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

Транспортна революція, як фактор підвищення рівня доступності туристських об’єктів. Зміни в мотивації та основні види туризму в епоху Просвітництва. Продовження дослідницьких експедицій, формування інтересу та мотивації щодо здійснення подорожей. Перше сходження на Монблан, його наслідки для подальшого розвитку туризму. Зародження туристського гірського руху, як основи соціально – орієнтованого самодіяльного туризму. Зародження туроператорської справи: характеристика поїздки, що була організована Томасом Куком. Перші туристські фірми та організації. Дорожні путівники. Формування міжнародних туристських центрів (Франція, Швейцарія, Італія).

Формування транспортної інфраструктури: водний, залізничний, автомобільний та повітряний транспорт. Розвиток готельного господарства та ресторанних закладів. Поява та особливості функціонування готельних мереж. Формування основних туристських центрів у першій половині ХХ ст.

Поява нових туристських напрямів у післявоєнний період, вивчення досвіду розвитку туристської галузі таких країн (Іспанії, Греції, Португалії тощо). Загальні тенденції розвитку туризму у другій половині ХХ ст. науковий підхід до вивчення проблем розвитку туризму. Міжнародні туристські організації, їх функції та особливості діяльності. Створення ВТО, принципи діяльності організації, основні документи та напрями роботи.

Науково-технічний прогрес, соціальні реформи, підви­щення рівня життя, введення гарантованих неоплачуваних, а подекуди оплачуваних відпусток (у Німеччині, наприклад, вперше відпустки були встановлені законом про державних службовців 1873 р.) обумовили поступове зменшення робочого часу на користь вільного.

В другій половині XIX ст. до індустрії відпочинку увійшли підприємства готельного господарства; з'явилися перші бюро подорожей, одним з завдань яких були організація туристич­них поїздок і реалізація їх споживачеві.

Хрестоматійним прикла­дом першого пекидж-туру (комплексу туристичних послуг, який продається за єдиною ціною) є груповий тур (взяли участь 570 чо­ловік), організований ан­глійцем Томасом Куком у 1841 році. Комплекс послуг містив 20-мильну поїздку залізницею, чай і булочки в поїзді, духовий оркестр. Т.   Кук   переслідував   при цьому, скоріше, соціальні, ніж комерційні цілі. Будучи голо­вою спілки непитущих, він хо­тів подібною акцією приверну­ти увагу до можливостей раціонального використання вільного часу і знайти нових прихильників для керованої ним спілки. Але успіх турів Т. Кука підштовхнув   інших підприємців організовувати подібні заходи, вже з суто комер­ційною метою. В наступні 20 років в Англії (1840-1860 і рр.) почали виникати бюро подорожей.

Чому саме Великобританія стала піонером туристичної діяльності? Цей факт можна пояснити тим, що саме у Велико­британії вперше в світі відбувся промисловий переворот, тоб­то комплекс економічних, соціальних, політичних та ідеологіч­них змін, модернізація суспільного життя.

До того ж, Великобританія мала багато колоніальних во­лодінь, між якими постійно мігрували люди різних професій і достатку, які освоювали нові землі, засновували нові міста, у тому числі курорти, готелі, транспортні компанії, заклади хар­чування і розваг для подорожуючих, чим при нагоді могли скористатися туристи.

Але інші країни Західної та Центральної Європи відста­вали ненабагато. Наприклад, у 1854 р. в Берліні Карл Різель відкрив бюро подорожей.

В 1863 р. в Бреслау (нині польське м. Вроцлав) було засновано бюро подорожей „Райзебюро-Штанген”. Фірма мала тісні контакти з пароплавними компаніями і на початку ХХ століття активно рекламувала та продавала морські круїзні розважальні поїздки. В Німеччині кінця ХІХ – початку ХХ ст. дальні туристичні поїздки мало хто міг собі дозволити. Проте поступово подоро­жі ставали доступними середньому кла­су. Серед чиновників і службовців у цей період набув широкого поширення літ­ній виїзд на дачі. Дача знаходилась, як правило, недалеко від міста; основним видом транспорту дачників була залізниця, розміщення ха­рактеризувалося скромністю і статечністю. Дачний сезон тривав у забезпечених сім'ях з кінця червня до початку верес­ня. Для бюджету сімей дрібних чиновни­ків і робітників дачі стали доступними лише наприкінці 20-х рр. XX століття.

Найстарішим туристичним агентством США вважаєть­ся компанія Аsk Mr. Foster («Запитайте містера Фостера»), історія якої почалася у 1888 р., коли У. Фостер відкрив у м.Сан-Августін (штат Флорида) заклад, який він назвав «офіс по наданню інформації, пов'язаної з поїздками». У 1890-і рр. відділення агентства Фостера з'явились в інших містах Фло­риди, а потім у Нью-Йорку та інших великих містах США. V 1988 р. у компанії Фостера було більше 750 відділень у 46 країнах світу, а загальний обсяг продаж її послуг перевищував аналогічний показник Аmerican Express.

Видавці швидко реагували на зростання популярності туриз­му. На початку XIX ст. англійським видавцем Дж. Марі було за­початковано видавання путівників. Але більший внесок у цю справу зробив німецький видавець та книготорговець Карл Бедекер. У 1827 р. він створив фірму, яка спеціалізувалась на ви­пуску путівників, а у 1846 р. видавництво Бедекера почало ви­давати путівники іноземними мовами. Якість їх була досить високою, оскільки для їх складання залучались різні фахівці: іс­торики, мистецтвознавці, географи, літературознавці. Бедекерами стали називати путівники для туристів у багатьох країнах.

У 1854 р. в Англії було видано перший довідник по го­телях, адресований туристам.

У 1862 р. з'явився і перший каталог туристичних поїздок, що було наслідком розширення туристичного попиту і сприяло його збільшенню в наступні роки.

У туризмі в XIX ст., як і в попередню епо­ху, законодавцями мо­ди були, в значній мірі, письменники. Го­ворячи сучасною мо­вою, вони рекламува­ли самі подорожі, ті місця, які особисто від­відали (чимало письменників, як, наприклад, Ж. Берн, добре і «звабливо» описували також місця, в яких ніколи не бували). Письменники дуже образно змальовували вигляд місцевостей, готелі або будинки, де зупинялись, кухню тієї чи іншої країни, шляхи сполучення.

До речі, найкращими в той час були шляхи в Англії та Франції, а дороги Німеччини та Росії знаходились у жалюгід­ному стані, в Італії ж подорожуючі сильно ризикували бути по­грабованими.

Полегшенню, а тому й поширенню подорожей у світі сприя­ло заснування нових християнських місій на околицях так зва­ного цивілізованого світу. Католицька, православна та інші християнські конфесії, використовуючи мережі своїх організа­цій в Старому Світі і державну підтримку, акумулювали вели­чезні кошти для створення мереж місій — своєрідних опорних пунктів, баз, плацдармів християнізації та «цивілізування» нехристиянських на­родів. У ХVІ-ХVIII ст. місіо­нерською діяльністю у віддалених регіонах займа­лися, поряд із вирішенням інших завдань, численні чер­нецькі ордени. Гігантського розмаху в ХУП-ХУШ ст. на­була в сотнях регіонів світу місіонерська та економічна діяльність ордену єзуїтів.

