок, передавали до музеїв Галичини. У 1930-х роках заснували природні заповідники під опікою митрополита Андрея Шептицького: кедровий заповідник на горі Лолинське Яйце та Український парк Природи.

Внесок польської держави

Польські туристичні фірми та організації, зокрема бюро подорожей «Орбіс», активно сприяли розвитку туризму. У Варшаві видавали газету «Туриста», що містила інформацію про подорожі. Розвинена інфраструктура – залізниці, автошляхи, автобусні маршрути та навіть авіатранспорт –

підтримувала туристичний рух. Польська держава сприяла зростанню внутрішнього туризму, підтримуючи спорт і краєзнавство.

Туристичні товариства «Чорногора» та «Плай» продовжували свою діяльність до вересня 1939 року, коли західноукраїнські землі окупували радянські війська.

3.8. НАЙВАЖЛИВІШІ ПОДІЇ ІСТОРИЧНОГО МИНУЛОГО ЗАКАРПАТТЯ ТА ПОДІЇ ПОВ'ЯЗАНІ З ТУРИЗМОМ КРАЮ / KÁRPÁ TALJA MÚLTJÁNAK FONTOSABB TÖRTÉNELMI ÉS A TURIZMUSSAL ÖSSZEFÜGGŐ ESEMÉNYEI

Fontosabb kérdések / Основні питання:

1. *Milyen történelmi események befolyásolták Kárpátalja turizmusának kialakulását és fejlődését? / Які історичні події вплинули на формування та розвиток туризму на Закарпатті?*
2. *Milyen népek és kultúrák hagyták nyomukat Kárpátalja területén a történelem folyamán? / Які народи та культури залишили свій слід на території Закарпаття впродовж історії?*
3. *Miért játszott fontos szerepet Kárpátalja földrajzi elhelyezkedése a régió történelmében és turizmusában? / Чому географічне розташування Закарпаття відіграло важливу роль в історії та туризмі регіону?*
4. *Milyen hatással voltak a történelmi események Kárpátalja turizmusának fejlődésére? / Який вплив історичні події мали на розвиток туризму в Закарпатті?*
5. *Hogyan változott Kárpátalja etnikai összetétele a 15–18. század folyamán, és milyen szerepet játszottak ebben a betelepítések? / Як змінювався етнічний склад Закарпаття у XV–XVIII століттях, і яку роль у цьому відіграли переселення?*
6. *Milyen turisztikai jelentősége van Kárpátalja református templomainak és egyházi örökségének? / Яке туристичне значення мають реформатські церкви та релігійна спадщина Закарпаття?*
7. *Milyen hatással volt a Szovjetunióhoz való csatlakozás Kárpátalja turizmusának fejlődésére? / Який вплив приєднання до Радянського Союзу мало на розвиток туризму в Закарпатті?*

8. *Milyen szerepet játszottak a szovjet turisztikai szervezetek, mint az Intourist és a Szuputnik Kárpátalja turizmusában? / Яку роль відігравали радянські туристичні організації, такі як Інтурист і Сунутник, у розвитку туризму в Закарпатті?*
9. *Miért vált Kárpátalján az egészségturizmus a vezető turisztikai ágazattá a szovjet időszakban? / Чому в Закарпатті під час радянського періоду оздоровчий туризм став провідною туристичною галуззю?*

Важливі історичні події Закарпаття та їх зв'язок із туризмом

Vід початків до початку XX століття

Поняття "Закарпаття" є відносно новим у географічній та історичній термінології. Сучасний адміністративний регіон із цією назвою утворився внаслідок Тріанонського мирного договору під назвою "Підкарпатська Русь". До того протягом тисячоліття територія регіону була інтегральною частиною Угорського королівства під назвою Північно-Східне Верхньоугор'я. Закарпаття охоплює території чотирьох історичних комітатів – Унг, Берег, Угоча і Мараморош, а також кілька поселень, що раніше належали до комітатів Саболч і Сатмар.

Археологічні знахідки свідчать про заселення Закарпаття ще в неоліті. Важливе географічне розташування території, що слугувала своєрідним коридором через перевали Східних Карпат, забезпечило їй значну роль у міграційних процесах між Сходом і Заходом. Археологічна спадщина особливо багата на бронзові артефакти, що свідчить про функціонування тут значного центру ливарного виробництва, укріплених поселень та земляних фортець.

Протягом Великого переселення народів через Закарпаття проходили численні кочові племена, що рухалися з азійських просторів у західному напрямку – кельти, даки, гуни, авари, болгари тощо. Однак, попри значний

рух народів, жодна з цих культур не залишила на Закарпатті візуально виразної спадщини, яка могла б відігравати значну роль у розвитку туризму. Більшість важливих археологічних артефактів, знайдених у регіоні, нині зберігаються поза його межами, у музеях інших територій.



Deschmann A., 1990

У часи правління династії Арпадів, аж до монгольської навали, значна частина цього регіону входила до прикордонної системи «Гуерї» і слугувала оборонним рубежем королівства, а також використовувалася як мисливські угіддя угорських монархів. Це свідчить про те, що регіон мав відпочинкову функцію ще в середньовічні часи.

Після монгольської навали розпочалося адміністративне оформлення комітатів, що передбачало заселення нових територій. У зв'язку з важкими природними умовами, війнами та епідеміями, що періодично спустошували регіон, угорські королі активно запрошували переселенців. Так, у XIII столітті сюди прибули фламандці, італійці, саксонці, яким надавали значні привілеї.

Наступні два століття стали періодом стабільності та розвитку регіону. Завдяки активній польській політиці угорських королів тут розвивалися міста

та укріплювалися існуючі замки (Ужгород, Мукачево, Хуст, Королево, Ковасо), а також будувалися нові (Середнє, Вишково). У цей час також активно розвивалася міська інфраструктура, про що свідчать споруджені католицькі костели та собори, які сьогодні є важливими об'єктами культурного туризму.

Реформація та етнічні зміни у XVI-XVIII століттях

Після битви під Могачем та поділу Угорщини Закарпаття стало прикордонним регіоном між Габсбурзькою монархією та Трансильванським князівством. Територія регулярно зазнавала нападів з боку османів, татар, поляків та австрійців. Війни пришвидшили будівництво замків і фортифікаційних споруд, більшість з яких до кінця XVII століття отримала свій сучасний архітектурний вигляд або ж перетворилася на руїни.

