

Министерство образования Республики Беларусь
Учреждение образования
«Полоцкий государственный университет»

В. А. Ганский
Е. В. Андрейчик

ИСТОРИЯ ПУТЕШЕСТВИЙ И ТУРИЗМА

Учебно-методический комплекс
для студентов специальности 1-89 01 01
«Туризм и гостеприимство»

В двух частях

Часть 1

Новополоцк
ПГУ
2015

УДК 796.5(075.8)
ББК 75.81
Г19

Рекомендовано к изданию
методической комиссией спортивно-педагогического факультета
в качестве учебно-методического комплекса
(протокол № 2 от 22.10.2013)

РЕЦЕНЗЕНТЫ:
директор Новополоцкого бюро
путешествий и экскурсий Т. С. ДМИТРИЕВА;
док. ист. наук, доц., проректор по учебной работе
УО «ПГУ» Д. В. ДУК

Ганский, В. А.
Г19 История путешествий и туризма : учеб.-метод. комплекс для студентов
специальности 1-89 01 01 «Туризм и гостеприимство» : в 2 ч. / В. А. Ганский,
Е. В. Андрейчик. – Новополоцк : ПГУ, 2015. – Ч. 1. – 276 с.
ISBN 978-985-531-500-2.

Содержит конспект лекций, задания к семинарским занятиям, примерный
перечень вопросов для итогового контроля, атлас по истории путешествий и ту-
ризма, систему рейтингового контроля и перечень рекомендованной литературы.
Предназначен для студентов, может быть полезен магистрантам, аспирантам
и преподавателям УО «ПГУ».

УДК 796.5(075.8)
ББК 75.81

ISBN 978-985-531-500-2 (Ч. 1)
ISBN 978-985-531-499-9

© Ганский В. А., Андрейчик Е. В., 2015
© УО «ПГУ», 2015

ВВЕДЕНИЕ

Туризм сегодня является одной из самых значительных *отраслей* мировой экономики с ежегодным оборотом, превышающим триллион долларов США. Туризм прямо или косвенно дает более 10 % всех рабочих мест в мире, способствует развитию социальной инфраструктуры, сохранению культурно-исторического наследия, природных памятников и т.п. Экономический рост таких государств, как Испания, Португалия, Греция, а также ряда островных государств, в первую очередь был обусловлен активным развитием туризма.

Что же такое история туризма и путешествий? Деятельность человека с первых дней его существования была обусловлена необходимостью передвижения из одного места в другое с самыми разнообразными целями. Именно стремление попасть в новые места лежит в основе современного туризма. Более того, туризм и путешествия сыграли важнейшую роль в становлении и развитии, как локальных цивилизаций, так и мировой цивилизации в целом. Еще до нашей эры путешествия значительно влияли на торговлю, культуру, искусство древних цивилизаций. В эпоху средневековья, когда в Европе преобладали теологические взгляды, большой толчок был предоставлен развитию паломнического туризма и путешествиям с религиозными целями. Эпоха Великих географических открытий и Нового времени принесла миру имена выдающихся людей, чьи открытия, как в географии, так и в технике повлияли на дальнейшее экономическое и социальное развитие, значительно повысили интерес людей к поездкам и путешествиям.

Авторы данного учебно-методического комплекса стремились максимально обобщить существующие знания, как можно более равномерно изложив их с учетом различных временных рамок. В учебно-методическом комплексе особое внимание уделено вопросам формирования и развития туристической инфраструктуры как одного из наиболее значимых факторов, способствующих успешному функционированию туристической отрасли в целом. Особое внимание уделено вопросам развития туризма в СССР. Это связано с тем, что советская система организации туризма была по-своему уникальна и не имеет аналогов в мире. Опыт Советского Союза по организации социального туризма сегодня вызывает огромный интерес во многих государствах мира. Использование этого опыта Беларуси наряду с опытом зарубежных стран могло бы значительно ускорить процесс реформирования туристической сферы и способствовать созданию собственной организационной структуры туризма.

Учебно-методический комплекс рассчитан, прежде всего, на студентов специальностей туристического профиля, а также будет интересен и широкому кругу читателей.

Учебно-методический комплекс по дисциплине «История путешествий и туризма» предназначен для студентов первой ступени высшего образования в рамках цикла общепрофессиональных и специальных дисциплин.

Его отличительными особенностями являются: подробное рассмотрение особенностей путешествий, традиций гостеприимства в разных культурах и на разных этапах развития человеческой цивилизации, условия становления туризма, основные тенденции его развития в Беларуси и ведущих туристических странах мира, использование инновационных педагогических технологий.

Основные цели преподавания дисциплины – это формирование социально-личностной компетенции студентов, основанной на глубоких знаниях исторических предпосылок возникновения и развития путешествий и традиций гостеприимства, эпохи великих географических открытий, становления индустрии туризма и гостеприимства, развития туризма на современном этапе и социально-личностном осмыслении мирового опыта с целью дальнейшего применения полученных знаний в сфере туристических услуг.

Задачи изучения дисциплины:

- раскрыть истоки туризма в истории культуры, проследив динамику развития путешествий, их цели, задачи и социокультурные последствия;
- рассмотреть историю путешествий и туризма в связи с определенным типом культуры, выявив особенности мотивации путешествий, дать характеристику «человека путешествующего» в разных культурах;
- выявить объективные предпосылки и причины становления организованного туризма и понять тенденции его развития и национальную специфику.

В результате изучения дисциплины «История путешествий и туризма» выпускник должен знать

- основные этапы развития путешествий и туризма;
- историю возникновения и развития основных туристических регионов;
- современное состояние и тенденции развития индустрии туризма и гостеприимства в мире и Республики Беларусь;

Кроме того, в результате изучения дисциплины «История путешествий и туризма» выпускник должен также уметь:

- анализировать истоки и сущность туризма в истории культуры через динамику развития путешествий, их цели, задачи и социокультурные последствия;
- характеризовать связь истории путешествий и туризма с определенным типом культуры;
- давать оценку изменениям географии путешествий и туризма, традиций и гостеприимства в разные периоды истории;
- прогнозировать на основе анализа исторических тенденций перспективные направления развития индустрии туризма и гостеприимства.

Изучение дисциплины «История путешествий и туризма» рассчитано на 170 учебных часов, из них 78 часов аудиторных занятий, примерное распределение по видам занятий: лекций – 32 часа, семинарские занятия – 46 часов.

ПРИМЕРНЫЙ ТЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАН ДИСЦИПЛИНЫ

Название разделов и тем	Количество аудиторных часов		
	Всего	Лекции	Семинары
Раздел I. Введение в историю путешествий и туризма	4	4	
Тема 1.1. История путешествий и туризма как наука. Периодизация истории туризма	2	2	
Тема 1.2. Путешествия как форма межкультурных коммуникаций	2	2	
Раздел II. Исторические предпосылки возникновения и развития путешествий	6	2	4
Тема 2.1. География древних путешествий	2	2	
Тема 2.2. Древние дороги и знаменитые торговые пути	2		2
Тема 2.3. Путешествия в древности	2		2
Раздел III. Походы и путешествия средневековья	14	4	10
Тема 3.1. Паломничество в мировых религиях	6	2	4
Тема 3.2. Путешествия и традиции гостеприимства в средневековом мире	4		4
Тема 3.3. Купцы-путешественники и посольские миссии	4	2	2
Раздел IV. Эпоха Великих географических открытий	12	6	6
Тема 4.1. Путешествия и открытия XV–XVI вв.	4	2	2
Тема 4.2. Путешествия и открытия во вт. пол. XVI – XVIII вв.	4	2	2
Тема 4.3. Научные путешествия в XIX – нач. XX вв. и первые туристические организации	4	2	2
Раздел V. Становление индустрии туризма и гостеприимства	6	2	4
Тема 5.1. Социально-экономические условия и причины становления массового туризма	2	2	
Тема 5.2. Англия XIX в. – страна путешественников	4		4
Раздел VI. Развитие туризма в России и СССР	12	6	6
Тема 6.1. Зарождение туризма в России	4	2	2
Тема 6.2. Становление туризма в СССР	4	2	2
Тема 6.3. Туризм и гостеприимство в послевоенный период	4	2	2
Раздел VII. История путешествий и туризма в Беларуси	16	4	12
Тема 7.1. Возникновение туристического движения в Беларуси	4	2	2
Тема 7.2. Формирование туристско-экскурсионной базы Беларуси	4		4
Тема 7.3. Развитие самодеятельного и детского туризма БССР. Реорганизация органов управления в туризме	4	2	2
Тема 7.4. Стратегия развития туризма в РБ	4		4
Раздел VIII. Международный туризм на современном этапе	8	4	4
Тема 8.1. Международный туризм – феномен XX в.	4	2	2
Тема 8.2. Международные туристические организации XX в.	2		2
Тема 8.3. Положение туристической индустрии в нач. XXI в.	2	2	
ИТОГО	78	32	46

Тема 1. ИСТОРИЯ ПУТЕШЕСТВИЙ И ТУРИЗМА КАК НАУКА. ПЕРИОДИЗАЦИЯ ИСТОРИИ ТУРИЗМА

- 1.1. Предмет, цели, задачи и содержание дисциплины.
- 1.2. Методы исторических исследований в туризме.
- 1.3. Генезис понятий «путешествие», «путешественник», «туризм», «турист».
- 1.4. Характеристика туризма как вида путешествий, генезис видов и форм туризма.
- 1.5. Основные периоды, выделяемые в истории путешествий и туризма.

1.1. Предмет, цели, задачи и содержание дисциплины

Сфера гостеприимства сложна и многогранна. Поэтому индустрия туризма требует наличия высококвалифицированных кадров и серьезной профессиональной подготовки. Особенно это актуально на современном этапе развития туризма. Туризм становится не только областью практической реализации путешествий, но и особой отраслью знания, т.е. сферой теоретической деятельности.

Последнее время можно говорить о становлении науки о туризме. Ее называют по-разному: «туризмология», «турография», «туристика», «туризмоведение» и т.п. Но суть не в названии. Уже сам факт того, что ученые ведут дискуссии по этому поводу, свидетельствует о том, что, во-первых, необходимость науки о туризме осознается всеми специалистами; во-вторых, к формированию этой науки ученые подходят комплексно. Наряду с традиционным пониманием туризма как сферы экономической деятельности туризм может рассматриваться как социокультурный феномен, как сфера культуры и человеческой деятельности.

Как отрасль хозяйства туризм является предметом исследования в экономических и управленческих науках, а также в маркетинге. Туризм как социальная сфера рассматривается в политологии, юриспруденции, социологии, социальной географии и других науках. Учитывая то, что туризм является частью бытовой культуры населения, полно и глубоко его изучить можно лишь с помощью дисциплин гуманитарного профиля.

Туризм как сфера культуры и человеческой деятельности привлекает внимание ученых, представляющих различные науки антропологического, культурологического и психологического направлений. Туризм также служит предметом изучения в экологии, истории, регионоведении, а также теории и практики межкультурных коммуникаций.

Этот обширный комплекс наук о туризме заложен в основу системы подготовки будущих специалистов в сфере туризма и гостеприимства.