У XIX ст. виникло багато потужних товариств (які належали до різних конфесій), в яких місіонерство стало головною метою.

У місіях відкривалися храми, школи та лікарні, надавався притулок мандрівникам. Серед місіонерів було багато людей з доброю освітою, вмінням та бажанням вести науково-дослід­ницьку роботу. Місіонери постачали науковців, адміністраторів та бізнесменів цінною інформацією про різноманітні особливо­сті місцевостей, в яких вони працювали. Багатьом подорожую­чим стала у великій пригоді допомога місіонерів. Деякі місії з часом перетворилися на міста.

Наприклад, після того, як іспанський уряд дізнався про ус­пішні російські експедиції та відкриття, здійснені в районі пів­нічно-західних берегів Америки, іспанці активізували місіонер­ську діяльність на тихоокеанському узбережжі. Між 1769 та 1776 рр. вони створили мережу католицьких місій на ще не освоєній ними території сучасного штату Каліфорнія. Одна з цих місій поклала початок місту Сан-Франциско.

Величезну роль у поширенні туризму зіграли революційні зміни в розвитку транспорту. Винахід пароплава Фултоном у 1807 р., паровозу — Стефенсоном у 1814 р., а також вдосконалення пошто­вого зв'язку, що супроводжувалося розширенням мережі доріг у Європі, — все це обумовило підвищення надійності і швидкості пе­ресування при зниженні витрат на подорож. Перший пароплав здій­снив своє плавання ще у 1816 р. по водах Рейну. Перша в світі заліз­ниця увійшла в дію в 1830 р. в Ан­глії, з'єднавши Манчестер та Лі­верпуль. З 1830 р. в Англії почали курсувати перші автобуси-омнібуси. Тоді ж, у 30-і рр. XIX ст., пас­ажирські пароплави стали пере­тинати Атлантику.

Діяльність вчених, завойов­ників, місіонерів та під­приємців попередніх століть забезпечила ґрунт для європейської колонізації інших кон­тинентів. Економічні кризи та соціальні потрясіння  еволюції, війни, голод тощо), прагнення покращити свій соціальний статус, підвищити рівень життя штовхали людей переїжджати на нові місця проживання, інколи навіть за океан. Колонізація амери­канського континенту, швидкий економічний та культур­ний розвиток США, зростання населення цієї країни та доб­робуту її громадян зробили можливим виокремлення пасажирських перевезень через Атлантику як самостійної сфери бізнесу. Американці їздили у Старий Світ (так вони називали Європу) з комерційними цілями, щоб отримати найкращу освіту або для розваги. Зі Старого Світу до амери­канського континенту рушили, крім підприємців, ще й тися­чі мігрантів.

У 1818 р. нью-йоркська фірма Вlасk Ваll Linе стала пер­шою компанією, яка запропонувала регулярні, за розкладом, пасажирські перевезення зі Сполучений Штатів Америки до Великобританії, і до того ж комфортабельні. У 30-і рр. XIX ст. в пасажирських перевезеннях пароплавами через Атлантич­ний океан домінувала англійська компанія Вritish and North American Royan Mail Steam Packet. Організатори перевезень де­далі більше уваги приділяли тому, щоб зробити подорожі при­ємними.

Наприклад, у 1840 р. судно Вгіtannіа вийшло з Ліверпуля з коровою на борту, для забезпечення пасажирів свіжим молоком протягом 14-денного трансатлантичного плавання.

Відкриття 4 жовтня 1869 р. Суецького каналу було перетворено на пишне шоу. Першим кораблем, який увійшов у канал, був французький «Орел», на палубі якого знаходилась імператриця Євгенія. Російський клі­пер «Яхонт» з російським послом у Константинополі теж був у числі пер­ших. При вході у канал кожне судно зустрічалось салютом. Композиторові Дж. Верді замовили з цієї нагоди опе­ру; так з'явилася славнозвісна «Аїда». На святковій церемонії працювали 500 кухарів і 1000 лакеїв.

Першими туристами, які скори­сталися каналом, були учасники ту­ру, який організував Томас Кук. Від­криття Суецького каналу значно здешевило вартість поїздки до екзотичних країн Індостану та Далекого Сходу, які дуже приваблювали європейців.

Внаслідок масового напливу переселенців зі Старого Світу до Америки та обміну туристами морські пасажирські переве­зення розвивалися бурхливими темпами. Організатори переве­зень покращували дедалі більш комфор­табельні судна, піклувалися про розваги для пасажирів під час подоро­жей. У середині XIX ст. виникли вели­кі пароплавні компанії.

Однак домінуючою вимо­гою у попиті на морські пе­ревезення наприкінці XIX — на початку XX ст. залишала­ся швидкість. Через це суд­нобудівники, щоб покращи­ти ходові якості судна, спочатку не робили великих приміщень у трансатлантич­них лайнерах, і пасажири мусили їсти за спільними столами, але суднобудівники  не стояли на місці. Дуже великими та комфортабель­ними кораблями були пароплави компанії Cunard Line – Lusitania та Mauretania, які почали здійснювати рейси на початку XX століття. Значною популярністю користувався великий швидкісний трансатлантичний лайнер Queen Магу. Але новим словом у морському туризмі стало створення компанією Тhе White Star Line (конкурента Cunard Line) розкішних суден-гігантів. Це були Оlуmріс (обладнаний навіть басейном для ку­пання та тенісним кортом) і сумнозвісний Тіtаnіс. Загибель останнього в його першому плаванні у 1912 р. змусила керівників компанії White Star Line продати справу конкурентові — фірмі Cunard Line. У 1934 р. ці дві знамениті компанії злили­ся в одну. Так утворилася торгова марка Cunard White Star.

У той час, як круїзні пароплави та судна для туристів ста­вали дедалі більш розкішними, значну частку подорожуючих складали пасажири «третього класу» — здебільшого мігранти, які потужним потоком переміщувалися з бідних регіонів Євро­пи (Італії, Ірландії, Австро-Угорщини тощо) до США і Канади. Пасажири «третього класу» не мали кают, розміщувалися там, де знаходили собі місце у відведених для них приміщеннях; харчувалися вони власною їжею, а не в ресторані, на відміну від пасажирів першого і другого класів. Перша світова війна, під час якої військові судна всупереч міжнародним конвенціям знищували пасажирські пароплави, звела нанівець мирні мор­ські подорожі. Натомість міжвоєнний період (20-30-і рр. XX ст.) став «зоряним часом» для організаторів таких перевезень. США після Першої світової війни стали більш багатою країною, і тисячі американських туристів вирушали у подоро­жі до Європи у розкішних каютах гігантських кораблів, насолоджуючись вишуканими стравами та численними розвага­ми — виступами спеціально найнятих шоуменів, оркестрів, танцювальних колективів.

Під час Другої світової війни багато морських пасажирсь­ких суден було передано військовим для транспортування воя­ків до Європи. Певні прибутки судноплавні компанії отримали від перевезення біженців, нової хвилі мігрантів з Європи до США, Латинської Америки, Австралії та інших країн у 1940-і роки. Після закінчення Другої світової війни морські переве­зення на далекі відстані в усьому світі знову стали зростати, але це зростання було перерване наприкінці 1950-х рр. поши­ренням надійних великих літаків з реактивними двигунами. З того часу пасажирські перевезення як засіб пересування морем на далекі відстані стали згортатися, адже зручніше дістатися потрібної точки берега за кілька годин в літаку, ніж за тиж­день на судні.