У цей період Закарпаття стало ареною релігійних змін. Найшвидше протестантизм поширився у містах Мараморошського комітату, зокрема у Вишкові та Хусті. Однак згодом лютеранство поступилося кальвінізму, і саме реформатські громади стали домінуючими. Саме тоді були побудовані характерні реформатські церкви з розписаними касетними стелями та чотирма вежами, які стали важливою частиною культурної спадщини регіону.

1646 року в Ужгороді було засновано Греко-католицьку церкву, яка об'єднала частину русинського населення з Ватиканом. У Марамороші цей процес відбувся пізніше – лише у 1721 році.

Унаслідок воєнних конфліктів, епідемій та численних переселень етнічний склад Закарпаття зазнав значних змін. У XV столітті угорці складали 63% населення, але наприкінці XVIII століття чисельність русинів перевищила 60%. Крім русинів, до регіону переселялися німці, євреї, словаки та румуни, що зробило Закарпаття етнічно та культурно різноманітним.

Економічний розвиток та туризм у XIX – на початку XX століття

Друга половина XIX століття стала періодом економічного зростання. У містах відкривалися поштові відділення, аптеки, лікарні, активно розвивалася промисловість. Важливим кроком стала інтеграція Закарпаття в залізничну мережу у 1880-х роках, а також будівництво перших готелів в Ужгороді, Мукачеві, Береговому та Хусті.

Попри економічний розвиток, гірські райони залишалися бідними та самодостатніми. Більшість населення займалася вівчарством, лісозаготівлею та сезонними роботами в сільському господарстві.

Наприкінці XIX століття у регіоні з'явилися перші курорти та лікувальні води. Вже у XVIII столітті в Березькому комітаті згадуються «солоні води», а у XIX столітті в Марамороші відкрилися перші купальні у Вишкові та Довгому Полі. У 1878 році на маєтках графів Шенборнів розпочалося розливання мінеральних вод «Маргіт», «Ержебет» та «Зофія».

На початку XX століття на території Північно-Східного Верхньоугор'я функціонувало вже 12 курортів, зокрема в Ужгороді, Мукачеві, Вишкові, Кірэшах та інших місцях, що поклало початок розвитку оздоровчого туризму в регіоні.

Важливі події першої половини XX століття

Перша половина XX століття, зокрема дві світові війни, докорінно змінили життя, мислення та світогляд населення цього регіону. Після початку Першої світової війни Карпатські гори стали ареною постійних бойових дій. Політичні зміни, що відбулися в Угорщині, мали значний вплив і на територію Північно-Східного Верхнього краю, а в 1919 році, після входу румунських та чехословацьких військ, населення краю опинилося в новій реальності. Русинська еміграція в США запропонувала приєднання регіону до Чехословаччини під керівництвом уряду Томаша Г. Масарика, який перебував на боці переможців війни.

У вересні 1919 року було підписано Сен-Жерменський договір, який офіційно визначив приналежність цього регіону. Таким чином, офіційно постала адміністративна одиниця Підкарпатська Русь. Управління територією спочатку (1919–1921) було покладене на Автономну Директорію Підкарпатської Русі, очолювану американським русином Григорієм Жатковичем. Однак після його відставки (1921) на цю посаду більше нікого не призначили. Головною причиною цього, з точки зору чехословацької влади, була недостатня розвиненість регіону для самоврядування.

Національний склад населення Закарпаття зазнав значних змін у цей період. Крім традиційної русинської більшості, значно знизилася частка угорського населення. У період 1924–1935 років у пошуках кращого життя регіон залишило 24 тисячі людей, які емігрували за океан.

Національний склад населення Закарпаття у 1880 та 1941 роках

<i>Рр.</i>	<i>Українці (русини)</i>		<i>Угорці</i>		<i>Інше</i>		<i>Кількість населення</i>
<i>1910</i>	331625	55,4%	184287	30,8%	82951	13,9%	598863
<i>1930</i>	447127	60,9%	116548	15,9%	170281	23,2%	733956
<i>1941</i>	502329	58,8%	233840	27,4%	118603	13,9%	854772

Molnár J. – Molnár D. I. 2005

Уряд нової держави запровадив сувору систему контролю в регіоні, направивши до Закарпаття понад сорок тисяч чиновників. Доволі швидко була усвідомлена економічна та соціальна відсталість регіону, особливо гірських територій, і були вжиті заходи для покращення умов життя русинського населення. У більших населених пунктах здійснювалися інфраструктурні покращення – будувалися дороги, мости, лікарні. Завдяки вигідному розташуванню Ужгород став адміністративним центром регіону, де було споруджено представницький урядовий квартал – Галагов.

Закарпаття становило 9% території Чехословаччини, 5% її населення та лише 0,67% економічного виробництва. Незважаючи на інфраструктурні покращення, Підкарпатська Русь у складі Чехословаччини розглядалася як постачальник сировини та ринок збуту. Високі податки на деякі товари (наприклад, вино, тютюн) ускладнювали економічний розвиток, особливо в низинних районах, де проживало угорське населення. Внаслідок цього в цей період мало уваги приділялося розвитку туристичних можливостей регіону.

Двох десятиліть виявилось недостатньо, щоб визначити перспективи розвитку регіону під чеською владою. Після Віденських арбітражів Закарпаття знову опинилося у центрі уваги угорської держави. Крім уже відомих туристичних принад – культурного розмаїття, мінеральних та лікувальних вод, мальовничих ландшафтів, історичних пам'яток – була усвідомлена значущість регіону для гірськолижного туризму. Завдяки існуючим залізничним маршрутам сюди почали прибувати туристи для занять лижним спортом. Проте обмежений час та військові приготування змінили пріоритети. У межах військової підготовки була збудована оборонна лінія Арпада, яка нині є важливим туристичним об'єктом як для угорських, так і для українських відвідувачів.

Туризм у Закарпатті в період СРСР

Після Другої світової війни на території Закарпаття відбулися значні зміни. Восени 1944 року, після захоплення краю радянськими військами, місцеве населення припускало, що територія знову увійде до складу Чехословаччини. Однак за ініціативи емігрантів під керівництвом Івана Туряниці у населених пунктах було створено народні комітети, рішення яких про приєднання до СРСР згодом представили на міжнародній арені як «волю народу» (9-й додаток).

Одним із засобів придушення можливого опору стало примусове вивезення значної частини національних меншин (передусім угорців і німців)

на так звану «маленьку роботу» («маленький робот»). У централізованій державі всі галузі економіки, включно з туризмом, опинилися під жорстким державним контролем.