В настоящее время история путешествий и туризма является учебной дисциплиной, которая создает фундамент для научных исследований в области туризма и гостеприимства. Эта дисциплина важна для специалистов по туризму, поскольку позволяет понять специфику туризма в том или ином регионе мира с учетом его исторических и национальных особенностей.

История путешествий и туризма является частью истории культуры. Нет ни одной культуры, в истории которой не выделялась бы история путешествий.

Исходя из этого, основные цели истории путешествий и туризма как учебной дисциплины состоят в том, чтобы:

- восстановить цепь событий прошлого;
- проследить последовательность географических открытий и путешествий;
- исследовать и познать логику поступков и действий предшественников;
- изучить закономерности развития знаний и представлений людей об окружающем мире.

История человечества полна самыми разнообразными, а порой и невероятными событиями. В череде исторических событий встречались упоминания о путешествиях и плаваниях, первопроходцах и географических открытиях. Эти события растворялись в контекстах конкретных культурных эпох и поэтому не всегда связывались в единую цепь.

Одной из важнейших задач истории путешествий и туризма является составление, восстановление и воспроизводство единой цепи путешествий и открытий в их последовательности и взаимосвязи. Для решения этой задачи следует опираться на знания истории, прикладной культурологии, географии, этнографии, социологии и права.

История путешествий и туризма ориентируется на создание модели человека путешествующего, который на протяжении многих тысячелетий и до наших дней не утратил интерес к дальним странствиям и интерес к открытиям неизвестных земель, по крайней мере, неизвестных для него самого.

Таким образом, история путешествий и туризма – это наука, изучающая путешествия и географические открытия от древности до наших дней, выстраивая события в их последовательной причинно-следственной взаимосвязи и анализируя их с точки зрения полезности и необходимости для социально-культурного развития общества.

Туризм относится к тому виду деятельности человечества, чья история начинается задолго до возникновения цивилизованного общества. В каждой исторической эпохе есть такие элементы деятельности людей, которые, так или иначе, подпадают под категорию путешествий и туризма. Туризм сыграл огромную роль в становлении и развитии, как локальных цивилизаций древности, так и мировой цивилизации в целом.

Выдающийся немецкий философ К. Ясперс, говоря об «осевом времени», т.е. о периоде, когда начался процесс формирования современной ментальности, считал, что это явление произошло синхронно (в течение примерно 500 лет) по всей ойкумене, включая Китай, Индию, Персию, Палестину и Грецию. Трудно представить, чтобы подобный универсальный качественный скачок мог произойти «одномоментно» в абсолютно изолированных обществах. Видимо, путешественники способствовали еще в середине I тыс. до н.э. созданию некоего единого ментального фона путем распространения передовых идей, выступая в качестве прообраза системы коммуникации.

Путешествия Геродота, Страбона, Пифагора, Демокрита, Платона, Аристотеля привели к интенсивному обмену научными знаниями и возникновению европейской философии. В значительной степени благодаря странствиям, Геродотом и Страбоном были написаны труды, создавшие основу истории, географии, этнографии, антропологии.

Особо следует отметить влияние путешествий и туризма на развитие экономики. В этой связи можно назвать имя китайского путешественника Чжан Цяня, чьи дипломатические путешествия способствовали созданию Великого шелкового пути (II в. до н.э.), что коренным образом повлияло на развитие межконтинентальной торговли.

Морские путешествия с целью открытия новых земель привели к тому, что были созданы мировое экономическое пространство и в целом единая мировая цивилизация. Основоположники мировых и субрегиональных религий также много странствовали: Сиддхартха Гаутама (Будда), Заратустра, Моисей, Конфуций, Махавира и др. Еще в глубокой древности стал развиваться паломнический туризм, также способствовавший интенсификации торговли, развитию инфраструктуры паломнических центров, а также экономики не только этих городов, но и близлежащих регионов. *Паломничество* представляет собой путешествие к святым местам с конкретно определенными культовыми целями. Этим паломнические туры отличаются от культурно-исторических и религиозно-познавательных. В паломнических турах предельно сокращены или же совсем отсутствуют развлекательные программы, но при этом допускается оздоровительный и познавательный отдых.

Нельзя обойти вниманием и спортивный туризм, зародившийся во времена Античности. Здесь в качестве исторического примера можно привести не только Олимпийские игры Древней Греции, но и гладиаторские бои Древнего Рима, а также игры с мячом, которые были приняты во всех цивилизациях доколумбовой Америки.

Путешествия и туризм являются неразрывно связанными понятиями, они описывают определенный вид деятельности человека. Путешествия могут носить как индивидуальный, так и групповой характер. Во время путешествий происходит перемещение людей, объединенных некой единой целью. Иногда путешествие становится образом жизни. Можно назвать имена многих известных путешественников: от Сыма Цяня и Геродота до Тура Хейердала и Юрия Сенкевича. Есть даже народ, у которого «путешествие» стало образом жизни – цыгане. Встречаются и отдельные племена, ведущие, по преимуществу, кочевой образ жизни: африканские и аравийские бедуины, оленеводческие племена, населяющие север Евразии, кочевники-скотоводы в Монголии и Казахских степях и др.

Странствия, таким образом, всегда носили различный характер. С незапамятных времен существовали нищие и бродяги, чьи толпы, сборища, процессии, шествия, порой массовые перемещения по большим деревенским дорогам и по улицам городов рассматривались почти как стихийные бедствия. В результате вспыхивали пожары, совершались преступления. Города боялись этих визитеров-чужаков и прогоняли их при малейшей возможности. Но, выйдя через одни ворота, они тут же возвращались через другие. Образ нищего странника как божьего посланца претерпел со временем серьезные метаморфозы. Уже в средневековье их образ рисовался в виде ленивых, опасных и мерзких личностей, которые никак не могут вызвать чувство сострадания или, тем более, уважения. Против бродяжничества и публичного нищенства принимались специальные законы. Бродяжничество стало преступлением в странах Западной Европы. Поэтому отнюдь не всякое странствие может считаться туризмом или стоять у его истоков. Ведь отличительной чертой туризма является его гуманный характер, что отмечается во многих международных документах, а на конференции 1988 г. в Ванкувере даже было принято «Кредо миролюбивого путешественника».

Меняются времена, меняется ментальность, меняется и отношение к путешествиям. Но при всех его трансформациях туризм и путешествия были, есть и будут неотъемлемой частью человеческого социума.

1.2. Методы исторических исследований в туризме

Каждая наука обладает собственными методами исследования. *Метод научного исследования* – это система мыслительных и (или) практических операций (процедур), которые нацелены на решение определенных познавательных задач с учетом определенной познавательной цели. С помощью такого метода можно получить желаемую информацию, которая будет отвечать потребностям общества или конкретной науки. Вследствие применения правильно выбранного метода можно подтвердить истинность полученных результатов.

В исследовании истории путешествий и туризма применяются следующие исторические методы:

1) *описательный* – сбор и систематизация информации о событиях прошлого в хронологическом порядке;

2) *метод картографирования*, т.е. определение маршрутов путешествий, определение территорий и их классификация по природным условиям, ландшафту, составу населения и т.д.;

3) *сравнительно-исторический* – выявление сходств и различий в культуре и быте разных народов. Этот метод часто используют вместе с методом картографирования;

4) *историко-логический* – набор приемов, позволяющих реконструировать логику исторических процессов.

Описательный метод – это вид научного метода, представляющий собой систему процедур сбора, первичного анализа и изложения данных и их характеристик. Предельно широкая употребительность описательного метода в границах научного поиска обуславливается многоступенчатостью методологии современного научного познания, в иерархии которой описательный метод занимает первичные позиции (после наблюдения).

Традиционно принято выделять следующий состав процедур, системное применение которых обеспечивает результативность употребления описательного метода:

– исходным пунктом развертывания описательного метода является формирование первичного предмета описания – признаков, параметров и характеристик объекта, маркирующихся в качестве значимых и существенных, и составляющих основной аналитический фокус наблюдения и описания (операции, осуществляемые в границах данной процедуры, носят преимущественно аналитический характер);

– основной путь проходит через сбор, каталогизацию (типологизацию, систематизацию или распределение по категориям) материала (данных), открывающие возможность исследования его состава, структуры, ге-

нетических характеристик, наиболее общих отношений между ними, а также предметно заданных качеств (распределение и поляризация данных по типам, классам, видам, родам или категориям, напротив, реализуется преимущественно в синтетическом ключе);

– материал, собранный и вторично переработанный по категориям, классам, группам, видам или типам подается на выход углубленного научного исследования.

Примером первичного описания, например топонимического (гидронимического) материала в истории путешествий и туризма, могут служить списки рек, населенных пунктов. Нередко на основе этих материалов создаются словари (каталоги, индексы) с той или иной степенью осмысления включенного в них материала.

Как правило, описание предваряет углубленное (собственно научное) исследование, поставляя образцы и материал для развертывания дальнейших научных процедур и методов. Последовательное применение описательного метода предполагает следование следующему ряду традиционно принятых норм:

- строгая предметная оформленность избранного объекта описания;
- соблюдение последовательности в описании предметно заданных признаков, параметров и характеристик (качественных, количественных) материала, согласующихся с исследовательской задачей;
- упорядоченность во вторичной переработке собранного материала (процедуры группировки, классификации систематизации и т. д.).

В области эмпирических научных методов описательный метод является необходимым, определяя в значительной мере успех работы в целом, развертывающейся с использованием других методов. Нередко материал одного применения описания служит базой для проведения описания в совершенно ином аспекте. Описательный метод, как и другие методы исследования, исторически изменчив. Он расширяет границы своего применения, набор исследовательских приемов и процедур в зависимости от развития общенаучной теории и практики.

Картографический метод исследования – это метод исследований, основанный на получении необходимой информации с помощью карт для научного и практического познания изображенных на них явлений. Наиболее известными зарубежными представителями картографического метода исследования являются Брайан Харли, Артур Робинсон, Дэвид Вудворд.

Познание с помощью метода картографирования включает:

- получение по картам качественных оценок и количественных характеристик явлений и процессов;

- изучение взаимосвязей и взаимозависимостей в геосистемах;
- изучение динамики и эволюции этих геосистем во времени и в пространстве;
- установление тенденций развития и прогнозирование будущих состояний геосистем.

Этот метод стал неотъемлемой частью большинства теоретических и практических изысканий, превратился в один из стержневых в науках о Земле и обществе. Он опирается на новейшие достижения картографии, математики, вычислительной техники и автоматики, широко используя результаты аэрокосмической съемки.

Использование карт в любом конкретном исследовании предполагает знание самого предмета исследования. Кроме того, необходимо отчетливо представлять место картографического метода в комплексе других методов, дабы анализ карт не подменял, а органически дополнял другие специальные исследования.

Сравнительно-исторический метод позволяет выявлять с помощью сравнения общее и особенное в исторических явлениях, ступени и тенденции их развития. Этот метод применяется для установления родства культур и изучения развития родственных культур. Этот метод основан на сравнении культур и направлен на выяснение их исторического прошлого. Сравнительно-исторический метод опирается на закономерности и тенденции изменения культуры. Используя этот метод, ученые сравнивают между собой генетически тождественные явления и формы родственных культур и восстанавливают их первоначальный вид, архетипы или праформы.