Чимало пасажирських лайнерів переобладнали в круїзні, для розважальних прогулянок в тропічних водах, у берегів екзотичних країн та островів, переважно у Карибському мо­рі, але також в багатьох ін­ших морях. Розважальні про­грами на таких суднах стали ще більш інтенсивними, яскравими. Роль судна як транс­портного засобу зменшилася.

З появою автотранспор­ту було започатковано й автомобільний туризм.

У США в 1918 р. Джон Хертц став пропонувати по­слуги з прокату автомобілів, що збільшило кількість авто на дорогах і можливість іноземців пересуватися з комфортом по країні перебування.

Стрімко розвивалася й ме­режа залізниць в багатьох ре­гіонах різних країн світу.

Наприклад, у США в 1840 р. було 2818 миль заліз­ничних колій, у 1860 р. — 30 тис. миль. У 1869 р. в цій країні було з'єднано залізниці тихоокеанського та атлантич­ного узбереж, і перший у світі трансконтинентальний експрес почав регулярно, раз на тиждень, курсувати через величезну країну.

Поїздку цим потягом захопливо описав французький письменник Ж. Берн у романі «Навколо світу за 80 днів».

В наш час розкішний «Східний екс­прес» здійснює перевезення між Лондо­ном і Венецією з зупинками в Парижі, Цюриху, Інзбруці, Зальцбурзі. Потяг складається з 11 спальних вагонів та 3-х вагонів-ресторанів.

Починаючи з 1920-х рр., серйозним кон­курентом залізниці став автомобіль. З 1920 р. по 1929 р. кількість зареєстрованих автомобі­лів у США зросла втричі, і в результаті цього обсяг залізничних міжміських перевезень впав на 18 %. Проте поширення дизельних потягів, які рухалися швидше за парові, по­силило позиції залізниць, забезпечило нове значне збільшення кількості пасажирських перевезень.

На початку XX ст. сталася справжня революція в сфері транспорту. Головним досягненням цієї революції було народження авіації. Повітряні апарати блискавично мо­дернізувалися, авіація за чотири десятиліття від першого польоту братів Райт у 1903 р. до перших реактивних літа­ків 1943 р. пройшла величезний шлях.

Вже у 1919 р. була створена Міжнародна асоціація повіт­ряних перевізників, засновниками якої стали Англія, Данія, Німеччина, Швеція і Норвегія. Одними з перших європейських авіакомпаній були відомі й сьогодні «Люфтганза», «Ейр Франс».

У 1930 і рр. в Європі та США пасажирські авіаперевезення стали вже потужною індустрією. В одних лише внутрішніх авіаперевезеннях США в 1930 р. експлуатувалося близько 500 літаків.

Вдосконалення гідро­планів («летючих човнів») підвищило безпеку і дальність польотів над морем, збільшуючи кількість авіаперевезень над Атлантикою. У США такі літаки успішно   проектував,   наприклад, талановитий киянин І. Сікорський, який емігрував за океан внаслідок російської революції.

З літаками конкурува­ли дирижаблі (різновид повітряної кулі з двигуном і стерновими пристроями, які дають можливість ке­рувати польотом), або, як їх ще називали, цепеліни. Дирижаблі здійснювали регулярні міжміські та міжнародні рей­си, літали над Атлантикою з Європи до СІЛА і в зворотнім напрямку. Салони дирижаблів були більш просторими, ніж у то­дішніх літаках, ці апарати цінували за комфорт. Багато хто вважав, що за дирижаблями майбутнє. Але рівень безпеки польотів дирижаблів виявився нижчим, ніж у літаків. Низка ка­тастроф, головною з яких стала загибель розкішного трансатлан­тичного пасажирського повітряного судна «Гінденбург» (на очах численних свідків він розвалився, охоплений полум'ям), змуси­ла відмовитися від застосування дирижаблів у перевезенні паса­жирів.

Підвищення якості та надійності транспортних переве­зень, в сукупності з їхнім здешевленням, а також поступове скорочення робочого часу обумовили істотне збільшення пото­ків людей, що подорожували. У зв'язку з цим, розвивався біз­нес, що спеціалізувався на обслуговуванні тимчасових відвідувачів. Дедалі більше готелів приходило на зміну скромним пансіонам і «кімнатам для гостей», які в попередні роки влаштовувалися в будинках священнослужителів, у монасти­рях і релігійних місіях. Прочани та інші подорожуючі вже не могли розраховувати на безкоштовне розміщення при мона­стирях. Благодійність поступалась новим законам бізнесу в сфері гостинності.

У 1801 р. в Німеччині було відкрито першокласний готель «Бадиш Хоф» у Баден-Бадені, у 1859 р. в Швейцарії - гранд-готель «Швайцер-Хоф» в місті Інтерлаххені.

Що стосується формування готельної системи, то в XIX ст. тут з'явилось більше нововве­день, ніж за всю історію цієї індустрії. В XIX ст. Почалося будівництво фешенебельних готелів з ресторанами, де па­нувала вишукана французька кухня, було введено меню, або, інакше кажучи, список всього, що може запропонувати кухня ресторану. Апогеєм розвитку уз кіш них ресторанів можна вважати ресторан «Савой», який був складовою частиною однойменного готелю, відкритого в 1898 р. в Лондоні; його управляючим був Цезар Рітц, а шеф-по­варом Огюст Ескоф'є, які зробили справжню революцію в орга­нізації ресторанів при готелях. Ескоф'є вважають одним із найвидатніших кулінарів свого часу. Широку популярність йо­му приніс «Довідник з кулінарії». Ескоф'є, крім цього, започат­кував бригадний метод роботи в ресторанах. Прізвище ж Рітц стало синонімом розкоші та назвою одного з популярних го­тельних ланцюгів. В період з 1870 р. по 1907 р. був сформова­ний один із перших готельних ланцюгів, які були ліцензовані для подальшої діяльності під назвою Ritz.

Значні успіхи були і в готельній індустрії США, де почав­ся справжній бум «гігантоманії». У 1829 р. в Бостоні побудували готель «Тремонт» на 170 номерів. В Америці не було власних монарших родин, але деякі американські готелі були справжніми палацами. До 1852 р. кожен першокласний готель мав сво­го французького шеф-кухаря. Більшість таких готелів були справжніми архітектурними шедеврами з великими хола­ми, залами, ресторанами, з чудесами сантехніки, а деякі навіть з ліфтами, перший з яких було змонтовано на П'ятій авеню в 1858 році. Готель у японському м. Нагасакі.

З появою залізничного транспорту збільшилась мо­більність населення, що спо­нукало до розвитку системи готелів та закладів харчуван­ня для подорожуючих на вок­залах та залізничних стан­ціях.