У роки повоєнної відбудови будь-які переміщення населення були практично припинені, що торкнулося як внутрішнього, так і міжнародного туризму. До 1960-х років місцеве населення навіть не мало паспортів, а в подальші десятиліття виїзд за кордон залишався значною проблемою. Влада суворо контролювала громадян, які виїжджали, особливо до західних країн. Водночас радянські громадяни могли купувати лише обмежену кількість іноземної валюти, а частота закордонних поїздок була сильно обмежена. На відміну від сучасності, поїздка за кордон для пересічної людини була великою рідкістю.

З 1970-х років система поступово лібералізувалася, але навіть у цей період перевага надавалася організованим поїздам, які підлягали жорсткому ідеологічному контролю. Туристичні подорожі всередині країни та за її межі здійснювалися за участю трьох державних організацій: «Інтурист», «Спутник» та «Централь-на рада з туризму та екскурсій» (ЦРТЕ).

Інтурист був створений з метою уніфікації туристичної політики у всіх республіках СРСР. У 1970–1977 роках було укладено відповідні угоди з усіма соціалістичними країнами. Це була єдина загальносоюзна туристична компанія, яка частково відповідала міжнародним ринковим стандартам. Вона надавала широкий спектр послуг і мала добре організовану систему. У 1980-х роках мережа «Інтуристу» налічувала 73 готелі, частину яких збудували за участю іноземних компаній. У Закарпатті за сприяння цієї організації збудували готель «Закарпаття» в Ужгороді, в будівництві якого брали участь угорські робітники. До кінця радянської доби кількість іноземних відвідувачів, які приїжджали до Закарпаття за програмами «Інтуристу», перевищувала 100 тисяч осіб на рік.

Супутник координував туристичні поїздки молоді в країнах соціалістичного блоку. Молодь віком 16–35 років могла брати участь у тематичних туристичних маршрутах з метою морального виховання. Популярними були міжнародні молодіжні табори, з яких 20 входили до мережі «Супутника», включаючи табір «Верховина» в Ужгородському районі Закарпаття.

Широко розповсюдженим було дитяче оздоровлення у таборах (жовтенятських, піонерських, комсомольських, молодіжних), яких у Закарпатті на той час функціонувало близько 270–280. Вони працювали переважно влітку та щороку приймали понад 40 тисяч школярів.

Централь-на рада з туризму та екскурсій (ЦРТЕ) була заснована в 1936 році, коли профспілки отримали більше повноважень у сфері відпочинку та рекреації. Основною метою ЦРТЕ було організоване внутрішнє оздоровлення та активний туризм.

У Закарпатті було зареєстровано 24 республіканські, 12 місцевих, 3 сімейні та 7 комбінованих туристичних маршрутів. Крім цього, у регіоні діяло 120 офіційно затверджених тематичних та автобусних екскурсій. Наприкінці 1980-х років у Закарпатті налічувалося 9 туристичних клубів, які зазвичай створювалися при великих підприємствах. Дрібніші підприємства також мали туристичні секції, яких у регіоні налічувалося 560, а їхня загальна кількість учасників перевищувала 50 тисяч осіб.

Закарпатський туризм у радянський період значною мірою ґрунтувався на оздоровчому відпочинку, плановий розвиток якого розпочався у 1960-х роках. Уряд ухвалив рішення про створення інфраструктури для санаторно-курортного лікування трудящих, що вплинуло і на Закарпаття. Розпочалися масштабні геологічні дослідження, під час яких були відкриті численні джерела мінеральних і термальних вод. На їхній основі була створена широка мережа санаторіїв, що перетворило лікувальний туризм на провідний туристичний напрям регіону

У формуванні та підтримці мережі оздоровчих курортів, що розбудовувалася на Закарпатті, важливу роль відігравали великі підприємства того періоду. Відповідно до цього здійснювалося створення та розвиток закладів. Основна увага приділялася не якості, а кількості (багатомісні кімнати, специфічні умови для гігієни), а також значну роль у розвитку відіграло виконання запланованих показників чергового п'ятирічного плану. Завантаженість закладів залишалася постійно високою. Потрапити до санаторіїв можна було за медичним або профспілковим направленням, і саме санаторний відпочинок вважався привілеєм

Після спроби державного перевороту 1990 року та проголошення незалежності України в регіоні розпочався значний економічний спад. Майже десятиліття населення було зосереджене переважно на вирішенні питань виживання, а раніше сформована туристична мережа повністю занепала.

3.9. МІЖНАРОДНИЙ ТУРИЗМ XX СТОЛІТТЯ. СТАНОВЛЕННЯ МАСОВОГО ТУРИЗМУ / TURIZMUS A 20. SZÁZADBAN ÉS A TÖMEGTURIZMUS KIALAKULÁSA

Fontosabb kérdések / Основні питання:

- *Miért vált az autóközlekedés a XX. század végére a legelterjedtebb turistai közlekedési eszközzé? / Чому автомобільний транспорт став найпоширенішим видом туристичного транспорту наприкінці XX століття?*
- *Hogyan befolyásolta a légi közlekedés fejlődése a turizmus növekedését a XX. század második felében? / Як розвиток авіап перевезень вплинув на зростання туризму в другій половині XX століття?*
- *Milyen tényezők járultak hozzá Európában a turisztikai és rekreációs áramlások koncentrációjához? Які фактори сприяли концентрації туристичних і рекреаційних потоків у Європі?*
- *Mi volt a Schengeni Egyezmény jelentősége a nemzetközi turizmus fejlődésében? / Яке значення мала Шенгенська угода для розвитку міжнародного туризму?*
- *Milyen új turisztikai típusok és igények jelentek meg a XX. század második felében? / Які нові типи туризму та потреби виникли в другій половині XX століття?*
- *Melyik közlekedési eszköz volt a legelterjedtebb a turizmusban a XX. század végén? / Який транспортний засіб був найпоширенішим у туризмі наприкінці XX століття?*
- *Milyen két fő modellt különböztetünk meg a XX. század második felében a szállodáiparban? / Які дві основні моделі готельного бізнесу існували у другій половині XX століття?*

- *Milyen szerepet játszottak a légitársaságok a szállodaipar fejlődésében? / Яку роль відігравали авіакомпанії у розвитку готельної індустрії?*
- *Milyen új turisztikai formák váltak népszerűvé a XX. század második felében? / Які нові види туризму стали популярними у другій половині XX століття?*
- *Mi volt a távmérés (timeshare) lényege, és miért vált népszerűvé? / У чому полягала суть таймшеру і чому він став популярним?*

Міжнародний туризм XX століття

Після Другої світової війни швидко розвивалася потужна індустрія туризму зі своїми інститутами, масовим виробництвом туристичних послуг, різноманітними методами організації та управління.