В современных познавательных практиках (науке) признается самостоятельность развития объективной реальности (истории) и идеального (теоретического) ее отражения. Признается относительная самостоятельность существования истории, как некоего ряда реально существовавших событий и фактов и схемы, логической системы отражения этого процесса. Это дает основание предполагать существование двух научных методов исследования – исторического и логического (теоретического).

Исторический метод – способ исследования, при котором изучается появление, становление и развитие объекта; *логический метод* – способ воспроизведения развивающегося объекта в его существенных закономерностях и связях. Относительная самостоятельность логического отражения исследуемой действительности выражается в том, что при этом методе сознательно формулируется предмет исследования, используется выработанный предварительно понятийный аппарат, а также формулируются цели и задачи исследования. Поскольку предмет логического (он же теоретический)

анализа, его цели и задачи могут быть различными, постольку возможна инвариантность (различие вариантов) постижения исследуемого «исторического».

В материалистической диалектике признается единство исторического и логического методов. Исторический процесс как объективный процесс первичен, логическое же выступает лишь как отражение в сознании повторяющихся, существенных связей между событиями и фактами реальной действительности. Логический и исторический методы отражают одно и то же, с той лишь разницей, что логический метод освобожден от конкретных исторических событий и случайностей, он нацелен на воспроизведение сути развития объекта. Исторический же метод исследования можно представить как тот же логический метод только в исторической форме. Логика развития предмета здесь представлена как чередование исторических событий.

Каждый метод предполагает другой метод. Нет логического, без конкретного чередования исторических фактов, равно как не может быть исторического исследования (накопление эмпирических фактов) без определенной, пусть не всегда очевидной, логики.

1.3. Генезис понятий «путешествие», «путешественник», «туризм», «турист»

Для того чтобы еще более четко выявить предмет данного курса следует сопоставить термины «туризм» и «путешествие». В большинстве литературы по туризму они употребляются вместе и практически неразличимы. И все-таки это не тождественные понятия, хотя и теснейшим образом связанные.

Сходство их в том, что они описывают определенный образ жизнедеятельности, связанный с перемещением в иную местность, преодолением пространства. Для некоторых народов путешествие – это способ существования, установившийся веками, например, для кочевых племен (белунджи, бедуины, цыгане и др.). В путешествиях перемещаются отдельные индивидуумы, группы лиц, целые экспедиции (в том числе военные), дипломаты, мигранты и переселенцы. Путешествие может быть даже видом профессиональной деятельности, например, для членов экипажей морских и воздушных судов, водителей, проводников поездов дальнего следования и др. Таким образом, *путешествие* можно понимать как образ жизни людей, состоящий в постоянном перемещении с конкретной целью, так и способ освоения окружающего мира, положивший начало туризму.

Туризм – это термин, появившийся гораздо позднее, чем термин путешествие. В научной литературе можно встретить различные определения туризма. С этимологической точки зрения слово «туризм» происходит от французского «*tourisme*», где корень слова «*tour*» означает прогулка, по-

ездка, заканчивающаяся возвращением к месту, от которого начинался путь, т.е. возвращением назад. В русском языке термин «туризм» не имеет корней. Даже Энциклопедический словарь Брокгауза и Эфрона (1902 года издания) не содержит статьи «Туризм», а сам термин «туризм» употребляется лишь в статье об истории конструкции велосипеда и путешествий на нем.

Существующие определения туризма представляют его либо в виде путешествия, либо в виде движения населения, не связанного с переменой места жительства и работы. И хотя некоторые авторы проводят грань между туризмом и путешествиями (например, М.Б. Биржаков), большинство же авторов этого не делают. Таким образом, представляется возможным утверждать, что туризм и путешествия это две ипостаси одного того же социально-культурного феномена.

Исследуя феномен туризма, нельзя не задаться вопросом: зачем вообще люди путешествуют? Многие философы древности в своих сочинениях слово «Путь» писали с прописной буквы, понимая это как избрание человеком пути к истине, добру, совершенству. И идет по этому пути человек не один, а с близкими людьми, с надежными товарищами. Следовательно, туризм это не просто увлечение или мода, это жизненная потребность большинства людей. Что привлекает их в туризме? Может быть, романтика путешествий? Но романтика – неопределенное понятие, субъективное чувство, психофизическое состояние. Некоторые авторы считают, что путешествия – это бегство от обыденного и возможность неформального общения. Можно смело утверждать, что это сфера отдыха и развлечений, где человек получает разрядку от напряженных трудовых будней. Каждый участник путешествий чувствует себя открывателем и первопроходцем. Путешествия обогащают человека духовно и физически, помогая восстановить силы и эмоциональное равновесие.

Можно выделить семь наиболее важных граней туризма:

- 1) оздоровительная – способствует восстановлению жизненных сил;
- 2) спортивная – связана с достижением не каждому доступных результатов;
- 3) эстетическая – дает возможность наслаждаться прекрасными видами природы (фауны и флоры) и антропогенными явлениями;
- 4) познавательная – с ней связана возможность получения новой информации об окружающем мире;
- 5) социально-коммуникативная – является одной из важных составляющих туризма, так как путешествия связаны с массовым общением людей;
- 6) эмоционально-психологическая – эта грань туризма дает возможность получать положительные эмоции и отдыхать;

7) творческая – состоит в том, что путешествия развивают воображение и фантазию, заставляют мыслить нестандартно и самостоятельно.

В международной классификации все перемещения населения делятся на три категории:

– поездки, связанные с работой на новом месте, с профессиональной деятельностью, требующей переезда, объединением с семьей (эта категория в международном масштабе именуется постоянной или сезонной миграцией);

– поездки сроком от одних суток до трех месяцев, не связанные с работой;

– краткосрочные поездки (приграничные или транзитные) с пребыванием на одном месте менее суток.

Классификация поездок является исходной для определения понятия туристического путешествия. Поездки первой категории к числу туристических отнести нельзя, тогда как поездки второй категории носят туристический характер.

Относительно поездок третьей категории нет единого мнения, поскольку в последнее время приграничные поездки связаны не только с работой, но и другими видами деятельности, а транзитные поездки позволяют в то же время ознакомиться с достопримечательностями районов остановок.

Мнение о том, что туристическая миграция отличается от других видов перемещения населения постоянным движением, временным пребыванием в определенных местах, отсутствием связи с трудовой деятельностью и заработком, было общепринятым в период между двумя мировыми войнами. В 1937 г. это определение туризма было одобрено Комитетом экспертов Лиги Наций. В нем говорилось, что понятие турист применяется к любому человеку, выезжающему не менее чем на 24 часа в страну, которая не является страной его постоянного места жительства, к лицу, совершающему поездки с познавательной целью, поездки для посещения родственников, для лечения, к лицам, направляющимся на конференции или являющимся дипломатами, административными работниками, спортсменами – участниками соревнований, а также к лицу, путешествующему с торговыми целями или сошедшему на берег во время рейса судна, даже если пребывание этого лица длится менее 24 часов.

Руководствуясь этим определением, туристами не считаются:

– лица, прибывшие специально с целью заработка;

– лица с намерением постоянно поселиться в данной стране;

– лица, находящиеся и работающие в приграничной зоне;

– транзитные пассажиры, не останавливающиеся в данном городе и районе;

– учащиеся, находящиеся в школах и пансионатах.

Данное определение без изменений было принято в 1950 г. Международным союзом официальных туристских организаций.

В зависимости от места, способа передвижения, цели, времени и других признаков выделяются следующие виды туризма:

1. По месту проведения – внутренний (отечественный) и внешний (международный) туризм.

2. По способу передвижения – активный (пешеходный, лыжный, велосипедный, водный, конный) и пассивный (железнодорожный, воздушный, автомобильный).

3. По целевому назначению – познавательный (ознакомление с историческими, природными и другими достопримечательностями); спортивный (связан с достижением результата и проведением соревнований), лечебный (путешествие с оздоровительными целями); научный (участие в конференциях, конгрессах, симпозиумах и т.д.).

4. В зависимости от возраста – взрослый и детский туризм.

5. По числу участников – индивидуальный и групповой туризм.

6. По способу проведения – самостоятельный и организованный туризм.

7. По характеру проведения – любительский и профессиональный туризм.

Разновидностью профессионального туризма является так называемый экстремальный туризм, который сопряжен с большим риском для жизни и путешествия проходят в очень сложных условиях. Примером экстремального туризма могут служить путешествия Тура Хейердала, Федора Конюхова, Дмитрия Шпаро, альпинистов, совершающих восхождения на самые высокие вершины мира.

1.4. Характеристика туризма как вида путешествий, генезис видов и форм туризма

Существует очень много классификаций путешествий и туризма. Они различны самим пониманием этого феномена, принципами построения, прикладными задачами классификации и пр. Главным является деление всех путешествий на международный и внутренний туризм.

Международный туризм охватывает поездки путешествующих лиц с туристическими целями за пределы страны постоянного жительства. Пересечение государственной границы для них связано с определенными фор-

мальностями: оформлением заграничных паспортов и виз, прохождением таможенных процедур. Эти правила вводятся государством в целях борьбы с незаконной миграцией, международным терроризмом, торговлей наркотиками, проституцией и т.д. и обеспечивают установленный порядок въезда в страну.

Национальные туристические администрации и многие международные организации включили упрощение формальностей в перечень главных своих задач. Одной из первых к этой проблеме обратилась Международная организация гражданской авиации, которая еще в 1944 г. на Чикагской конференции предложила унифицировать заграничные паспорта. Позднее, в 1950 – 1990-е гг., вопросы пограничного, таможенного контроля нашли отражение в важнейших документах Совета таможенного сотрудничества, Международной морской организации, Всемирной организации здравоохранения, Международной организации труда и др.

Туристические формальности, связанные с пересечением государственных границ, являются неотъемлемой частью международного туризма и выступают в качестве главной его особенности. Чем глубже различия денежных систем государств, чем больше препятствий на пути свободного передвижения людей, чем значительнее языковые барьеры, которые хотя и не относятся к туристическим формальностям, но, разделяя народы, оказывают заметное влияние на развитие туристических контактов, тем существеннее отличие международного туризма от внутреннего.

Другая особенность международного туризма носит экономический характер и раскрывается через влияние, которое международный туризм оказывает на платежный баланс страны. Иностранцы туристы, оплачивая товары и услуги, обеспечивают поступление валюты в бюджет принимающей страны и тем самым активизируют ее платежный баланс. Поэтому приезд иностранных туристов получил название активного туризма. Напротив, выезд туристов сопряжен с оттоком национальной денежной единицы из страны их постоянного проживания. Международные платежи по туристическим операциям такого рода фиксируются в пассиве платежного баланса страны – поставщика туристов, а сам туризм именуется пассивным. Деление на активный и пассивный, исходя из особенностей отражения финансовых результатов туристской деятельности в платежном балансе, присуще только международному туризму и не распространяется на внутренний туризм.

В международном туризме выделяют две его формы – въездной и выездной, которые различаются по направлению туристического потока. Один и тот же турист может быть классифицирован как въезжающий и вы-

езжающий одновременно в зависимости от того, по отношению к какой стране описывается его перемещение. Различают страну происхождения туриста, которую он покидает, и страну назначения, куда он прибывает. В первом случае речь идет о выездном, во втором – о въездном туризме. Эти термины используются применительно к зарубежному путешествию в начале поездки. На обратном пути турист просто возвращается домой.