У 1876 р. Фред Харвей від­крив свій перший ресторан на вокзалі м. Топіка (адміністра­тивний центр штату Канзас), який відрізнявся від усіх за­кладів такого типу доброю, апетитною їжею, чистотою і ввічливим обслуговуванням. Адже в інших закладах харчу­вання на вокзалах їх господа­рі вступали в зговір з машиністами потягів, щоб ті раніше да­вали сигнали відправлення, коли пасажири щойно починали їсти. Таким чином, одна й та ж їжа, підігріта, знову подавалась пасажирам декількох потягів. Ось чому бізнес Харвея мав ус­піх і зростав рік за роком. В період з 1880 р. по 1890 р. через кожні 100 миль по залізничних дорогах Канзасу відкривалися нові «Будинки Харвея».

В XIX ст. були винайдені засоби збереження їжі шляхом консервації та вакуумної упаковки, що дозволяло готувати різноманітні якісні страви незалежно від сезону і перевозити їх на далекі відстані, що було зручно використовувати під час подорожі.

До цього важливого винаходу має відношення Наполеон Бона-парт, який виплатив у 1809 р. Ніколя Арпету винагороду в сумі 12 тис. франків за даний спосіб зберігання продуктів, потрібний для військових походів.

В середині XIX ст. у Нью-Йорку вже існувала система пунктів громадського харчування. У самому низу цієї піраміди знаходились «шестипенсові обжиралівки» Даніеля Суїні, які в основному розміщувалися на Енн-стріт. Якість їжі в цих закла­дах була дуже сумнівною.

Вищий ранг займали заклади харчування Брауна, де були нормальні умови обслуговування, якість їжі, певний асорти­мент, там офіціанти пропонували клієнтам меню з назвами страв та цінами на них.

Престижними, з висо­ким рівнем обслуговуван­ня, доброю якістю та асортиментом страв були ресторани, які належали сімейству Дельмоніко. Са­ме в цих ресторанах впер­ше було започатковано двомовне меню.

У 1921 р. Уолтер Ендерсон і Біллі Інгрем за­снували у США мережу гамбургерних закусочних White Castle. А в 1927 р. Дж. Марріот відкрив першу придо­рожню закусочну швидкого обслуговування Drive-in, що покла­ло початок історії ресторанів швидкого обслуговування, і в подальшому ця система обслуговування стала традиційною для США.

В Німеччині імпульс розвитку масового туризму дав, як не дивно, націонал-соціалізм. Здійснюючи ідею «єдності нації», ке­рівництво країни стимулювало масовий організований туризм з метою відпочинку; цю діяльність спрямовувала спеціальна орга­нізація націонал-соціалістів «Сила через радість». В 1933 р. був заснований Імперський комітет по туризму, що підпорядковувався міністру народного просвітництва та пропаганди. Загаль­ну ідеологічну установку в цій області сформулював особисто Адольф Гітлер: «Я хочу, щоб робітнику була забезпечена достат­ня відпустка, і щоб ця відпустка, а також вільний час в цілому, стали дійсним відпочинком для нього. Я бажаю цього тому, що хочу мати народ із сильними нервами, тому що тільки з таким народом можна робити велику політику».

Історія вже винесла звинувачувальний вирок «великій по­літиці» Гітлера, а для нас в даному випадку цікавий той факт, що нацистський режим, приділяючи настільки велику увагу організації масового відпочинку трудящих і залучаючи до ту­ризму все нові прошарки населення, тим самим розширював соціальну базу не лише своєї політики, але й туристичної інду­стрії. Німецька держава сприяла організації групових поїздок на відпочинок — круїзів, залізничних турів, туристичних по­ходів. Помірні ціни сприяли першому «туристичному буму» в Німеччині: кількість туристичних поїздок зросла з 2,3 млн. у 1934 р. до 5 млн. у 1935 р., 9,6 млн. — у 1937, 10,3 млн. — у 1938 році. Туризм одинаків поступався місцем груповому ту­ризму великих мас людей.

Для розширення географії туристичних подорожей важли­ве значення мало освоєння відкритих земель. Найбільшу ціка­вість викликала у мореплавців Антарктида, про існування якої знали, але на землю якої до XIX ст. ще не ступала нога так зва­ної цивілізованої людини.

На початку 30-х рр. XIX ст. члени експедиції, яку очолю­вав Джон Біско, бачили окремі ділянки узбережжя Антаркти­ди, але підійти до неї не вдавалося через шторм. Дж. Біско, не знаючи про відкриття росіянами у 1819-1822 рр. Антарктиди, «відкрив» острів Олександра І, назвавши його Аделейд. Джеймс Росе прославився своїми сімома полярними експедиціями у 1830-40-х рр., ним був відкритий найбільш зручний шлях до Антарктиди, яким стали користуватися мореплавці.

6 квітня 1909 р. на Північному полюсі Землі Робертом Пірі було встановлено американський прапор. Хоча його слава оскаржується іншим підкорювачем Північного полюса Фредеріком Куком, який стверджував, що він побував там ще 21 квітня 1908 року.

Першим, хто досяг Південного полюса Землі, був норвезь­кий дослідник Руал Амундсен. Він мріяв досягти Північного полюса, але під час підготовки експедиції дізнався, що там вже побував Р. Пірі, тому Амундсен вирушив до Південного полю­су. 17 грудня 1911 р. на Південному полюсі Землі було встанов­лено норвезький прапор. У 1926 р. Амундсен здійснив політ на дирижаблі над Північним полюсом разом з італійським дослідником, конструктором дирижаблів Умберто Нобіле.

Досвід полярних дослідників XIX першої половини ХХ ст. став у нагоді тисячам туристів-екстремалів у другій половині XX ст. і залишається актуальним у наш час.

Загалом, характеризуючи період XIX - першої половини XX ст., варто виділити такі риси.

Розвиток техніки та технологій сприяв, з одного боку, збільшенню навантажень, а з іншого, — вивільненню частини часу, який раніше витрачався на роботу. Все це створю­вало передумови для розвитку потреби населення в туриз­мі. Дедалі більша кількість людей мала потреби в організованому, активному відпочинку та отримувала мож­ливості для цього, оскільки життєвий рівень певних катего­рій населення підвищився.

У період між першою і другою світовими війнами тури­стичні поїздки, як всередині країн, так і зарубіжні, поступово набули якісно нового характеру. Вони вже не тільки розважа­ли, але й часто-густо містили елементи пізнавальності. До маршрутів дедалі частіше включалися історичні пам'ятки.

Основними чинниками розвитку туризму в світі в дру­гій половині XIX — першій половині XX ст. були:

-       стрімкий розвиток науково-технічного прогресу (вдосконалювалися традиційні та з'явилися нові ви­ди транспорту і зв'язку);

-       інтенсивне освоєння світового географічного простору;

-       збільшення добробуту населення та частки вільного часу;

-       розвиток туристичної інфраструктури;

-       підтримка туризму з боку держави, найбільш силь­на у тоталітарних та авторитарних державах);

-       підвищення культурного рівня населення.

Основними видами туризму були:

-       пізнавальний;

-       рекреаційний;

-       оздоровчий;

-       спортивний (відновилося проведення Олімпійських ігор, поширилися міжміські спортивні змагання);

-       релігійний;

-       дачний;

-       пригодницький (в якості окремого виду можна було б виділити сафарі);

-       круїзи;

-       альпінізм.