Продовжувався розвиток та вдосконалення світової транспортної системи. В кінці XX ст. найбільш розповсюдженим видом туристичного транспорту був автотранспорт (80 %). Популярним залишався, особливо в Західній Європі, залізничний транспорт; вкрай важливим він був у СРСР (в 1990-і рр. в країнах СНД), адже саме залізничним транспортом здійснювалося близько 75 % всіх перевезень в цьому регіоні. До 1940 р. подорожі на інші континенти здійснювалися, здебільшого, водним транспортом, де пасажиром I і II класів пропонувалась вишукана кухня і різноманітні розважальні програми. У другій половині XX ст. для подорожей на далекі відстані використовувався, найчастіше, повітряний транспорт. Попит на авіатранспорт був і залишається, порівняно з іншими регіонами, найбільш високим у Північній Америці, Європі та Японії, а також в окремих регіонах Азії. Міжнародний авіазв'язок між цими регіонами складає 75 % всесвітніх авіап перевезень. При аеропортах сконцентровано більшість представництв фірм з прокату автомобілів; як правило, вони належать до

відомих у цій сфері мереж, найбільшою з яких є фірма Hertz. Загалом у світі наприкінці XX ст. компаній з прокату авто налічувалось більше п'яти тисяч.

Регулювання міжнародних авіап перевезень здійснювали дві організації. Міжнародна організація цивільної авіації була створена в 1944 р. в Чикаго, у зв'язку з підписанням 52 країнами Конвенції з міжнародної цивільної авіації. В наш час до цієї організації входить більше 180 країн, а її діяльність координується ООН.

З 1945 р. на міжнародній арені діє Всесвітня асоціація повітряного транспорту, яка виникла ще в 1919 р. для регулювання міжнародного комерційного зв'язку та впровадження єдиних правил і процедур запровадження узгоджених тарифів на міжнародні пасажирські авіап перевезення.

В авіап перевезеннях в міжнародному туризмі в другій половині XX ст. активно став використовуватись чартер, згідно якого туристичні фірми стали укладати контракти на оренду літака або частини його місць (блок-чартер), що спричинило здешевлення турів.

Соціально-економічні чинники розвитку туризму у світі в другій половині XX століття

У 1950–1960-х роках у країнах Західної Європи активно розвивалася туристична інфраструктура: створювалися нові туристичні фірми, будувалися готелі, мотелі та розважальні заклади. У цей період європейський туризм був переважно орієнтований на прийом туристів із США, що стало важливим джерелом доларових надходжень для країн регіону. У 1960–70-х роках спостерігався стрімкий розвиток як в'їзного, так і виїзного туризму, значне збільшення кількості туристичних підприємств та обсягів їхньої діяльності. Основним мотивом туристичних поїздок до середини 1960-х років було відновлення фізичних сил після важкої праці. У цей період почав формуватися так званий "масовий конвеєрний туризм".

Показник масовості туризму

Одним із ключових показників розвитку масового туризму є його інтенсивність – частка населення країни, яка щорічно здійснює хоча б одну туристичну поїздку. Якщо цей показник перевищує 50%, вважається, що масовий туризм сформувався.

Розвиток у 1980-х роках

У 1980-х роках темпи зростання туристичної галузі дещо сповільнилися, але залишалися стабільними. У цей період масовий туризм почав переходити від "конвеєрного" до "диференційованого", який характеризувався різноманітністю потреб і мотивацій туристів, а також більшою спеціалізацією послуг. Такий перехід відображав зміну суспільних цінностей і орієнтацію на індивідуальні запити.

Основні чинники розвитку туризму:

1. Зростання добробуту населення. Повоєнне підвищення доходів значно вплинуло на структуру споживчих витрат.
2. Скорочення робочого часу. Наприклад, тривалість середньостатистичної відпустки у Німеччині зросла з 12 днів у 1950 році до 31 дня у 1987 році.
3. Науково-технічний прогрес. Удосконалення автомобільного транспорту, авіації та інформаційних технологій сприяли зростанню доступності подорожей.
4. Урбанізація. Міське життя створювало потребу у відпочинку серед природи, що стимулювало розвиток туризму.
5. Зміна суспільних цінностей. Перехід від "суспільства робочого часу" до "суспільства вільного часу" визначив нові пріоритети у використанні вільного часу.

Еволюція вільного часу та його вплив на туризм

У 1950-х роках вільний час використовувався переважно для відновлення фізичних сил. У 1960–70-х роках він став орієнтованим на

споживання матеріальних благ, а у 1980-х — на насолоду життям. Це призвело до того, що туризм став доступним для широких верств населення і перетворився з привілею еліти на масове явище.

Особливості світової туристичної індустрії та основні види туризму в світі у другій половині XX століття

Після Другої світової війни туризм почав активно розвиватися, перетворюючись на потужну індустрію з власними інститутами, масовим виробництвом послуг, інноваційними методами організації та управління.

Транспортна система та її розвиток

У другій половині XX століття вдосконалювалася світова транспортна система. На кінець століття найпоширенішим видом транспорту став автотранспорт, який обслуговував близько 80% подорожей. У Західній Європі популярним залишався залізничний транспорт, а в країнах СНД до 1990-х років залізничні перевезення становили до 75% від загальної кількості. Для подорожей на далекі відстані все частіше використовували повітряний транспорт. Попит на авіаперевезення був найвищим у Північній Америці, Європі, Японії та частково в Азії. Міжнародний авіазв'язок між цими регіонами складав 75% світових авіаперевезень.

Готельна індустрія

У готельній справі другої половини XX століття сталися значні зміни. Почали формуватися великі готельні мережі, такі як Holiday Inn, які стандартизували послуги незалежно від країни. Готелі ділилися на різні класи: люкс (West Inn, Hilton), середній клас (Marriott, Sheraton) та економ. Унікальні проєкти, як-от плаваючі готелі в Амстердамі чи підводні готелі в Перській затоці, набули популярності.