Внутренний туризм в отличие от международного не связан с пересечением государственной границы и, следовательно, не требует соблюдения туристических формальностей. Он представляет собой миграционные потоки людей в пределах страны постоянного жительства с туристскими целями.

Несмотря на существенные различия, международный и внутренний типы туризма теснейшим образом связаны между собой. Внутренний туризм выступает своего рода катализатором международного туризма. Он способствует освоению новых рекреационных ресурсов и районов созданию базовой туристской инфраструктуры, подготовке специалистов и тем самым оказывает содействие интеграционным процессам и формированию единого мирового туристского пространства.

В последнее время наметилось некоторое сближение международного и внутреннего туризма, которое обусловлено упрощением туристических формальностей. Положительный пример решения этой проблемы дает Европейский Союз. В июне 1985 г. Нидерланды, Бельгия, Германия, Франция и Люксембург подписали в городе Шенген (Люксембург) соглашение о поэтапной отмене паспортного и таможенного контроля для своих граждан на общих границах. За истекший период к Шенгенскому соглашению присоединились и другие европейские страны, а в его текст были внесены дополнения и уточнения: четко и однозначно определены внешние границы ЕС, установлены единые консульские правила, нормы и порядок пересечения границ ЕС в целях сохранения и упрочения общественной безопасности. Заключение Шенгенского соглашения, а затем Маастрихтского договора стало знаменательным этапом на пути образования военно-политического и валютно-экономического союзов европейских государств. Переход к общей денежной единице, свободному перемещению товаров, капитала, услуг и рабочей силы, т.е. фактической отмене границ, открывает широкие перспективы для дальнейшего роста туристских обменов.

Внутренний, въездной и выездной туризм могут по-разному сочетаться, образуя, кроме международного, национальный туризм и туризм в пределах страны.

Национальный туризм включает внутренний и выездной туризм и соотносится с категорией национального производства (валового нацио-

нального продукта). Туризм в пределах страны охватывает внутренний и въездной туризм и соответствует совокупному внутреннему туристическому потреблению, т.е. суммарным расходам внутренних и иностранных туристов. Концепции международного, национального туризма и туризма в пределах страны, предложенные Всемирной туристической организацией, могут быть использованы на всех четырех уровнях: глобальном (в масштабах планеты), региональном (применительно к группе стран), национальном и местном (в границах отдельно взятого района какой-либо страны).

Другая классификация туризма основывается на целях путешествия. Исследователи расходятся во мнении об отраслевой структуре туризма. Большинство авторов единодушны в главном и различают путешествия с целью развлечения и отдыха, с одной стороны, и деловой туризм – с другой, которым соответствуют разные модели поведения посетителей.

Путешествия с целью развлечения и отдыха составляют основу международного туристического обмена. На их долю приходится около 70% мирового туризма. Они объединяют оздоровительные, познавательные, любительские спортивные поездки и т.д.

Неотъемлемой частью любого отдыха является ознакомление с историко-культурными достопримечательностями, посещение театров, музеев, в конечном итоге, расширение общественного кругозора. Особое тяготение человек испытывает к культуре, истории, религии, традициям и быту народов. Более полное представление об этих сторонах человеческой жизни формируется в результате непосредственных контактов с местным населением, которые становятся возможными благодаря туризму. Принимая во внимание масштабы и значение познавательного туризма, большинство исследователей относят его к числу ведущих суботраслей туризма, наряду с оздоровительным и спортивным.

Деловой туризм охватывает путешествия со служебными целями без получения доходов по месту командирования. В отличие от поездок на отдых, решение о командировке, источниках и размерах ее финансирования принимают, как правило, не сами туристы, а другие лица (начальник по службе, руководитель кампании и др.).

К деловому туризму Всемирная туристическая организация относит поездки для участия в съездах, собраниях дипломатического или иного характера, конгрессах и конференциях, семинарах и совещаниях, ярмарках, выставках и салонах и другие служебные поездки. В число деловых туристов Всемирная туристическая организация включает водителей, коммерческих агентов, стюардесс, гидов и др., постоянно находящихся в разъез-

дах и выполняющих свои профессиональные обязанности за пределами обычной среды. Согласно определению посетителя, всех их правомерно считать туристами на работе.

В специальной литературе деловой туризм часто подразделяется на бизнес-поездки, конгрессно-выставочный и инсентив-туризм. Последний представляет собой поездки, которыми фирма награждает своих сотрудников за высокие показатели в работе.

В литературе существуют классификации туризма, основанные на иных признаках. Одни из них относятся к туристическому путешествию и позволяют описать его, исходя из организации, комплекса предлагаемых услуг, продолжительности и дальности поездки. Другие характеризуют туриста с демографической и социально-экономической точек зрения.

Туристы удовлетворяют свои потребности по-разному. Они могут получить соответствующий набор услуг при посредничестве туристической компании или без ее участия, оплатить поездку с комплексным обслуживанием заблаговременно или каждую услугу в отдельности по мере пользования ею на месте. Строго регламентированные путешествия, предлагаемые туристическими компаниями и реализуемые обычно на условиях предварительной оплаты, называются *организованным туризмом*. Организованные туристы приобретают туры по заранее согласованным маршрутам, срокам пребывания, объему предоставляемых услуг через специальный сбытовой аппарат – туристические агентства. Одни из них предпочитают туры с комплексным обслуживанием, другие ограничиваются частичным обслуживанием.

В отличие от организованных, неорганизованные туристы не связаны никакими взаимными обязательствами с разного рода посредниками, прежде всего туристическими компаниями. Они путешествуют на принципах самостоятельности и самообслуживания.

В зависимости от числа туристов, одновременно и совместно совершающих путешествие по одному маршруту, туризм подразделяется на индивидуальный (от одного до пяти человек) и групповой (шесть-семь человек и более).

Групповые путешествия, как правило, организуются на основе общности интересов их участников. Это могут быть туры археологической, искусствоведческой или исторической тематики, коллективные путешествия, организуемые любителями лыжных прогулок или сафари, поездки с производственными целями и т.д.

Первоначально вся туристическая деятельность носила коммерческий характер и осуществлялась с целью извлечения прибыли. В сфере туризма, как и в любом другом секторе экономики, прибыль является глав-

ным источником средств для развития и расширения производства, а также выплаты дивидендов. Она выступает одним из важнейших результирующих показателей работы туристического предприятия, на который ориентируется потенциальный инвестор при оценке возможностей компании. Стремясь максимизировать свой доход, туристические компании ищут оптимальное соотношение между величиной издержек и ценой туристического продукта. Предлагаемые ими товары и услуги рассчитаны в основном на лиц с высоким и средним уровнем достатка, готовых полностью оплачивать туристические расходы из семейных бюджетов.

В противовес коммерческому туризму возник *социальный туризм*. С законодательным закреплением права на оплачиваемый отпуск в 1930-е гг. казалось, что проблема отдыха трудящихся решена окончательно. Но в действительности туристические услуги оставались недоступными для большей части населения. Круг потребителей особенно сужался в периоды экономических спадов, сопровождавшихся ростом числа безработных и падением реальных доходов. Возникла острая необходимость в социальном туризме как гарантированном минимуме в сфере отдыха. Он получил поддержку на национальном и международном уровнях.

Концепция социального туризма основывается на трех основополагающих принципах: обеспечение отдыха всех и каждого члена общества путем широкого вовлечения в сферу туризма людей с низким уровнем доходов, субсидирование туризма малоимущих и активное участие центральных правительственных, муниципальных, общественных и коммерческих структур в его развитии. Эта концепция была реализована на практике в Швейцарии и Франции благодаря системе отпускных чеков.

Особенность современного этапа развития туризма раскрывается через понятие «массовый туризм». Оно отражает процесс демократизации и расширения туристического движения. В развитых странах более половины населения является потребителями туристических услуг. Понятие «массовый туризм» было введено и используется как альтернатива аристократическому туризму, отдельным дорогостоящим видам туризма, ориентированным на избранную публику, и туризму в развивающихся странах, где доступ к туристическим благам ограничен из-за низкого уровня жизни местного населения.

В отличие от массового элитарный туризм рассчитан на состоятельную клиентуру. Для данной категории потребителей уровень цен на рынке не имеет особого значения, но они предъявляют повышенные требования к качеству предлагаемых товаров и услуг. В этой связи нельзя не отметить ту роль, которую элитарный туризм играет в развитии туристического бизнеса в целом. Здесь задается импульс развитию всей туристической ин-

дустрии. Он способствует утверждению и распространению новых более высоких стандартов обслуживания и, в конечном итоге, содействует улучшению качества жизни населения. Поэтому элитарный туризм нередко называют «туристическим локомотивом».

Понятие «устойчивый туризм» возникло сравнительно недавно в связи с глобальной концепцией устойчивого развития человечества. Большая роль в создании новой модели цивилизации принадлежит Международной комиссии ООН по окружающей среде и развитию. В 1987 г. она опубликовала доклад «Наше общее будущее», в котором было введено понятие «устойчивое развитие». Под ним понимается развитие общества на базе неистощительного, экологически целесообразного природопользования, обеспечивающего высокое качество жизни людей в цепи поколений (здоровье человека, высокую продолжительность деятельной жизни, благоприятную среду обитания, экологическую безопасность и т.п.). Цивилизация сможет выжить, если изменит господствующую экономическую философию, будет следовать экологическому императиву и находиться в гармонии с природой, не нарушая существующего в ней равновесия.

Знаменательной вехой начала сознательного поворота человечества на новый путь развития стала Конференция ООН по окружающей среде и развитию (Рио-де-Жанейро, 1992 г.). Конференция, проходившая на уровне глав государств и правительств, подавляющим большинством голосов приняла несколько важных документов:

1. Декларацию Рио-де Жанейро по окружающей среде и развитию.
2. Заявление о принципах глобального консенсуса по управлению, сохранению и устойчивому развитию всех видов лесов.
3. «Повестка дня на XXI век», интегрирующая задачи человечества на рубеже тысячелетий.

В туризме принципы устойчивости были сформулированы Всемирной туристической организацией и Всемирным советом по путешествиям и туризму. Они сводятся к экологической, культурной, экономической устойчивости, а также устойчивости для местных сообществ. Устойчивость в туризме означает неистощительное использование природного и культурного потенциала на основе программно-целевого подхода к развитию туризма; переход предприятий туризма на ресурсосберегающие технологии, сокращение производственных отходов; вовлечение местного населения в процесс принятия решений касательно развития туризма посредством консультаций; партнерство во взаимоотношениях общественного и частного секторов; содействие туризма социально-экономическому подъему отдельных территорий и целых государств.

Всемирный совет по путешествиям и туризму составил развернутую программу действий «Зеленая планета» для своих членов – около 500 гостиничных цепей, турагентств, авиакомпаний и других предприятий индустрии туризма. В рамках программы осуществляется обмен опытом в решении конкретных экологических проблем. Наиболее активные ее участники, внесшие вклад в защиту окружающей среды, поощряются.

Одновременно с диверсификацией экотуристической деятельности отмечается процесс сближения экологического туризма с другими видами путешествий. Тяга к природе присутствует и в массовом туристическом движении. Купально-пляжный отдых, круизы, деловые поездки нередко включают посещение национальных или природно-этнографических парков. Границы собственно экологического туризма становятся все более размытыми, а его масштабы и социально-экономическое значение с трудом поддаются описанию.