Засоби пересування, які використовувались в туризмі в цей період: залізничний транспорт; автомобільний транс­порт; велосипеди; повітряний транспорт (літаки, дирижаб­лі, повітряні кулі), певні види тварин.

Характер подорожей був як організований, так і неорга­нізований, але туристи стали надавати перевагу подоро­жам, які пропонували туристичні фірми.

За сезонністю подорожі здебільшого поділялися на літні та зимові; за терміном — на короткотермінові (уїк-енди), середньої тривалості та довгострокові.

### *Розвиток подорожей в 19 - на початку 20 ст.*

Початок 19 ст. ознаменувався великими морськими навколосвітніми подорожами, яких російським мореплавцям належала головна роль у багатьох відношеннях.

У росії вперше три десятиліття 19 ст. було споряджено п’ять великих навколосвітніх експедицій.

Головну роль в організації та керівництві подорожами у багатьох країнах стали географічні товариства, з яких перше було відкрито у 1821 р. в Парижі, друге в 1828г. - в Берліні, в 1830 - у Лондоні, в 1845 р. - Російське географічне товариство в Петербурзі.

У другій половині 19 ст. починається новий етап подорожей. Тепер морські споряджалися експедиції і для наукових досліджень Світового океану.

За кілька століть історії подорожей, географічних відкриттів були зібрані численні наукові і літературні матеріали, звіти і щоденники. У людей з'являється потреба побачити нові райони і країни, познайомитися з життям і звичаями їх народів. Все це послужило причиною для виникнення особливої форми подорожей - туризму.

Природно, що процес активізації господарських зв'язків не тільки збільшував у величезних масштабах рухливість населення, але і супроводжувався будівництвом доріг, упорядкованих готелів, ресторанів, створенням зон відпочинку, лікування, вивченням історичних і культурних визначних пам'яток.

Так, в кінці 18 ст. представників імущих класів європейських держав, відвідують зарубіжні країни з цікавості і з метою розваги, стали називати «туристами». У другій половині 19 ст. розрізнений рух в Європі, представлене ентузіастами одинаками, починає набувати певні організаційні форми.

Достеменно відомо, що тури з Англії у Францію організовувалися ще в 1815 р. Письменник та мандрівник Д. Джалиниани був ініціатором і організатором таких турів для широкої публіки в Париж з Лондона. А вже в 1829 р. вийшов перший в світі путівник для мандрівників, підготовлений і виданий К.Бедекером. Цей путівник видається і в наші дні і користується популярністю у туристів, подорожують по Європі.

Томас Кук, баптистський пастор, сьогодні визнаний основоположником сучасного туризму, першим зрозумів сутність і вигідність організованих масових переміщень мандрівників і в 1843 р. влаштував перший залізничний тур для своєї пастви. Успіх супроводжував пастору. І в 1851 р. він привіз 165 тис. англійців з всіх провінцій країни на міжнародну виставку в Париж. Виставкові тури виявилися вигідними, і Кук став організатором масового відвідування туристами з Англії Всесвітньої виставки в Парижі і в 1855 р. В 1856 р. подорожі по Європі стали регулярними, було створено туристське агентство Кука та безліч філій. Фантастичний успіх туристської компанії підтверджується опублікованими каталогом з 8000 готелів, в яких Кук пропонував розміщення туристам. Клієнтами туристичної фірми «Томас Кук» у 1870 р. стали 500 тис. англійців.

Регулярне пароплавне сполучення між європейським і американським континентами було відкрито у 1832 р., а в 1866 р. Кук направляє у США перші дві групи туристів. Тури були тривалі і тривали до п'яти місяців. Серед іменитих американських туристів, що скористалися послугами Томаса Кука, слід назвати Марка Твена, який подорожував в групі з 60 осіб і згодом детально описав цю поїздку. Томас Кук першим запропонував навколосвітню подорож всім бажаючим у 1872 р., поставивши кругосвітній тур на індустріальну основу. Перші 20 мандрівників вчинили кругосвітній тур за 220 днів. Томас Кук помер у 1892 р., його справу продовжили син і компаньйони. Компанія істотно розширила ареал діяльності, ставши великим фінансовим інститутом і випустивши дорожні чеки для мандрівників. Це по суті винахід століття - безпечні гроші (113). Сьогодні компанія «Томас Кук» володіє 12 тис. туристських агентств у всіх країнах світу і обслуговує 20 млн. туристів.

У 1857 р. в Лондоні виникла перша міні-об'єднання любителів подорожей горах - Англійська Альпійський клуб. Слідом за Англійським у 1862 р. з'являються Австрійський гірський клуб і Клуб в Турині, перетворений пізніше Італійський гірський клуб; в 1863 р. засновується Швейцарський клуб. До початку 90-х років 19 ст. альпійські клуби виникли у багатьох європейських країнах, а також у США. Більшість клубів стали видавати свої журнали, присвячені горах і подорожей в них.

У Росії перше об'єднання любителів гір виникло в Тифлісі.

У другій половині 19 - початку 20 століть національний і міжнародний туризм продовжував розвиватися, втягуючи у свою орбіту нові країни. Проте, як і раніше туризм і [екскурсії](https://infotour.in.ua/ekskurs.htm) були доступні в основному представників імущих класів, які здійснювали дорогі поїздки для відпочинку, лікування і розваги. У це час відкриваються національні і міжнародні курорти та центри туризму Франції, Італії, Чехословаччини, гірських районах Швейцарії.

Англієць *Генрі Мортон Стенлі* уперше потрапив в Африку як кореспондент газети «Нью-Йорк Геральд» в 1868 р. йому запропонували очолити експедицію, яка вирушила на пошуки зниклого Д. Лівінгстона. Він не лише збирав всі можливі відомості про Д.Лівінгстона, а й активно займався дослідницькою роботою в Занзібарі. Експедиції Г.Стенлі і Д.Лівінгстона зустрілися на р. Луалабі, там вони ще певний час спільно вивчали озера Танганьїка. У наступну подорож Г.Стенлі вирушив у 1874 р. з метою пошуку витоків Нілу. Г.Стенлі здійснив кругове плавання озером Вікторія і з’ясував, що жодна з річок, які витікають з озера, не може бути витоком Нілу. Крім того, мандрівник відкрив вододіли річок Катонгі та Русанго, а також третій за висотою гірський масив Африки – Рувензорі (найвища вершина г.Стенлі (5109 м.) – третя за висотою вершина після Кіліманджаро та гори Кенія). Він також здійснив кругове плавання озером Танганьїка, провів картографічну зйомку узбережжя. Загалом експедиція Г.Стенлі тривала три роки. Зібрані та опрацьовані ним відомості з географії, етнографії, частково, біології екватаріальної Африки були абсолютно новими для європейців. На жаль, дослідження Стенлі мали і політичний резонанс. Сам мандрівник перейшов на службу до бельгійського короля Леопольда II, який доручив йому очолити колоніальні війська по завоюванню басейну Конго. Ще одну свою трансконтинентальну подорож 1889 р. і дослідження в долині Нільських озер Г. Стенлі описав в книзі «В нетрях Африки». Його експедиції були найвдалішими в ХІХ ст. на африканському континенті.