Ресторани та харчування

Ресторанна індустрія також зазнала змін. У 1950-х роках з'явилися перші ресторани швидкого обслуговування, такі як McDonald's. До кінця

століття сформувалися глобальні мережі піцерій, зокрема Pizza Hut, Domino's Pizza.

Круїзи та нові формати туризму

У другій половині XX століття популярності набули круїзи. Грецькі, італійські та норвезькі компанії пропонували тури на круїзних лайнерах, які мали до 14 палуб. Серед нових форматів туризму виділявся таймшер, який давав можливість туристам регулярно відпочивати у розкішних апартаментах, орендуючи їх на кілька тижнів на рік.

Рекреаційно-туристичні потоки

Лідером серед туристичних напрямків залишалася Європа, яка у 1990-х роках приймала близько 347 млн туристів щорічно. Основні центри туризму — Франція, Іспанія, Італія та Велика Британія. У Північній Америці найпопулярнішими напрямками були США та Карибські острови. У Східній Азії, завдяки економічному зростанню, лідерами туризму стали Гонконг, Малайзія, Сінгапур, Південна Корея та Таїланд.

Тематичні парки

У другій половині XX століття з'явилися тематичні парки, такі як Діснейленд, що став визначною туристичною атракцією для мільйонів людей.

Одночасно вдосконалювалася світова транспортна система. Наприкінці XX століття найпоширенішим видом туристичного транспорту став автотранспорт (80% усіх перевезень). Особливо популярним залишався залізничний транспорт, зокрема в Західній Європі, а у країнах СРСР (згодом СНД) близько 75% усіх подорожей здійснювалися саме залізницею. До 1940 року міжконтинентальні подорожі здійснювалися переважно водним транспортом, пасажиром якого пропонували вишукану кухню і розважальні програми. У другій половині XX століття для далеких подорожей найчастіше використовували повітряний транспорт. Найвищий попит на авіаперевезення зафіксовано у Північній Америці, Європі, Японії та окремих регіонах Азії.

Міжнародні авіарейси між цими регіонами складали 75% загального обсягу авіап перевезень.

При аеропортах зосереджувалися численні компанії з прокату автомобілів, більшість із яких належали до відомих міжнародних мереж, таких як Hertz. Загалом наприкінці XX століття у світі діяло понад п'ять тисяч компаній із прокату авто.

Регулювання міжнародних авіап перевезень здійснювали дві основні організації. **Міжнародна організація цивільної авіації (ІСАО)**, створена у 1944 році в Чикаго, об'єднує понад 180 країн і координує свою діяльність через ООН. **Всесвітня асоціація повітряного транспорту (ІАТА)** діє з 1945 року, забезпечуючи регулювання міжнародного комерційного авіасполучення, стандартизацію тарифів та процедури.

У другій половині XX століття активне використання чартерів сприяло здешевленню туристичних поїздок. Туристичні агентства укладали договори на оренду літаків чи місць на борту (блок-чартери), що знижувало вартість турів.

Індустрія гостинності також зазнала значного розвитку. Сучасні готелі пропонують різноманітні послуги, здатні задовольнити найрізноманітніші смаки. Наприклад, в Амстердамі діє найбільший у світі "плавучий" готель, що створює ілюзію морської подорожі, а в Сінгапурі побудовано 73-поверховий готель. Популярними стали бунгало на деревах та підводні готелі.

Розвиток готельних мереж сприяв концентрації виробництва у цій галузі. У 1950-х роках сформувалися дві основні моделі управління готелями. **Модель Рітца**, орієнтована на європейські традиції розкоші, поступилася місцем більш сучасній моделі **Holiday Inn**, яка робила акцент на стандартизацію послуг та гнучкість у задоволенні потреб клієнтів. До кінця XX століття 50% готельних номерів світу перебували під управлінням мережі Holiday Inn.

США і Західна Європа залишаються лідерами за концентрацією готелів, причому більшість великих мереж, як Hilton і Sheraton, належать американським компаніям. У регіоні СНД активно працюють такі міжнародні мережі, як французький Accor, британський InterContinental та інші.

Зміни торкнулися й ресторанного бізнесу. У 1959 році в США відкрився ресторан "Чотири пори року", що запровадив нові традиції у сфері харчування, зокрема сезонне меню. Паралельно з'явилася система ресторанів швидкого харчування, започаткована мережею McDonald's у 1955 році. Згодом у цьому сегменті ринку домінували мережі піцерій Pizza Hut, Domino's Pizza та Little Caesar.

Туризм у розвинених країнах став масовим і організованим. З кожним роком асортимент турів розширювався, охоплюючи культурно-пізнавальні, пригодницькі, екологічні й круїзні тури. Особливо цікавим явищем стало впровадження **таймшерів** — системи спільного володіння апартаментами, що дозволяла туристам відпочивати у розкішних умовах за доступнішою ціною.

У круїзному сегменті туризму з'явилися багатопалубні лайнерів, які можуть приймати до 6200 пасажирів. Популярними стали круїзи на підводних човнах і екологічний туризм.

На межі XX-XXI століть туризм став глобальним явищем, охоплюючи навіть такі екзотичні напрямки, як Антарктида або космічні подорожі. У 2001 році американець Денніс Тіто став першим космічним туристом, заплативши за політ 20 мільйонів доларів США.

Основні тенденції розвитку туризму другої половини XX століття:

- Спеціалізація та індивідуалізація попиту.
- Розширення географії подорожей завдяки спрощенню прикордонного контролю.
- Активний відпочинок і самореалізація особистості.
- Популярність екологічного туризму.

- Глобалізація міжнародного туризму.