Классификация путешествий и туризма имеет большое научное и практическое значение. Она позволяет упорядочить знания и глубже познать сущность глобального туристического обмена. С изменением требований, предъявляемых к объему и качеству туристических услуг, и появлением новых видов и форм туристической деятельности она постоянно находится в процессе совершенствования и не может считаться окончательной.

1.5. Основные периоды, выделяемые в истории туризма

Туризм как массовое социальное явление стал складываться лишь после Второй мировой войны, хотя корни туризма уходят в глубокое прошлое. В истории развития путешествий и туризма различают четыре этапа:

- от древности до начала XIX в.;
- от начала XIX века до начала XX в.;
- от начала XX века до Второй мировой войны;
- после Второй мировой войны до наших дней.

В основу данной периодизации положены технико-экономические и социальные предпосылки, а также целевые функции туризма на разных этапах развития.

Первый этап развития путешествий и туризма называют *предысторией туризма*. Начало этого этапа относится к античному периоду (Древняя Греция и Рим), когда основными мотивами путешествий были торговля, паломничество, лечение и образование. В этот период зародились спортивные путешествия. Например, участники и зрители Олимпийских игр добирались до места соревнований из самых удаленных уголков Греции. Позже, в Средние века, ведущим стимулом к путешествиям становится ре-

лигиозный фактор – поклонение святыням христианства и ислама. Эпоха Возрождения ослабляет религиозные мотивы и усиливает индивидуальный характер путешествий.

В эпоху Просвещения путешествия с большого носили образовательную направленность. Например, молодые дворяне отправлялись в своеобразный «гран-тур» по Европе, для того чтобы получить престижное образование, дающее право заниматься политической или общественной деятельностью. Такой маршрут зачастую начинался в Лондоне, затем студенты отправлялись в Париж, после чего продолжали свое образование в Генуе, Милане, Флоренции и Риме, обратный путь пролегал через Швейцарию, Германию или Нидерланды.

До середины XIX века путешествия имели ряд отличительных черт: во-первых, средства передвижения были примитивными; во-вторых, путешествие было не самоцелью, а необходимым условием и средством достижения какой-либо другой цели (например, торговля, лечение, образование, поклонение святыне и т.п.).

Развитие мануфактурного производства и промышленные перевороты XVIII – XIX вв. в ведущих европейских странах внесли изменения в экономическую жизнь общества. В результате развития производительных сил общества происходит разграничение рабочего и свободного времени наемного работника. Это создало предпосылки для второго этапа развития путешествий и туризма.

Второй этап развития путешествий и туризма называют *элитарным туризмом*. Именно на этом этапе начинают создаваться первые специализированные предприятия по оказанию туристических услуг. Важнейшую роль на этом этапе развития путешествий и туризма сыграли революционные изменения в транспорте. Изменились средства передвижения. В 1807 г. изобретателем Робертом Фултоном был сконструирован и построен первый пароход. Первый паровоз был создан Джорджем Стефенсоном в 1814 г. Совершенствовались средства доставки почтовых отправок и связи, расширялись сети дорог. Все это обусловило большую надежность и скорость передвижения. При этом расходы на путешествия снижались за счет более экономичных средств передвижения.

В середине XIX в. возникают первые пароходные компании, которые осуществляли доставку переселенцев из Европы к берегам Северной и Южной Америки.

Научно-технический прогресс и социальная борьба трудящихся за свои права, а также растущее благосостояние общества создали возможность путешествовать для большинства людей. Повышение качества и надежность транспортных перевозок наряду с их удешевлением обусловили

существенное увеличение туристических потоков. Возникли первые предприятия, специализировавшиеся на обслуживании временных посетителей. На смену скромным пансионатам приходят первые гостиницы.

В 1801 г. в г. Баден-Баден в Германии открылась гостиница «Бадише-Хоф». В 1812 г. в Швейцарии вводится в эксплуатацию отель «Риги-Клестерли», в 1832 г. построена гостиница в городе Фаульхорн. В городе Интерлакене (Швейцария) в 1859 г. построен «Гранд-отель Швайцерхоф».

В Германии на рубеже XVIII – XIX вв. возникают первые курорты минеральных вод – в Хайлигендаме, Нордернее и Травемюнде.

В период становления туризма строились в первую очередь роскошные гостиницы, которые обслуживали представителей аристократических кругов. Но во второй половине XIX в. индустрия путешествий расширяет сферу производства. К предприятиям гостиничного хозяйства добавляются первые бюро путешествий, в задачу которых входила производство туристического продукта и реализация его конечному потребителю.

Примером первого *пэкидж-тура* (комплекс туристических услуг, продаваемый по единой цене) может служить групповой тур на отдых, организованный Томасом Куком в 1841 г. Комплекс услуг включал в себя двадцатимильную поездку по железной дороге, чай, булочки и музыкальное сопровождение – духовой оркестр. Вся поездка стоила каждому пассажиру всего один шиллинг. Естественно, что изначально Т. Кук преследовал не коммерческие, а, скорее, социальные цели. Он стремился подобной акцией привлечь внимание к возможностям рационального использования рабочего и свободного времени.

После этого в течение 20 лет в Великобритании возникли множество новых бюро путешествий. Начиная с 1862 г. появляются первые каталоги туристических поездок, что стало следствием увеличения туристического спроса. В Германии первое бюро путешествий было основано в 1863 г. в городе Бреслау (совр. Вроцлав, Польша). Оно имело тесные контакты с пароходными компаниями и в начале XX в. активно рекламировало и продавало морские и речные круизные развлекательные поездки. Тем не менее, в конце XIX – начале XX вв. дальние туристические поездки могли себе позволить немногие.

Третий этап ознаменовал собой начало становления *социального туризма*. Первая мировая война, экономическая депрессия 1930-х гг. и Вторая мировая война оказали негативное влияние на развитие путешествий и туризма. Вместе с тем, именно в этот период появляются элементы массового туризма, который достиг своего расцвета в послевоенные десятилетия.

Например, в это время в Швейцарии возникает компания «Отель-план», которая в настоящее время является одним из крупнейших произ-

водителей туристических услуг в этой стране. В основе образования компании в 1935 г. лежали идеи ее создателя Готтлиба Дугтвайлера о том, что вовлечение «маленького человека» в туризм оказало бы неоценимую помощь гостиничному хозяйству. Массовые дешевые туристические поездки становятся основным продуктом компании. Уже в первом финансовом году она реализовала более 50 тысяч туристических путевок.

Четвертый этап называется этапом *массового туризма*. Именно в этот период путешествия и туризм приобретают массовый характер. Из предмета роскоши они становятся потребностью для большинства населения индустриально развитых стран. Формируется индустрия отдыха и развлечений со своими институтами, продуктом, производственным циклом, методами организации и управления производством.

В западноевропейских странах в этот период активно создаются туристические компании, гостиницы, предприятия досуга и развлечений. Европейский туризм 1950-х гг. был ориентирован преимущественно на американских туристов и являлся источником валютных поступлений. В 1960-е гг. и до середины 1970-х гг. в Западной Европе наблюдался быстрый рост как выездного, так и въездного туризма, а также увеличение числа туристических предприятий и объемов их производства.

Важнейшим показателем завершения процесса формирования массового туризма является интенсивность путешествий и туризма в той или иной стране. Интенсивность путешествий и туризма показывает, какая часть населения страны ежегодно совершает хотя бы одну туристическую поездку и рассчитывается как процентное отношение ко всему населению страны или к той его части, которая старше 14 лет. Когда интенсивность туризма превышает 50 %, то можно говорить о сформировавшемся массовом туризме.

После Второй мировой войны в спросе и предложении на мировом рынке туристических услуг произошли коренные изменения, которые дают основание говорить о том, что массовый конвейерный туризм трансформировался в массовый дифференцированный туризм. И в первом, и во втором случае речь идет о массовом туризме, в котором принимают участие не только элита, но и средний класс, а начиная с 1980-х гг. – и население с невысоким уровнем доходов.

Конвейерный туризм предполагает относительный примитивизм и однородность потребностей и мотиваций туристов и, соответственно, обезличенный конвейерный характер производимых услуг.

Дифференцированный туризм отличают разнообразие потребностей и мотиваций туристов, множественность узкоспециализированных сегментов в

туристическом спросе, разнообразии предлагаемых услуг и ярко выраженная специализация туристического предложения. Для дифференцированного туризма характерен широкий ассортимент услуг. Туристическая компания, как правило, предлагает определенное количество видов туристического продукта, каждый из которых имеет множество вариантов выбора. Переход от конвейерного к дифференцированному туризму совершался одновременно с переходом от рынка производителей к рынку потребителей.

Определяющим мотивом поведения потребителя туристических услуг в этот период являлся рекреационный аспект туризма. Отдых рассматривался как средство восстановления физических сил с целью продолжения труда. Расширение объемов спроса на рынке туристических услуг сопровождалось активным ростом предприятий туризма и гостеприимства. Туристические услуги стандартизируются и предлагаются в виде комбинированных «пэкидж-туров».

На рубеже 1960 – 1970 гг. формируется общество потребления материальных благ, т.е. потребление ради потребления. Рынок производителей сменяется рынком потребителей. Усложняется мотивация туристического спроса. Наряду с рекреационным туризмом все большее значение приобретают образовательный, коммуникативный и инвестиционный аспекты туризма.

Вследствие расширения объемов туристического спроса и предложения в туристическую отрасль поступает капитал из других сфер экономики. Особую активность проявляют транспортные и торговые предприятия.

Таким образом, со второй половины 1970-х гг. можно говорить о расцвете конвейерного туризма, который в настоящее время постепенно трансформируется в дифференцированный туризм.

Тема 2. ПУТЕШЕСТВИЯ КАК ФОРМА МЕЖКУЛЬТУРНЫХ КОММУНИКАЦИЙ

2.1. Водные пути (реки, моря и океаны) – естественные «дороги» развивающихся цивилизаций и факторы межкультурных коммуникаций.

2.2. Путешествия как средство распространения культур.

2.3. Культурная диффузия и ее основные проявления.

2.4. География странствий мифологических героев древнего мира.

2.1. Водные пути (реки, моря и океаны) – естественные «дороги» развивающихся цивилизаций и факторы межкультурных коммуникаций

Старейшие из известных больших государств или цивилизаций возникли на Древнем Востоке в долинах рек Нила, Тигра и Евфрата, Инда, Ганга, Хуанхэ и Янцзы, а также на побережье Средиземного моря в Древней Греции и Древнем Риме. Своим развитием эти великие цивилизации обязаны не только плодородным землям и иным богатствам, но и мощному для своего времени транспорту, прежде всего водному.

Египет, по свидетельству Геродота, за 5 тыс. лет до н. э. обладал многочисленным речным и морским флотом, на котором была занята огромная армия людей – 700 тыс. чел. По Нилу на плотках и судах в больших количествах перевозились продукты земледелия и животноводства, ремесленные изделия, лес, строительные материалы для крепостей, храмов, дворцов, жилищ и, в частности огромные каменные блоки весом до 3 т для постройки пирамид и статуй.