Тривалий час малодослідженою залишалася Індія. Проведення низки наукових досліджень субсидувалося англійської Ост-Індської компанією, яка з кінця XVIII ст., по суті, керувала величезною територією півострова Індостан. Після зміцнення її влади, а цьому сприяло як падіння імперії Великих Моголів в самій Індії і що послідувала за цим міжусобиця, так і остаточне вигнання з цих територій французів, компанія стала активно заохочувати дослідження цих обширних територій.

Однією з найбільш ранніх була експедиція в 1808 р. Цеббака до витоків Гангу. Мандрівники прибули навесні 1808 р. в невелике місто на лівому березі Гангу - Хардвар. Відомо, що Ганг у індусів вважається священною рікою, тому не дивно, що вони застали безліч паломників з інших місць, які прибули сюди для здійснення очисних обмивань. Паломницький туризм не може обійтись без торгівлі предметами культу і різних реліквій, тому Хардвард з часом перетворився завдяки паломництву у великий торговий місто. На цьому міжнародному ринку, куди стікалися товари не тільки з Пенджабу і Кашміру, але і з Афганістану і навіть Середньої Азії, продавали і рабів.

Експедиція далі минула гору Гурудуар і заглибилася в відроги Гімалаїв. Серед гірських ущелин вони побачили один з витоків Гангу - Бхагіратхі. Одним з основних видів діяльності місцевих селян було розведення опійного маку, який з часом стане головною статтею експорту Ост-Індської компанії і навіть призведе до так званих «опіумним війнам» з-за цього наркотику в Китаї. Шлях став складний і небезпечний. Дорога скінчилася, замість неї вилася між скель, осипів і ущелин лише ледь помітна стежка. Через бурхливі гірські річки, що несуть свої води з шаленим гуркотом, були перекинуті канатні мости, перехід з яким з одного берега на інший являв собою суму акробатичних трюків.

Злиття двох витоків Гангу, Бхагіратхі і Алакнанда, вважається у індусів священним місцем. Ще в «Рігведі», складеної на рубежі II-I тис. до н.е., кажуть, що купання при злитті цих двох річок забезпечує віруючому «Небесне блаженство» і що добровільно померлі там знайдуть безсмертя. Сюди тому також збирається багато прочан. Для того щоб здійснюють обмивання не були віднесені бурхливим потоком, за розпорядженням брахманів були зроблені спеціальні огороджені платні купальні.

Поява англійців у місті Срінагар було справжньою сенсацією для його жителів, лише одного разу до цього бачили європейців (в 1796 р. тут побував полковник Хардуик). Щоб задовольнити цікавість городян, місцева влада попросили членів експедиції пройтися по місту. Звідси до витоку Гангу була надіслана нечисленна група провідників-індусів. «Велика скеля... з двох сторін омивається неглибоким потоком, має схожість з лежачою коровою. На поверхні скелі з одного краю є заглиблення, що спонукало охрестити скелю «Гаумоки», що означає «пащу корови; за народними переказами, вона вивергає воду священної ріки. Далі йти було неможливо; перед індусами прямовисною стіною здіймалася гора. Ганг, мабуть, виходив з-під снігу біля її підніжжя. Долина тут закінчувалася. Ніхто ніколи не проникав далі», - записав Цеббака.

Після того як мета експедиції була досягнута, мандрівники стали повертатися назад, але вирішили піти іншою дорогою. Вони відвідали міста Бадрінат і Мана, а також священний водоспад Барсу. «Тут закінчується шлях пілігрима. Багато йдуть сюди для того, щоб їх зросили бризки священного водоспаду», - зазначив Цеббака. У Бадринате мандрівники відвідали стародавній індуїстський храм, який був одночасно центром паломницького і лікувального туризму. У цьому храмі обмивання відбуваються в басейнах з дуже гарячої сірчаної водою.

У звіті мандрівник досить цинічно порушив меркантильний бік паломницьких турів. «Кількість гарячих джерел дуже велике. У всякого свою назву і особливу властивість, а брахмани, звичайно, примудряються отримувати користь з кожного. І бідний паломник, здійснюючи по черзі необхідні обмивання, зауважує, що не тільки зменшується кількість його гріхів, але і гаманець його бідніє. Численні побори, які стягують на цьому шляху до раю, могли б привести його до висновку, що ходіння по вузькій стежинці чесноти також обходиться недешево»

У 1808 р. для дослідження Пенджабу, де було розташоване держава сикхів, була надіслана нова експедиція. Крім етнографічних спостережень за сикхами, були уважним чином досліджені та ринки міст цього регіону, особливо р. Амрітсар. Велика увага приділялася і проблем, пов'язаних з паломництвом. «З дотриманням відповідних обрядів, відвідав Амрітсар - тобто «басейн безсмертя.» Звідси і назва міста. Амрітсар - водоймище площею в сто тридцять п'ять квадратних ярдів - викладено випаленою цеглою. Учасники цієї експедиції відвідали Лахор, зауваживши, що «на це місто, як на Делі та Агри, час наклав свою важку руйнує руку», не могли не помилуватися красотами Тадж-Махала, а потім повернулися в Делі. Очевидно, що учасники цього «вояжу», виконуючи конкретне замовлення компанії, також по мірі можливості зуміли ознайомитися з усіма визначними пам'ятками, які були на даній території.

У 1809 р. Компанія вирішила досліджувати країну Сінд, до емірам якої і було послано посольство. Щоб як можна більше довідатися про цьому районі члени експедиції розділилися на дві групи. У р. Хайдарабад експедиція знову зібралася в повному складі. Завдяки цьому в значній мірі розвідувального походу вдалося ближче познайомитися з однією з прикордонних країн, що перетинається Індії, отримати цінні відомості про багатства цього краю, а заодно і перекрити французам доступ у ці краї.

Але найбільш інформативним, а також і найбільш небезпечним була подорож капітана Крісті і лейтенанта Поттинджера через Белуджистан в Персію. Їм треба було пробратися через територію, розташовану між Індом, Індійським океаном, Кабулом і Персією. Їм вдалося пройти цю територію і зібрати велику кількість інформації як політичного, так і економічного характеру, видаючи себе за агентів одного купця-індуса, який займається міжнародною оптовою торгівлею кіньми. Мандрівникам довелося для безпеки один час видавати себе за «святих», так як місцеве населення славилося грабежами, і купцям було зовсім небезпечно з'являтися в цих місцях.

У своєму звіті Поттинджер зазначив також і лікувальний курорт в Басмані, розташованому на кордоні Белуджистана і Персії. Тут були відмінні сірчані джерела, що зцілюють від багатьох шкірних хвороб.

Мандрівники пройшли в загальній складності понад 2500 км.

Але були експедиції, що ставили не стільки політичні і військові, скільки економіко-пізнавальні цілі. До таких можна віднести подорож Муркрофта і Херсі в провінцію Гундес, яка була частиною Тибету, за тонкорунними вівцями. Вони повинні були доставити з Кашміру овець, вовна яких славилася на весь світ. Для проникнення в Гундес треба було перетнути Непал, чий уряд вкрай ускладнювало доступ іноземцям на свою територію. Англійці змушені були переодягнутися на індуських паломників.