3.10. СУЧАСНИЙ СТАН ТУРИСТСЬКОЇ ГАЛУЗІ / UKRAJNA TURIZMUSÁNAK JELENE

Fontosabb kérdések / Основні питання:

- *Mi az „utazás” fogalma, és milyen típusai léteznek? / Що таке «подорож» і які її основні види?*
- *Milyen ciklusok jellemezték Ukrajna turizmusának fejlődését az elmúlt két évtizedben? / Які цикли характеризували розвиток туризму в Україні за останні два десятиліття?*
- *Milyen hatással volt a 2004-es narancsos forradalom Ukrajna nemzetközi turizmusára? / Який вплив мала Помаранчева революція 2004 року на міжнародний туризм в Україні?*
- *Hogyan befolyásolta a 2008-as gazdasági világválság Ukrajna turizmusát? / Як світова економічна криза 2008 року вплинула на туризм в Україні?*
- *Milyen következményei voltak a 2014-es orosz–ukrán konfliktusnak az ország turizmusára? / Які наслідки мав російсько-український конфлікт 2014 року для туризму в країні?*
- *Hogyan érintette a Covid-19 járvány az ukrán turizmust, és milyen változások történtek ennek hatására? / Як пандемія Covid-19 вплинула на український туризм і які зміни відбулися внаслідок цього?*
- *Mely országokból érkeztek a legtöbben Ukrajnába 2021-ben, és hogyan változott a turisták összetétele? / З яких країн найбільше туристів приїжджало до України у 2021 році, і як змінився склад відвідувачів?*
- *Milyen szerepet játszik a belső turizmus Ukrajnában, és hogyan változott annak jelentősége a 2014-es események után? / Яку роль відіграє внутрішній туризм в Україні, і як змінилося його значення після подій 2014 року?*

- *Miért vált Kárpátalja az egyik legnépszerűbb ukrán turisztikai célponttá az utóbbi években? / Чому Закарпаття стало одним із найпопулярніших туристичних напрямків в Україні в останні роки?*

Український туризм як складова міжнародного туризму

У 1997 р. Україну прийнято дійсним членом до Всесвітньої туристичної організації (ВТО), а у вересні 1999 р. на 13-й Генеральній асамблеї ВТО у м. Сантьяго (Чилі) обрано до керівного органу ВТО – Виконавчої ради.

Вступ України до ВТО поклав на неї зобов'язання виконувати рішення генеральних асамблей і конференцій цієї міжнародної організації. Членство України у ВТО, можливість набувати практичного й теоретичного досвіду у сфері туризму розвинених туристичних держав мають сприяти піднесенню рівня внутрішніх туристичних послуг в країні і формуванню позитивного міжнародного туристичного іміджу нашої держави.

10-11 жовтня 2002 р. в Київському інституті туризму, економіки і права відбувся Регіональний семінар Ділової ради ВТО «Вплив Інтернету та електронної торгівлі на індустрію подорожей і туризму». Подібний форум ВТО, у якому взяли участь Генеральний секретар ВТО Франческо Франжіаллі, відомі науковці, консультанти Організації, практики в цій сфері з різних країн світу, проводився в Україні вперше.

На семінарі зазначалося, що пріоритетним у розвитку туристичного бізнесу має стати використання вже випробуваних технологій для захисту навколишнього середовища.

З метою підвищення ефективності туристичної галузі України, поліпшення просування національного туристичного продукту на світовому ринку, проведення широкомасштабної та комплексної реклами туристичного потенціалу, залучення іноземних туристів до країни, підвищення іміджу й авторитету нашої держави в туристичному співтоваристві, інтеграції нашої

країни у європейську спільноту, розвитку національної економіки та культури, ефективного використання туристичних ресурсів, розбудови інфраструктури, залучення до світового інформаційного простору, вивчення передового досвіду організації туристичної діяльності розроблено заходи щодо розширення міжнародного туристичного співробітництва.

Серед них:

- удосконалення договірно-правової бази зовнішніх відносин, укладання угод міжурядового та міжвідомчого характеру про співробітництво в галузі туризму;
- активізація співпраці у складі численних спільних міжурядових комісій з питань економічного та науково-технічного співробітництва, особливо з країнами, з якими створено правову базу співробітництва, формування в їх складі робочих груп з туризму з метою аналізу та вирішення поточних проблем двостороннього співробітництва, визначення шляхів збільшення обсягів туристичних обмінів;
- вироблення дійового механізму взаємодії з міністерствами, відомствами, іншими органами виконавчої влади України, насамперед з Міністерством закордонних справ і Департаментом зовнішніх економічних зв'язків і торгівлі Мінекономіки, а також обласними та міськими державними адміністраціями щодо оптимізації спільної діяльності з розвитку міжнародного співробітництва України в галузі туризму;
- розвиток інституційного співробітництва, використання організаційно-фінансових механізмів міжнародних і регіональних органів, поглиблення безпосереднього партнерства між туристичними підприємствами та організаціями, насамперед у межах членства України у ВТО та в складі її керівного органу – Виконавчої ради ВТО, Ради по туризму держав СНД, Організації

Чорноморського економічного співробітництва (ЧЕС), Центральноєвропейської ініціативи (ЦЄІ), участь у діяльності світових і міжнародних структур усіх рівнів: Організації Об'єднаних Націй (ООН), Ради Європи, Європейського Союзу (ЄС) тощо;

- розвиток інформаційно-рекламної та виставкової діяльності, організація міжнародних і регіональних туристичних салонів, ярмарків, бірж в Україні, зокрема в основних туристичних центрах: Міжнародного туристичного салону «Україна» в Києві, Міжнародного туристичного ярмарку «Крим. Курорти. Туризм» в Ялті, міжнародного туристичного ярмарку-виставки «Чорноморська Одісея. Туризм. Відпочинок. Здоров'я» в Одесі, Міжнародного туристичного салону в Харкові, Міжнародної туристичної виставки «ТурЕкспо» у Львові, Міжнародного туристичного ярмарку «Турконтракт» в Ужгороді; забезпечення планомірної та систематичної участі українських туристичних підприємств у провідних зарубіжних міжнародних виставках: «ІТВ» у Берліні, «WTM» у Лондоні, «Fitur» у Мадриді, «MITT» у Москві, «EXPO-2000» у Ганновері.

Заохочуючи іноземців до відвідання, Україна на початку ХХІ ст. спрощувала візові формальності. Натомість західні сусідні держави – Болгарія, Чехія, Словаччина, Польща та деякі інші, – які є для громадян України не тільки туристичними, а й транзитними, поступово запровадили візові режими в'їзду для українських туристів. Наслідком цього став і продовжуватиметься в найближчому майбутньому перерозподіл напрямків туристичних потоків.

Зокрема, традиційно популярні в наших співвітчизників болгарські курорти подорожчали в 2003-2004 рр. на 20 % внаслідок інтеграції Болгарії до ЄС, приходу на цей ринок німецьких операторів, і тому стали менш

привабливими для українців. У Болгарії на початку біжучого століття невпинно зменшувалася кількість 2-зіркових готелів (багато з них перебудовувалися у 4- та 5-зіркові, що призводить до збільшення вартості турпакетів. Введення Румунією в 2004 р. транзитних віз зробило Болгарію ще менш привабливою країною для відпочинку громадян України.