Мореплавание в Египте получило особенно большой прогресс в эпоху завоевания Египта греками-македонцами. Наиболее крупный порт в Александрии был оснащен уникальным маяком высотой 200 м (на о. Фарос). Ночью свет от костра отражался металлическими зеркалами. Недаром фаросский маяк считался одним из 7 чудес света.

Задолго до нашей эры в Египте строили огромные корабли. Один из них, например, имел длину 93 м; 200 весел, за которыми сидели свыше 1500 гребцов. Его борта были защищены крепостной стеной с 24 башнями; на носу были укреплены 7 таранов; корма снабжена 4 рулевыми веслами по 15 м длиной; судно было снабжено 4 деревянными и 8 железными якорями. Корабль вмещал 3-тысячное войско.

О понимании египтянами важной роли водных путей говорит также факт первой попытки сооружения ими канала для связи Средиземного моря с Красным, которая относится ко времени Рамзеса II Великого (XVI в. до н. э.). Главной побудительной причиной считают стремление Египта развить торговлю с Аравией, откуда Египет, в частности, получал медь.

Вторая попытка соорудить канал была предпринята около 610 – 595 гг. до н.э. фараоном Нехао, который, видимо, знал о возможности выхода в Индийский океан. По Геродоту, Нехао нанял финикийских моряков для исследования Африки. Выйдя из Красного моря, они обогнули весь континент и через 2 года прибыли в Египет со стороны Гибралтара. Однако жрецы воспротивились этому, и работы остались незавершенными, только примерно через 100 лет при Дарии I Средиземное и Красное моря были соединены.

В Месопотамии, где древнейшие племена шумерской цивилизации занимались земледелием уже в VII – V тысячелетиях до н. э., реки Тигр и Евфрат использовались как источники воды для поливного земледелия и одновременно выполняли важную транспортную функцию, в частности по перевозке материалов для сооружения и эксплуатации предохранительных плотин, искусственных каналов и водохранилищ, а также для осушения болот. По мере дальнейшего развития земледелия, скотоводства и ремесел и расширения торговли роль судоходства возросла. На протяжении примерно 1000 лет с III до II тысячелетия до н. э. на берегу Евфрата маленький поселок Вавилон превратился в крупнейший город Междуречья – центр Вавилонского царства, существование которого было бы невозможным без подвоза разнообразных грузов, необходимых для его строительства и жизни населения.

О том, что названные и другие реки древних государств имели большое значение, свидетельствуют сохранившиеся следы работ, проводившихся по расчистке русел, в особенности в устьях, которые время от времени заносились илом, затруднявшим судоходство. Нередко постоянно заносимое русло оставляли в естественном состоянии, а параллельно ему сооружали искусственные судоходные каналы. Так, в Вавилоне в VI в. до н. э. параллельно Евфрату был построен канал длиной около 600 км, остатки которого сохранились до настоящего времени. Примерно через 200 лет вместо этого канала был сооружен другой, более совершенный.

Финикия, занимавшая узкую полосу земли на восточном берегу Средиземного моря, славилась выдающимся искусством судостроения и мореплавания. Еще в III тысячелетии до н. э. финикийцы ходили на своих судах в Египет и к Эгейскому морю, а во II тысячелетии достигали «Геркуловых столпов» (Гибралтара). В VI в. до н. э. финикийские суда проходили через Гибралтарский пролив и вдоль западного берега Африки. Известны также их рейсы вокруг Африки и к берегам Англии. Они первыми применили парус 3000 лет назад и ходили на парусных лодках в страны Азии и даже на американский континент.

Морские экспедиции финикийцев не только обслуживали торговлю, но и сопровождалась основанием колоний, которые впоследствии превратились в крупные торговые города. Одна из таких колоний была основана около 800 г. до н. э. на побережье Северной Африки в районе современного Туниса. Это был Карфаген. Морской порт Карфагена даже по современным понятиям был достаточно совершенным. С моря он был закрыт двумя молами, на концах которых устанавливались маяки. В Карфагене базировался мощный флот финикийцев.

Древняя Греция – мощное рабовладельческое государство – самой природой было предназначено к роли морской державы. При относительно небольшой территории сильно изрезанное побережье континента и многочисленные острова предопределили зависимость всей деятельности государства от успехов мореплавания. И действительно, греки не только сравнивались с финикийцами, но и превзошли их в искусстве судостроения, мореходства и сооружения портов.

Основным портом Эллады был (ныне действующий) порт Пирей, который соединялся с Афинами великолепной дорогой, огражденной высокими стенами. Через Пирей шел основной поток грузов непосредственно в Афины и в глубь континента, а также в обратном направлении.

В греческих портах сооружались молы, причалы, доки, ремонтные мастерские и другие службы, характерные для портов нашего времени. Считают, что именно древние греки применили в строительстве бетон. Они предприняли попытку прорыть Коринфский канал, чтобы сократить путь при выходе судов из района Пирея в Ионическое море.

Греческие мореплаватели еще в VIII в. до н. э. ходили во все районы Средиземного моря, а также в Черное и Азовское моря и в течение 2-3 последующих столетий основали много колоний, включая такие, которые были на месте современных: Каира, Марселя, Туниса, Белгорода-Днестровского, Севастополя, Керчи, Азова.

Афины, которые были ядром афинского морского союза, олицетворяли морскую державу. Богатство Афин росло не только за счет внутреннего производства, но и за счет прибылей от пошлин и торговли. Нет сомнения в том, что расцвет греческой науки и культуры, в частности, архитектуры и скульптуры, блестящими представителями которых являются Пифагор, Сократ, Аристотель, Гомер, Геродот, Плутарх, Фидий и множество других, был связан с изучением и усвоением опыта всех государств и народов, который был относительно легко доступен древним грекам благодаря мощному морскому транспорту.

Индия своим развитием во многом обязана крупнейшим рекам и Индийскому океану. В долине Инда археологи обнаружили следы так называемой протоиндийской культуры, существовавшей 5000 лет назад, а также развалины крупных городов, относящихся к III и II тысячелетиям до н.э., население которых занималось земледелием, скотоводством, ремеслами, в частности, обработкой меди и золота, строило роскошные храмы и дворцы, крепости и водопроводы. Здесь были сооружены оросительные каналы, которые вместе с основными руслами рек несли и транспортную нагрузку. Священный Ганг почитался древними индусами не только как источник воды, но и как великий транспортный путь. В районе современного Бомбея найден древний порт, который был сооружен примерно 4000 лет назад.

В древнем Китае река Хуанхэ, а также Янцзы широко использовались как транспортные магистрали. В I тысячелетии до н.э. в древнем Китае было начато сооружение каналов, система которых впоследствии соединила обе названные реки. Ранее, чем известная Великая китайская стена, достопримечательностью стал Большой или Императорский канал протяженностью свыше 1000 км. Некоторые историки считали, что канал был создан только для оросительных целей, другие на первое место ставили его транспортное назначение, мотивируя это, в частности, тем, что по его берегам были проложены каменные «бечевые» дороги, имеющие целью проводку судов на канатной тяге с помощью животных или бурлаков. Имеются свидетельства о перевозке по этому каналу преимущественно риса из южных районов в северные, где нередко возникал голод.

Большая работа по развитию водного транспорта была осуществлена в Китае, где в VII и VIII вв. н. э. в дополнение к действовавшему Императорскому каналу было построено еще 2 канала меньшей протяженности, позволивших включить в общехозяйственную систему бассейны новых рек (кроме Янцзы и Хуанхэ) и обслужить речным транспортом значительно большую территорию, чем ранее. По китайским каналам ходили крупные суда грузоподъемностью до 1200 – 3600 т с одним парусом, но они обычно буксировались 10 – 12 лошадьми. Никаких пошлин за пользование каналами в Китае не взималось, что способствовало развитию производства и торговли.

Понимая исключительно важное значение каналов для жизни Китая и, прежде всего для выращивания риса и для транспорта, китайцы не считали ученым человека, если он не знал все о каналах своей провинции. Губернаторы же обязаны были знать не только историю каналов, но и методы расчета плотин, шлюзов, мостов и т.п. Города в Китае ставились так, чтобы они были доступны судам, и чтобы в них было больше каналов. В средние века каналы сооружались в Индии и в ряде других стран Азии.

Древний Рим, ставший на рубеже I и II вв. н.э. могущественной рабовладельческой империей, своим прогрессом также во многом обязан транспорту, в особенности после захвата самого сильного на Средиземном море карфагенского флота, а также флота Греции. Наряду с морским флотом жизненно важное значение для прогресса имели крупные речные артерии. Чтобы облегчить и развить судоходство, здесь также сооружались искусственные каналы. Так, на Тибре и Роне римляне построили каналы еще в начале новой эры.

В Европе наибольшее транспортное значение имели Дунай, Рейн, Эльба, а у славянских народов – Днепр, Двина, Днестр, Буг, Волга, Дон. На территории восточных славян еще в VIII столетии существовали дальние торговые пути. Главные из них шли из Бухары и Персии по Хвалынскому (Каспийскому) морю и далее по Волге, Мологе, Чагодоше с волоками на Тихвинку, Сясть и на Ладожское озеро, откуда по Неве в Балтийское море. С Волги можно было пройти в Балтийское море по р. Тверца, через волок у Вышнего Волочка на Мету и в Новгород, или по Шексне волоком на Вытегру, Онежское озеро, Ладожское озеро и Неву. Существовал также путь с Волги на Оку, далее по малым рекам с волоками на Десну и Днепр с выходом на юг до Черного моря, а также на север по Березине с волоками на Западную Двину и на запад по Припяти.

Однако более известен водный путь «Из варяг в греки», связывавший Константинополь с Киевом, Новгородом и Балтийским морем с помощью Днепра, малых рек (с волоками на р. Ловать, озеро Ильмень, р. Волхов, Ладожское озеро) и Невы. На этих водных дорогах найдены не только византийские, но и арабские деньги, что свидетельствует об обширных торговых связях восточных славян, которые включали также Азовское море и Дон. На указанных путях выросли такие торговые города, как Тан (Азов), который был одновременно и складочным пунктом для товаров Венеции, Генуи, а также Керчь, Киев, Полоцк, Смоленск, Новгород, Рига, Владимир, Тверь и др. В связи с оживленной торговлей по Балтийскому морю с ганзейскими городами росли и развивались Новгород, Рига, Ревель (Таллинн) и др. С созданием морского порта на Северном море получил мощный импульс к развитию Архангельск.

2.2. Путешествия как средство распространения культур

Туризм является не только видом рекреационной, восстанавливающей работоспособность и естественную гармонию человеческого организма деятельности, но и таким ее видом, который расширяет каналы коммуникации между различными социумами в условиях современных глобализационных процессов. В этом контексте и в этой своей функции туризм может служить

средством расширения объема согласованной взаимодействия социальных субъектов, в том числе и целых социумов в существующем глобальном пространстве, с целью решения насущных глобальных проблем.