Подорож супроводжувалася різними труднощами. Але при цьому вони відвідали дуже шанований ламаїстський монастир в Дабе, оглянули всі історичні місця в Гартоке і Майзаре, а також відвідали гарячі джерела в передмісті Тиртапури, який є резиденцією Лами і місцем масового паломництва. Доказом цьому служит стіна майже півтора кілометра, висотою більше метра, складена з каменів, поцяткованих молитвами. Вони ознайомилися і з однією з головних святинь індуїзму - священним озером Манасаровар. Мандрівники виконали всі покладені на них завдання. І хоча вони були викриті і захоплені в полон, але втручання англійського консула дало їм можливість повернутися з Непалу в Індію.

Вагомий внесок у розвиток науки зробила експедиція під керівництвом Чарльза Дарвіна. Було досліджено узбережжя Південної Америки. Укладені детальні карти південного узбережжя материка аж до Магелланової протоки. Крім того, дослідники повинні були провести хронометричні вимірювання і точно визначити меридіани окремих пунктів, що знаходяться на одній широті.

Випускник Кембриджа Чарлз Роберт Дарвін був запрошений капітаном Фіцроя особисто і зарахований до складу експедиції понад штату. Але саме завдяки юному науковцю ця експедиція стане одним з найбільш значущих наукових підприємств XIX ст. В історії географічних досліджень відзначають велике значення, яке мали знімальні роботи, вироблені гідрографами «Бігля» для нанесення точних контурів берегових південній частині південної Америки і течії річки Санта-Крус.

Дарвін в «Автобіографії» писав: «Подорож на «Биглі» було, звичайно, найважливішою подією мого життя, що визначила всю мою подальшу діяльність». Величезний фактичний матеріал по зоології і геології, зібраний Дарвіном під час подорожі і оброблений надалі ліг в основу довгого ряду капітальних наукових творів.

Книга "Подорож натураліста навколо світу на кораблі "Бігль", що вийшла у світ в 1839 р., представляла таку високу наукову і пізнавальну цінність, що її неодноразові перевидання допомогли виховати не одне покоління дослідників і географів. Особливо важливими з наукової точки зору є глави, присвячені Океанії та Австралії, етнографічні спостереження вченого. «Бути може, ніщо не породжує такого здивування, як перша зустріч з дикуном в його рідній обстановці... Поспішаєш перенестися думкою вглиб минулих століть і запитуєш себе: невже й наші прародичі були схожі на цих людей?.. Мені не віриться, щоб можливо було описати або зобразити відмінність між дикуном і цивілізованою людиною. Це те ж саме, що різниця між дикими і прирученими тваринами, і спостерігати дикуна настільки ж цікаво, як кожному цікаво побачити лева в його пустелі, тигра, зі своєю здобиччю в джунглях, або носорога, що літає по диким рівнинах Африки- зазначав великий натураліст.

Вчені часто вказують, що Дарвін зробив для пізнання природи південної частини Південної Америки те, що Гумбольдт зробив для її північній частині. В історії геології важливою віхою з'явився праця цього вченого «Будова та розподіл коралових рифів». Не будь подорожі на «Биглі», не було б і великого Дарвіна, який дав людству еволюційне вчення. Геній Дарвіна міг би залишитися нереалізованим, якщо б талановитий вчений жив і працював у себе в Англії, серед звичайних для нього образів природи, в країні, безумовно, цікавою для натураліста, але все ж дуже «буденного» для європейця. Такий дивовижний закон сприйняття навколишнього. Нові та нестандартні образи призводять до народження нових же думок і узагальнень. «Подорожуючи на кораблі «Бігль» як натураліста, я був вражений деякими фактами, що стосувалися розподілу органічних істот у Південній Америці, і геологічними відносинами між попередніми і сучасними мешканцями цього континенту. Факти ці... освітлюють до деякої міри походження видів - цю таємницю з таємниць...».

Дослідженням австралійського материка в 30-40-х роках XIX ст. займався англійський мандрівник *Томас Мітчелл*. Їм було організовано чотири експедиції, під час яких він побував у глибині територій Квінсленда, Нового Південного Уельсу і Вікторії, досліджував річкову систему річок Муррей-Дарлінг, відкрив і частково вивчив територію штату Вікторія, який по праву вважається одним з найкрасивіших районів Австралії.

Т. Мітчелл був різнобічно освіченою людиною. Він був прекрасним картографом, а його тяга до далеким мандрам проявилася в тому, що саме його перу належить переклад на англійську мову поеми португальського поета Камоенса «Лузі-ади».

Величезну допомогу під час його експедицій надавали провідники-австралійці. Вони знаходили джерела води і прокладали найбільш зручні для пересування маршрути. Книги Т.Мітчелла описували австралійські території, за яким до нього ніколи не ступала нога білої людини, але у них є і мотив протесту проти утисків аборигенів Австралії.

Німецький мандрівник *Людвіг Лейхгардт* здійснив трансконтинентальне подорож у 1844 р. Він перетнув Австралію з півдня на північ. У 1846 р. намагався перетнути Австралію зі сходу на захід, але пропав безвісти...

До 40-х роках XIX ст. було відносно непогано вивчена лише австралійське узбережжя, глибинні ж райони материка були позначені на картах «білими плямами».

Л. Лейхгардт, отримавши прекрасну освіту за курсом природничих наук в Геттінгенському університеті, але не бажаючи йти служити в прусську армію, переселяється в Австралію. Помітну роль у його першої експедиції грав ботанік Дж.Гилберт. Л.Лейхгардт, як і Т. Мітчелл, запросив аборигенів бути його провідниками і жодного разу не розкаявся в цьому.

Тривала чотирнадцять місяців експедиція, під час якої було пройдено мандрівниками понад 4500 км, принесла конкретні наукові результати. Були складені карти північно-східного регіону, визначено вододіли річок, зібрані біологічні колекції. Коли члени експедиції морем повернулися у Сідней, то їх вшановували як національних героїв. Л.Лейхгардт відзначав у своїх щоденниках: «Здавалося, що всі жителі Сіднея збожеволіли від радості».

Після невдалої експедиції 1846 р., коли, пройшовши всього 500 км, довелося повернутися, Л.Лейхгардт задумав грандіозний «перехід через материк» зі сходу на захід. Експедиція готувалася з великим розмахом. Але, на жаль, вона безслідно зникла. Та всі пошуки, які проводилися більше двадцяти років після її зникнення, ні до чого не привели.

Арктику вивчали такі видатні мандрівники-полярники, як Джон і Джеймс Роси, Роберт Мак-Клур, Нільс Нор-деншельд, Джордж де Лонг, Фрітьоф Нансен та ін.

*Джеймс Росс (1800-1862)* прославився своїми сімома полярними експедиціями у 1830-1840-х рр., їм був відкритий найбільш зручний шлях в Антарктиду, яким стали користуватися багато мандрівники. Дж. Росс знайшов Північний магнітний полюс Землі і сподівався, що побуває і на Південному. Але величезний крижаний бар'єр протяжністю понад 500 км, де крижані скелі піднімалися на висоту до 75 м, перегородили йому шлях у глиб материка. Експедиція вимушена була обмежитися магнітними вимірами і обстеженнями моря, яке отримало ім'я мандрівника - море Росса.