Похмурою сторінкою участі України в міжнародному туризмі стало масове використання статусу туриста громадянами нашої країни з метою пошуку роботи (переважно нелегальної) за кордоном. Чимало українських та іноземних турфірм навіть спеціалізувалися на такому «туризмі». Кількість «туристів», які незаконно залишилися у країнах, до яких вирушили, складала, за станом на 2004 р., навіть не сотні тисяч, а мільйони українських громадян. Разом із трудовими мігрантами, які загострили конкуренцію на ринку праці багатьох держав, за кордон виїхало також чимало злочинців, утворивши в низці країн Європи, Америки та Близького Сходу так звану «російську мафію». Трудова міграція та міжнародна злочинність підштовхнули уряди країн Заходу до запровадження жорстких заходів у візовій політиці. На початку ХХІ ст. українські тур-фірми та туристи дедалі частіше стали стикатися з великими труднощами в отриманні віз до країн ЄС, США, Ізраїлю та деяких інших держав. Безапеляційні відмови консульств призвели до зриву тисяч потенційних туристичних поїздок; і кількість таких відмов, на жаль, стає дедалі більшою, утворюючи нову «залізну завісу» між Європою та Україною.

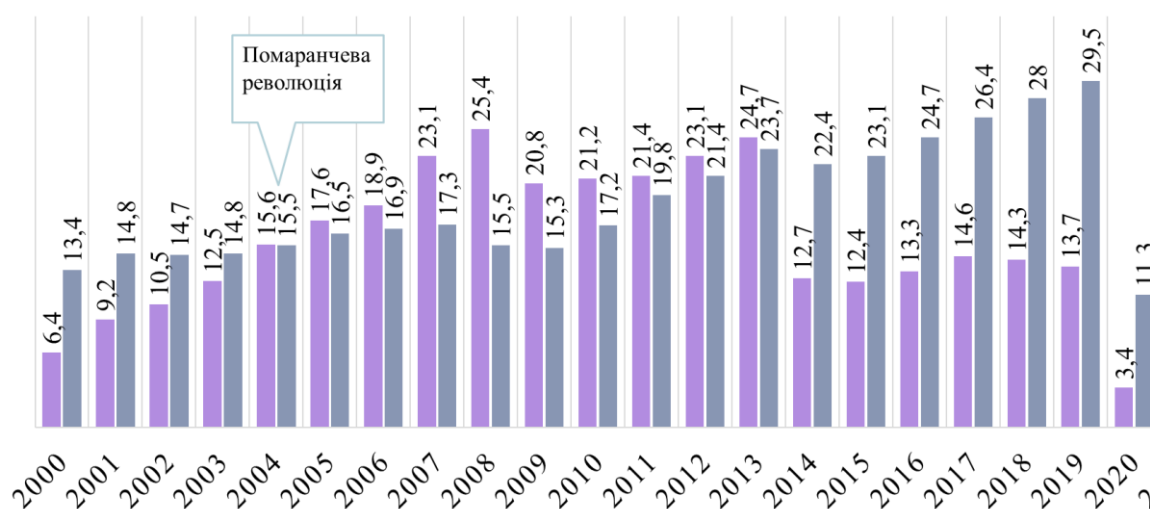
Розвиток туризму в Україні: виклики, тенденції та трансформації

Розвиток туризму в Україні за останні два десятиліття відбувався у чітко визначених циклах. Окремі етапи розвитку формувалися під впливом відмінних соціальних і політичних процесів. Не випадково, що після Помаранчевої революції 2004 року сальдо міжнародних туристичних прибуттів в Україні стало позитивним – політична «відкритість» викликала

зростання інтересу до країни. Дані про міжнародні туристичні прибуття також чітко відображають вплив світової економічної кризи 2008 року, тоді як початок російсько-українського конфлікту у 2014 році відкрив абсолютно новий етап у житті країни. Відповідно до закономірностей безпеки туризму, після цього відбулося значне скорочення туристичних потоків – кількість міжнародних туристичних прибуттів зменшилася вдвічі. У цей період, на тлі поглиблення економічної та соціальної кризи через конфлікт, мільйони українських громадян шукали можливості працевлаштування за кордоном. Як наслідок, безпосередньо перед початком пандемії Covid-19 було зафіксовано рекордний показник виїзних поїздок громадян України (Berghauer 2010; Sass 2020).

Динаміка міжнародних туристичних прибуттів та кількості виїздів громадян України(2000-2020)

■ кількість в'їзних та виїзних туристів



Пандемія стала ще одним серйозним ударом для країни та її туристичної галузі. У перший рік пандемії обсяг туризму в Україні скоротився майже на дві третини у порівнянні з аналогічним періодом 2019 року. Повний локдаун, різні та майже щотижня змінювані обмеження, невизначеність повністю витіснили подорожі на другий план та паралізували діяльність туристичних

підприємств. У другий рік пандемії ситуація дещо покращилася, Україна закінчила рік із більш активним туристичним сезоном: кількість іноземних туристів зросла на 26,5% порівняно з 2020 роком (4,3 млн осіб), а кількість українців, що виїжджали за кордон, збільшилася майже на 30,0% (14,7 млн осіб). Однак ці показники становили лише близько третини від рівня до пандемії, значно поступаючись рекордним 25 мільйонам міжнародних прибуттів (2008, 2013) та майже 30 мільйонам виїзних поїздок у 2019 році (<https://www.tourism.gov.ua>).

Серед іноземців, які відвідують Україну, лідирують громадяни сусідніх країн: у 2020 році перше місце посіла Молдова (1 054 тис.). Цікаво, що Росія (519 тис.), яку в Україні офіційно визнано «країною-агресором», навіть у цей період займала друге місце. Завдяки зростаючим за останні два десятиліття зв'язкам із Заходом, важливими країнами-постачальниками туристів також є Польща (311 тис.), Білорусь (273 тис.), Румунія (264 тис.) та Угорщина (227 тис.). Під час пандемії найбільш значні зміни відбулися у випадку країн з меншим впливом на туристичний потік. Серед країн за межами Європи найбільший приріст прибулих зафіксовано у 2020 році з Об'єднаних Арабських Еміратів (їхня частка зросла у 40 разів!), а також із окремих кавказьких країн (Вірменія, Грузія, Азербайджан) (<https://datastudio.google.com>).