Эвристическим для понимания социальной и культурологической сущности туризма является его понимание как перемещение больших групп людей в иную социокультурную и коммуникативную среду. Такое постоянное пребывание значительных представителей одной культуры в социальном пространстве другой культуры означает, что анализ социокультурной структуры и динамики большинства общественных организаций требует постоянного учета эффекта туристической кросс-культурной межрегиональной коммуникации, которая в значительной мере ускоряет взаимодействие культур различных регионов планеты, которые принадлежат разным странам или к одной полиэтнической стране. Бесспорно, что такое интенсивная взаимодействие и коммуникация представителей различных социумов ускоряет взаимодействие систем ценностей индивидов и социальных групп, совершенствует язык их взаимодействия и взаимопонимания, способствует большей координации их действий в различных сферах общественной жизни – экономической, политической, экологической, культурной.

По масштабам передвижения и контакта представителей одного социокультурного региона с представителями другого туризм, расцвет которого приходится на вторую половину XX – начало XXI века, значительно превосходит другие заметные перемещения больших групп людей, имевших место в истории человечества. Ежегодно 700 млн жителей планеты принимают участие в выездном туризме, а 2,2 млрд – во внутреннем. Благодаря этому международная экономика, политика, культура постепенно становятся всемирными экономикой, политикой, культурой. Постоянное пребывание больших групп людей из развитых стран, которые привозят с собой немалые суммы денег, создает в развивающихся странах большое количество рабочих мест в индустрии туризма и смежных отраслях, сближает экономические уровни жизни этих стран. Благодаря туристической деятельности в соответствующие регионы многих стран вкладываются значительные средства на охрану природы и развитие культуры, охрану памятников истории и традиционных промыслов. Изучая потребности и интересы друг друга, путешествующая и принимающая стороны создают базу для более глубокого социального взаимодействия, в результате которого вполне могут сформироваться сначала значительные региональные политические объединения. Таким образом, увеличение масштабов перемещения больших групп людей в другое социокультурное пространство

является одной из важнейших тенденций современного мирового развития, которая существенно трансформирует сущность современного общества.

Вполне очевидно, что восприятие туристом новой географическо-ландшафтной и (или) культурно-исторической среды происходит обычно в состоянии релаксации, а также активизации познавательного интереса. Турист входит в состояние незаинтересованного эстетического, культурно-мировоззренческого восприятия. Поэтому заслуживает внимания анализ развития личности туриста в процессе осуществления им туристской деятельности, гармонизации противоречивых сторон его жизненных мотиваций, углубленный диалог с необычной культурой, в которую он на некоторое время погружается.

Поэтому прежде всего проанализируем личностное измерение туристской деятельности как одно из оснований формирования незаинтересованной в непосредственном коммерческом результате коммуникации личностей как представителей разных социумов и культур. Ведь одним из решающих факторов, обуславливающих туристическую деятельность, является стремление человека к развитию собственной личности, желание глубже познать как окружающий мир, так и самого себя.

Это инициирует вопрос о важности исследования личностного измерения туристской деятельности для понимания внутренних механизмов, которые стимулируют человека стать туристом, определяют то, что ожидает получить турист, основных мотивов, которые побуждают его к этому, мотивационные и ценностно-реализационные этапы осуществления этой деятельности, а также влияние данного процесса на изменения в физическом, психологическом и морально-психологическом состоянии личности.

Существенным аспектом в синергетическом взаимодействии социокультурных систем является туристическая коммуникация. Ведь в разносторонних контактах представителей одного общества с представителями другого происходит взаимодействие социокультурных ценностей, способов жизни, мировоззренческих ориентаций и практических интенциональностей больших групп людей, принадлежащих к разным социальным организациям. Одним из основных каналов взаимодействия различных общественных систем и административно-территориальных единиц определенной социальной системы является коммуникация.

Главной особенностью межкультурной коммуникации в туризме является непосредственный контакт индивидов и их групп в отличие, скажем, от опосредованного контакта через электронные средства коммуникации.

В процессе коммуникации происходит передача от одного социального субъекта другому своих ценностно-мировоззренческих предпочтений и ориентиров, взаимопонимания. Действия индивидов, направленные и

сознательно ориентированные на их смысловое восприятие другими индивидами, называют коммуникативными действиями. В результате коммуникативного взаимодействия людей устанавливается социальная общность, интегрированность общества.

Важными функциями коммуникации является побуждение одними субъектами других к деятельности (приказ, просьба, убеждение, внушение), передача истинной или ложной информации, установление и поддержание контакта, рассчитанное на восприятие другого субъекта, выражение собственных идей и переживаний.

Сфера туризма является такой сферой (прежде всего для туристов), в которой устанавливаются отношения доверия, солидарности, взаимопонимания между представителями различных этносов, культур, социумов, которые постепенно распространяются на отношения между этими этносами, культурами, социумами в целом. Коммуникативные отношения, основанные на взаимопонимании, диалоге, духовности, устанавливаются как между туристами и туристическими фирмами и представителями местной культуры и общества, так и внутри самих туристических групп, которые могут быть как специально организованными, так и стихийно созданными.

Коммуникация в путешествии может быть запланированной или незапланированной.

Можно различать несколько видов коммуникации в туризме. Это может быть стихийная коммуникация туристов в местах курортного отдыха, например, на морском или горном курорте.

Другой будет коммуникация туристов, которые посещают историко-культурные памятники, культурно-зрелищные мероприятия, театры, концерты, олимпиады, другие спортивные соревнования, карнавалы.

Совсем другим, более глубоким и специализированным, будет общение во время конгрессов, научных конференций, семинаров, симпозиумов и т.п.

Особой будет коммуникация в паломническом туризме, во время длительных посещений монастырей, школ медитации и духовного самосовершенствования. Много туристов в течение года осуществляют несколько путешествий различных типов, которые могут последовательно охватывать почти все из перечисленных выше видов коммуникаций.

Уровень межкультурной, межсоциумной коммуникации в туризме определяется уровнем личностного и цивилизационного развития представителей разных социумов, которые непосредственно контактируют между собой, а также созданием благоприятных условий для такой коммуникации.

Производительность и результативность туристической коммуникации зависит от мотивационной готовности субъектов коммуникации. В туристической поездке благодаря контакту с другими культурами и образами

жизни у туриста может инициироваться глубинная внутренняя коммуникация с собственным культурным (и/или коллективным) бессознательным, которая будет стимулировать творческое личностное саморазвитие и самореализацию индивида.

Кроме того, межкультурная межличностная коммуникация не исчезает после возвращения туристов из путешествия, но продолжается в их собственной социокультурной среде в «снятом» виде (Г. Гегель). Духовно и культурно обогащенные после путешествия, туристы переносят межкультурный, межцивилизационный коммуникативный процесс в собственное социокультурное пространство, реинтерпретируя воспринятые во время путешествия заимствования, а также эксплицированные благодаря межкультурному диалогу собственные коллективно-бессознательные социокультурные модели. Вместе с этими процессами формируется универсальный язык глобальной коммуникации, которая охватывает не только экономическую, политическую, научную, торговую, правовую, но и чувственно-эмоциональную и идейно-смысловую сферу. При этом такая универсальная речь отнюдь не нивелирует культурную самобытность и личностную индивидуальность самых разнообразных субъектов этой коммуникации.

Когда человек попадает в социокультурную среду, которая отличается от привычной для него, он вступает в контакт с другим мироощущением и мировосприятием, свойственным этому новому среде. Если «*homo viator*» (человек путешествующий) вступает в глубинную экзистенциальную коммуникацию со специально подготовленной частью местного населения (экскурсоводы, историки, археологи, литературоведы, искусствоведы, вообще культурные гиды), то может произойти диалог между мировосприятием, мироощущением и миропониманием представителей этих контактирующих культур. Особенно важными для мировоззренческого взаимопонимания является ознакомление с мифологемами, легендами, философскими представлениями.

Не исключено, что такой контакт с нестандартным мировоззрением может создать повод для целенаправленного осознания собственного мировоззрения и миропонимания, а также осознания общих и отличительных черт, принципов, парадигм собственного и другого мировоззрения. Благодаря этому турист начинает осознавать границы и особенности собственного мировоззрения, глубже понимать межличностные и общественные отношения как внутри собственного социума, так и мировоззренческие универсалии всего глобального сообщества, которые раскрываются через конкретные формы локальных различий в мировосприятии и мировоззрении людей. Благодаря этому у туриста формируется непосредственное ощущение единства человечества.

Важной составляющей мировоззрения человека является система ценностей и ценностных ориентаций. Ценностные ориентации являются важнейшими элементами внутренней структуры личности. В них отражается выборочное, субъективное отношение личности к объективным условиям жизни. Важнейшей функцией этих ориентаций является функция регулятора поведения индивида. В процессе межкультурной коммуникации, которая осуществляется на протяжении путешествия и продолжается в «снятом» виде после ее завершения, происходит определенная трансформация ценностных ориентаций, их сравнивают с другой конфигурацией базовых жизненных ценностей, воспринимают их общие и отличительные черты.

Особая роль туризма в формировании высокого уровня моральной солидарности вытекает из незаинтересованных в коммерческой выгоде мотиваций массового субъекта туристической деятельности. Турист, конечно, платит определенную сумму денег за туристические услуги, но при этом стремится интересно и познавательно провести время отдыха.

Это создает предпосылки того, чтобы субъект туристской деятельности уже заранее сформировал себе установку на положительный результат путешествия – отдых, познание окружающего социально-культурного мира и стремился в основном положительно проявить в другой социальной и культурной среде свои лучшие нравственные качества. И хоть туристская деятельность в сфере межсоциальной коммуникации по своему значению уступает международной политике и экономике, однако по уровню позитивного потенциала, направленного на объединительные цели глобального общества, она наверняка превосходит упомянутые сферы деятельности. Таким образом, туристская деятельность, кроме своей прямой и непосредственной рекреационной функции, выполняет также и важную цивилизационную, гуманизирующую и, в конце концов, функцию своеобразной сети коммуникации, направленной на интеграцию ценностей и согласование целей разных социумов в глобализационной деятельности.

2.3. Культурная диффузия и ее основные проявления

Культурную диффузию можно определить как процесс (и одновременно результат) распространения (взаимного проникновения) явлений разных взаимодействующих культур. Процессы культурной диффузии впервые оказались объектом и предметом изучения и исследования в конце XIX века.

Туризм является одной из движущих сил культурной диффузии. Развитие туризма наблюдается сейчас в большинстве стран – массовый туризм яв-

ляется носителем новых жизненных стилей, новых привычек, новых технологий, новой моды. Кто именно – турист или страна, в которую он направляется, – претерпевает большие культурные изменения, трудно сказать.

Путешествия или туризм – это один из мощных механизмов культурной диффузии. Если миграция, без сомнения, относится к переместительной диффузии, то туризм, пожалуй, служит каналом распространительной. Ведь главный признак туриста – это то, что он всегда возвращается домой.

Туризм можно определить как один из главных каналов культурной диффузии в современном мире. В плоскости производства туризм априори обречен на глобализацию благодаря свойствам самого туристического продукта, поскольку выход компании за пределы национальных границ является обычной туристической практикой. Сегодня в международном туризме процессы глобализации наиболее ярко воплощены в сегменте обслуживания, в котором транснациональные корпорации приобретают форму гостиничных сетей через систему франчайзинга. Сегмент обслуживания из всего комплекса туризма в наше время характеризуется если не самодостаточной, то очень высокой ценностью.