*Роберт Мак-Клур* (1807-1873) обстежив останню невідому ділянку Північно-західного проходу між Атлантичним і Тихим океанами під час своїх арктичних плавань у 1850 - 1853 рр. Він завершив, таким чином, пошуки цього «непрохідного проходу», як його охрестила європейська преса, котрий шукали протягом кількох століть. Про свої мандри в полярних широтах Р. Мак-Клур написав у книзі «Відкриття північно-західного проходу».

*Нільс Норденшельд (1832-1901)* був одним з підкорювачів Північно-східного проходу. Свою першу подорож молодий вчений, який емігрував з Фінляндії до Швеції, здійснив у Гренландії. У 1878 р. після розвідувальної експедиції Н.Норденшельду вдалося подолати шлях з Атлантичного океану в Тихий вздовж берегів Європи і Азії. Розпочавши свій шлях від Гетеборга, його корабель обігнув Скандинавський півострів, пройшов Баренцове море, потім Карське море, обігнув мис Челюскін, пройшов гирлі Олени. До Берингової протоки йому не вдалося дійти всього близько 300 км, коли льоди змусили стати на зимівлю. Дев'ять місяців корабель не міг вирватися з льодового полону, для порятунку команди навіть стали посилати експедиції. Але 18 липня 1788 р. мандрівники змогли продовжити свій шлях. Після проходу Берингової протоки Н. Норденшельд зайшов на Аляску, а потім до Японії. Після чого відправився, огинаючи Азію, в Швеції. Ця подорож довела, що якщо використовувати сприятливі погодні і, особливо, тимчасові умови, то Північно-східний прохід може бути придатний в економічних цілях.

*Джордж де Лонг* брав участь у пошуках експедиції Н.Норденшельда, чия тривала зимівля викликала серйозні побоювання. Але дізнавшись, що з мандрівниками все в порядку, він вирішує йти на підкорення Північного полюса. При виході з Берингового моря у відкритий океан, його судно «Жанетте» вмерзло у кригу і дрейфувало таким чином, 21 місяць. За цей час були проведені численні наукові дослідження.

Знаменитий норвезький учений-мандрівник *Фрітьоф Нансен (1861-1930*) почав свою арктичну кар'єру двадцятирічним юнаком, відправившись у 1882 р. на китобійний судні в Гренландію. У 1888 р. він перетинає цей острів. Підсумком експедиції стала книга «Життя ескімосів». Але головною його метою стала підготовка експедиції до підкорення Північного полюса.

План Ф. Нансена здавався багатьом антинауковим. Мандрівник пропонував пройти Північно-східним проходом, минаючи півострів Таймир, дати кораблю вмерзнути в лід. Ф. Нансен вивчив плавець, яким користувалися ескімоси в Гренландії, і зрозумів, що батьківщиною його походження була Сибір. Грунтуючись на цьому та деяких інших фактах, Ф. Нансен вважав, що існуючі течії винесуть корабель у високі широти, де можна буде легко на лижах досягти шуканої точки - Північного полюса. А корабель буде дрейфувати далі, і десь в районі Шпіцбергена можна буде звільнитися від льодового полону і повернутися в Скандинавію, зробивши невеликий «вояж» навколо полюса.

Експедиція почалася в 1893 р. на судні «Фрам». Треба зазначити, що основні припущення вченого виявилися вірними. І хоча Ф. Нансен не зміг дійти зі своїм товаришем Иоганесом до полюса, вони досягли тим не менше 86° 14' північної довготи - найпівнічнішої точки, досягнутої до того періоду часу. Після зимівлі на невідомих островах, вони були врятовані. «Фрам» пройшов шляхом, передбаченим Ф. Нансеном, і благополучно повернувся до Норвегії. Експедиція Ф. Нансена внесла багато нового у вивчення океанографії Північного Льодовитого океану, а також її учасниками були проведені і біологічні дослідження.

Спроби досягнення Північного і Південного полюсів можна віднести до екстремальних видів туризму.

Досі залишається відкритим питання про те, хто ж першим ступив на ту точку нашої планети, яка називається Північним полюсом.

Офіційно вважається, що цим першовідкривачем був американський полярний мандрівник, адмірал Роберт Едвін Пірі (1856-1920), але його слава оспорюється.

Доля відкриття Південного полюса, на щастя, не носила характеру скандалу. Хоча там теж було суперництво. Але воно закінчилося трагічно: загибеллю учасників англійської експедиції під командуванням *Роберта Скотта.* Наприкінці 1911 року від узбережжя Антарктиди до Південного полюса наввипередки прямували дві експедиції – норвезька Руала Амундсена і англійська Роберта Скотта. Шлях сміливцям заступали жорстокі морози, шалені вітри, небезпечні тріщини-провалля в кризі. В результаті подорожі загинули учасники англійської експедиції під керівництвом Роберта Скотта. Першим досягнува Південного полюса норвежський дослідик Руал Амундсен (1872-1928) в 1911 році.

Першим досяг Південного полюса норвезький дослідник Руал Амундсен (1872-1928). Р.Амундсен був досвідченим полярним дослідником. Саме він першим пройшов Північно-Західним проходом з Атлантичного океану в Тихий в 1903-1906 роках Амундсен не приховував, що ще з п'ятнадцятирічного віку він вирішив стати мандрівником. На його життєвий вибір справила великий вплив книга англійського мандрівника Дж. Франкліна, який у 20-х роках XIX ст. намагався відшукати Північно-західний прохід.

У зв'язку із збільшенням масштабів подорожей отримує подальший імпульс розвитку і готельне господарство. У 1829 р. в Бостоні відкривається готель, де був посильний, ключі від номерів для гостей, в кожному номері були ванна і туалет. Це стало свого роду стандартом для американських готелів на багато років. Найчастіше готелі виникали неподалік від залізничних станцій, так як залізні дороги були частиною курортного бізнесу та курортної власності.

З кінця XIX ст. починають виникати готельні ланцюги. У Європі, наприклад, Цезарем Ритсом в період з 1870 по 1907 рр. була сформована ланцюг готелів Ритса, більшість з них були ліцензовані для подальшої роботи під ім'ям *Ritz* [54].

Таким чином, у XIX - на початку XX ст. продовжують зберігатися і отримують свій подальший розвиток усі ті види туризму, які існували в попередній час. Революційним ж є виникнення масового туризму, що стало можливим завдяки корінної зміни у засобах транспорту та зв'язку та появи «середнього класу», а також підвищенню загального рівня і якості життя в провідних індустріальних країнах світу. Крім того, почали з'являтися фірми, які спеціалізувалися саме на реалізації на ринку туристських послуг.

#### Контрольні запитання та завдання

1. Що сприяло становленню туристської індустрії в XIX ст.?
2. Розкажіть про туристському агентстві Дж. Кука.
3. Які науково-дослідні експедиції в глиб Африки були початі в XIX ст.?
4. Якими відкриттями наука збагатилася в результаті подорожей А.Гумбольдта і Ч.дарвіна?
5. Як англійці досліджували півострів Індостан та прилеглі до нього території в XIX ст.?
6. Які мандрівники досліджували внутрішні райони Австралії?
7. Що Вам відомо про підкорення Північного і Південного полюсів?