Серед причин візитів іноземців в Україну переважають традиційний відпочинок (31,0%), ділові поїздки (27,0%) та відвідування родичів і друзів (24,0%). Більшість мандрівників подорожують із сім'єю (37,0%), поодинокі (35,0%) або з друзями (22,0%). Під час пандемії також змінилася структура витрат туристів: у 2020 році найбільше грошей витрачали гості з Об'єднаних Арабських Еміратів (2 220 доларів), Оману (1 500 доларів) та Канади (1 250 доларів). Згідно з даними Державного агентства розвитку туризму України (ДАРТ), середня тривалість перебування іноземців в Україні становить 7–9 днів, а середні витрати на цей період – 929 доларів.

У 2020 році українські громадяни проявили значно більшу активність у порівнянні з першим роком пандемії Covid-19: загалом 14,7 млн осіб здійснили поїздки за кордон, що втричі перевищує кількість іноземців, які вїхали в Україну. У період 2004–2013 років баланс міжнародного туристичного потоку України залишався позитивним, але після початку російсько-українського конфлікту у 2014 році співвідношення змінилося. Сьогодні Україна знову є переважно країною-донором туристів у міжнародному контексті. Разом із тим пандемія також вплинула на скорочення виїзного туризму: у 2019 році кордон країни перетнули 29,5 млн українців. Основним напрямком подорожей залишаються країни Європейського Союзу (8,8 млн), а лідерами за кількістю прийнятих українських туристів є Польща (4,49 млн), Туреччина (2,05 млн) та Угорщина (1,72 млн). Це підтверджує посилення інтересу до європейських напрямків, що пов'язано із кращими можливостями працевлаштування та вищими доходами (<https://www.tourism.gov.ua>).

Кількість виїжджаючих туристів з України за країнами (2020) (тис. осіб)

1.	Польща	4 490 тис	6.	Румунія	825 тис
2.	Туреччина	2 050 тис	7.	Молдова	380 тис
3.	Угорщина	1 720 тис	8.	Німеччина	267 тис
4.	Єгипет	1 460 тис	9.	Білорусь	213 тис
5.	Росія	918 тис	10.	Греція	199 тис

Під час пандемії не відбулося суттєвих змін у структурі туристичних поїздок українців. Головним напрямком залишається Європейський Союз (42,0%), хоча серед окремих країн найбільшим попитом користуються бюджетні подорожі до Туреччини (28,0%) та Єгипту (21,0%). В останні чотири роки третина українців здійснювали закордонні подорожі, причому майже половина з них припадала на літній сезон. У прийнятті рішень про

поїздки за кордон вирішальну роль відіграють родичі та друзі в Україні (40,0%), соціальні мережі (24,0%) і контакти за кордоном (22,0%).

Регіональні відмінності у виїзному туризмі є суттєвими: жителі західних областей подорожують за кордон активніше (41,0%), ніж населення центральних та східних регіонів. Соціологічні дослідження 2020 року також показали, що на окупованих територіях частка виїзного туризму не перевищує 1,0% (<https://www.tourism.gov.ua>; <https://dif.org.ua>).

Внутрішній туристичний ринок України зазнав значних змін після 2014 року, що посилилося пандемією Covid-19. З анексією Криму Україна втратила свою найважливішу туристичну дестинацію, місце якої зайняв Карпатський туристичний регіон. У 2020 році найбільш популярним напрямком залишалася Одеська область (13,8%), за якою йдуть Львівська (8,0%), Київська (7,7%), Івано-Франківська (7,4%) та Закарпатська (7,2%) області. Це свідчить про стійку тенденцію зміщення попиту на туризм у бік західних регіонів України (ДАРТ; Sass 2020).

4. РЕКОМЕНДОВАНА ЛІТЕРАТУРА / AJÁNLOTT SZAKIRODALOM

- Batizi E.: A viski várhegyi fürdő. In: Máramaros megye. Honismereti írások a monarchia korából, Budapest – Beregszász, pp 57–60., 1997
- Berghauer S.: Kárpátalja turizmusának kutatástörténete. In: Barkáts, Jenő (szerk.) Fiatal kárpátaljai magyar kutatók a természettudományi kutatásban. Beregszász, Ukrajna: II. Rákóczi Ferenc Kárpátaljai Magyar Főiskola (2004) 118 p. pp. 79-83. , 5 p.
- Berghauer S.: Turizmus Kárpátalján. In: Modern Geográfia, 2010. 2. szám, 23 p.
http://www.moderngeografia.hu/tanulmanyok/nemzetkozi_turizmus/berghauer_sandor_2010_2.pdf
- Berghauer S.: A turizmus, mint kitörési pont Kárpátalján (?) (Értékek, remények, lehetőségek Ukrajna legnyugatibb megyéjében). PhD értekezés. Pécsi Tudományegyetem Természettudományi Kar, Földtudományok Doktori Iskola, Pécs, 2012 p. 213
- Berghauer S.: Kárpátalja turizmusa / Туристичне краєзнавство Закарпаття. Főiskolai jegyzet. II. RF KMF. Beregszász, 2014
- Brenzovics L. et al. (szerk.) Kárpátalja története örökség és kihívások. Monográfia. II. RF KMF – „RIK-U” Kft., Beregszász–Ungvár, 2021
- Федорченко В.К. – Дьорова Т.А.: Історія туризму в Україні. Навчальний посібник для студентів вищих навчальних закладів, Вища Школа, Київ 2012
- Лиман С.І. Історія туризму: навчальний посібник : (для студентів спец. "Туризм") / Сергій Іванович Лиман, Анатолій Юрійович Парфіненко, Іван Сергійович Посохов; Харків. нац. ун-т ім. В. Н. Каразіна; гол. ред. В. І. Кочубей. – Суми: Університетська книга, 2018. – 371 с.
- Michalkó G.: A turizmuselmélet alapjai. Turizmus Akadémia I., Székesfehérvár 2004

Sass, E.: The Impact of Eastern Ukrainian Armed Conflict on Tourism in Ukraine.
GeoJournal of Tourism and Geosites, 30., Orade, 2020. pp. 880-888.
<https://doi.org/10.30892/gtg.302spl14-518>

Устименко Л. М., Афанасьєв І.Ю.: Історія туризму. Навчальний посібник. К.:
Альтерпрес 2005. 320 с.

Устименко Л.М. Афанасьєв І. Ю. Історія туризму: Навчальний посібник. 4-те
видання, - К.: Альтерпрес, 2017

<https://www.tourism.gov.ua>;

<https://dif.org.ua>