Чертами современного туризма как культурного элемента являются высокий уровень предсказуемости и управляемости рекреационного поведения; высокая эффективность и сконцентрированность удовольствий; вполне предсказуемые расходы; высокий уровень контролируемости туристической программы. Если в традиционной культуре путешествия символизировали ожидания необычного и эмоционально насыщенного культурного опыта, связанного с переживанием новой исторической и эстетичной реальности, то сегодня туризм превратился в индустрию удовольствий, касающихся не столько культурных, сколько физиологических аспектов потребления. Если ранее туризм ассоциировался с ценностями рискованного, но культурно насыщенного путешествия, то сейчас он превращается в систему получения концентрированных физиологических удовольствий – именно поэтому «обслуживание», точнее – его высокое качество, занимает самое важное место в туристической программе.

В 90-е годы XX в. мобильные технологии (от телефонов до Интернета) констатировали «смерть пространства» – ведь сжатие времени и пространства благодаря новым технологиям стало реальностью, а люди получили возможность приблизиться друг к другу. Частью этого сжатия явилось стремительное увеличение потоков туристов и путешественников, перемещающихся с места на место. Нужно различать виртуальное путешест-

вие (воображаемое, осуществляемое с помощью Интернета, телефона или телевизора) и реальное (физическое перемещение, происходящее в рамках индустрии туризма).

Пока отнюдь не очевидна замена реальных путешествий виртуальными, однако неопровержимо наличие сложных связей между ними и все большего сходства.

Реальное путешествие имеет много измерений и предполагает большее, чем когда-либо, передвижение людей через национальные границы. Благодаря огромной силе этого движения отношения почти между всеми обществами мира опосредованы потоками туристов.

Туризм превращается в центральный пункт современной жизни. Туристическая индустрия проникает в такие места, о которых раньше никогда бы не подумали как о туристических маршрутах. И если подавляющее большинство людей не является туристами, это не означает, что места, где они живут, не могут быть использованы как туристические. Природа, святыни, культурное наследие и прочее может использоваться индустрией как фактор привлекательности страны для туристических маршрутов.

Существует множество путей, позволяющих вовлекать людей и места в круговорот современного глобального туризма. «Глобальность» и «туризм» ныне неразрывно связаны друг с другом – это составляющие одного процесса. Более того, инфраструктура, потоки людей и образов, туристическая рефлексия, – все это должно быть осмыслено как единое целое, распространяющееся во всем мире, подобно другим явлениям глобализации.

Феномен туризма, о чем часто забывают, предполагает телесное измерение – ведь перемещение с места на место включает перемещение физических тел. Вот почему физические параметры туризма крайне важны, ведь тело не вечно. Отсюда – внимание к обслуживанию, к комфорту перемещений, что резко увеличивает количество потребляемых туристических мест.

Разнообразные технологические достижения, с одной стороны, удовлетворяют эстетические чувства, а с другой – расширяют возможности человека во внешнем мире. Все эти технологии обеспечивают стабильность в перемещениях туриста и сами перемещаются вместе с ним, изменяя пейзажи и города в странах, куда попадает турист.

Один из основных эффектов технологий – изменение природы туристского видения, восприятия. Статические формы туристского восприятия, внимательное и неспешное созерцание деталей природного или исторического пейзажа остались в прошлом. Сегодня можно говорить о мобильном восприятии – панорама постепенно смещается, оставаясь в виде трехмер-

ного изображения в видеокамере. Турист сегодня видит мир сквозь объектив камеры. Такой тип познания мира («панорамное восприятие») становится сегодня не просто доминирующим, а, пожалуй, единственным видом восприятия. Это началось еще в XIX веке – с появлением железной дороги.

Именно из окна вагона окружающий мир предстает как серия постепенно сменяющихся панорам. Железнодорожные путешествия благодаря чрезвычайной на то время скорости и комфорту перемещений стали первым шагом в разрушении пространства. Аналогичным образом развитие автомобильной отрасли привело к следующему эффекту – взгляд на мир сквозь ветровое стекло позволял в комфортных условиях оценить красоту и очарование незнакомых пейзажей. Незнакомую местность следовало не только осмотреть, ее нужно было запечатлеть на память – в виде сувенира, и тут на помощь туристу пришла фотография.

Особого внимания в связи с изменением восприятия и акцентом на комфорте туристического маршрута заслуживает тот факт, что ландшафты туристических маршрутов (это касалось сначала США, а потом и других стран) специально изменяли, чтобы они радовали глаз туриста.

Еще один вид туризма – «живые события» (концерт всемирно известной звезды, футбольный матч или похороны известной персоны).

Люди путешествуют по тем маршрутам, которые могут привести их к тому, что они хотят «ухватить» в реальном измерении. В условиях дефицита значимого в рутинной жизни современного человека стремление увидеть «вживую» конкретное событие служит важным фактором координации туристической инфраструктуры, ведь место, где что-то происходит, нельзя заменить другим. Недостаток эмоций в будничной жизни приводит не только к погоне за «выдающимися» событиями, но и к экстремальному туризму, жажде приключений, которые можно организовать в определенных местах за определенную плату.

Познание неизвестного мира нередко предполагает наличие этнических брендов. Реконструированная в танцах, украшениях, одежде и условно национальной кухне, этничность наций развивающихся стран должна соответствовать имиджу, сложившемуся у западного туриста благодаря рекламе уникальности материальной культуры данной страны. Исполнители танцев для туристов становятся знаками того, чем, по мнению туриста, они являются на самом деле. Иногда эти «перформансы» становятся определяющими символами конкретной культуры (так произошло, например, с культурой Гавайев). Такое представление – благодаря глобальному туризму – поддерживается и распространяется во всем мире, в результате чего эти культуры должны отвечать устойчивым стереотипам ради сохранения и увеличения туристических потоков.

Все предыдущие замечания указывают на существование в современном мире очень тесной взаимосвязи между туризмом как способом жизнедеятельности и всем полем культуры глобализирующегося мира. Не только туристы перемещаются в пространстве – перемещаются, распространяются, диффундируют объекты инфраструктуры, элементы и образы культуры.

Мобильная культура современного мира принуждает к перемещению. С одной стороны, экономические условия (прежде всего условия работы в ТНК) заставляют индивидов перемещаться из страны в страну так, что одна семья может проживать на разных континентах, а значит, путешествия и туризм становятся обязательной и неотъемлемой составляющей семейной жизни или просто дружеских отношений. Современная западная культура декларирует возможность, и даже необходимость туризма как неотъемлемой составляющей жизни в социуме. Культуры стали настолько мобильными, что право путешествовать по городам (и по другим культурам), пытаясь потребить их, граждане воспринимают как обязательное.

Здесь есть еще одно следствие, масштабы которого пока трудно оценить, а именно – если люди постоянно пребывают в состоянии движения, перемещения, то отличить дом от чужбины им становится все труднее. Современная культура предполагает и даже делает необходимыми разнообразные и пространственно неограниченные перемещения. Собственно, путешествия и туризм всегда были частью многих культур (включая паломничества в святые места), но никогда раньше туризм и потребление культур не приобретали таких форм и масштабов. По мнению некоторых авторов, туризм сыграл важную роль в становлении отдельных европейских наций – в XIX веке массовые туристические путешествия в столицу, к культовым сооружениям, памятникам национальным героям, памятникам архитектуры способствовали становлению национального сознания и идентичности.

Современный период видится как глобальная публичная сцена, на которой нации должны появляться, представляя себя в форме спектакля, зрелища ради того, чтобы привлечь как можно больше посетителей. Это глобальное инсценирование, в свою очередь, способствует тому, что объем реальных и воображаемых путешествий непрерывно возрастает.

Глобализация коренным образом изменила сущность туризма как феномена, превратив его, в какой-то мере, в способ жизнедеятельности и потребления культур. Разрыв между мобильными и немобильными жителями разных стран становится как никогда ранее ощутимым, в том числе и в результате массовости туризма и туристического продукта. Глобализация туризма – это ядро глобальной культуры, перевоплощающее все на своем пути благодаря безграничной мобильности (реальной и воображаемой, добровольной и вынужденной).

Более того, можно диагностировать конец туризма как такового, поскольку сходство поведения дома и на чужбине становится все более ощу-

тимым. Туристические места и маршруты покрыли весь земной шар, поскольку туризм как явление становится все более опосредованным, медиатизированным, тогда как места повседневного проживания тоже подлежат перепроектированию с учетом туристической модели.

Подытоживая рассмотренные выше свойства современного туризма, можно сделать вывод, что, вероятно, сам турист как воплощение жизненного стиля является сейчас не более чем объектом туристической индустрии на поле культурной диффузии, которая уже произошла без его участия. Впрочем, нельзя отрицать некоторого вклада туризма в процесс культурной диффузии – ведь для того, чтобы в азиатских или африканских странах появились рестораны «Макдоналдс» для туристов, должен был возникнуть как минимум спрос на них.

Диффузия может наблюдаться, прежде всего, на уровне туристической инфраструктуры, частично – языка, моды, ценностных ориентаций, жизненных стилей и экономического поведения. Туризм может образовывать как вертикальную диффузию (если речь идет о путешествиях людей из развитых стран в страны «третьего мира» за экзотикой), так и горизонтальную (туристическое сообщение между странами с одинаковым уровнем жизни или внутри страны – между районами с одинаковыми социально-экономическими условиями). Конечно, туризм по своей природе является в большей мере каналом диффузии между обществами, нежели внутри общества. Как канал распространительной, а не переместительной диффузии, туризм едва ли может кардинально влиять на структуру артефактов культуры, ее культурных образцов, норм и ценностей. Туризм как канал иерархической, а не контагиозной культурной диффузии затрагивает, к тому же, только определенные группы населения, задействованного в туристической индустрии. Поэтому индустрия туризма не касается глубоко скрытых культурных норм и ценностей той или иной культуры, даже упоминавшаяся выше симуляция специфических культурных элементов не может коренным образом изменить культурный комплекс. Эта имитация становится угрожающей для культурной аутентичности в том случае, если количество населения, задействованного в туристической инфраструктуре, оказывается непропорционально большим. Хотя, безусловно, выделение туристических зон внутри страны, которые должны отвечать требованиям туриста, привыкшего к проживанию в развитой стране, изменяет социокультурный ландшафт страны-реципиента. Что касается обратного влияния – ценностей «туристического объекта» на туриста, – то оно представляется маловероятным: индивидуальные случаи увлечения западного туриста культурой какой-либо незнакомой восточной страны явно имеют место, однако говорить о культурной диффузии здесь, пожалуй, не следует. Ведь туризм сегодня – это сложная и изоциренная модель культурного потребления, которое, впрочем, не влечет за собой изменения ценностных ориентаций.

2.4. География странствий мифологических героев древнего мира

Поскольку мифология и путешествия у древних людей были неразрывно связаны, описания первых путешествий можно найти уже в древнем эпосе.

Одним из древнейших произведений, дошедших до нас, является древнешумерский эпос о полубоггероическом правителе шумерского города Урук Гильгамеше, датированный примерно 2400 г. до н.э. О деяниях Гильгамеша повествуют пять шумерских героических сказаний. Одно из них – «Гильгамеш и Агга» – отражает реальные события конца XXVII в. до н.э. и рассказывает о победе, одержанной царем над войском города Киш, которое осаждало Урук. В сказании «Гильгамеш и гора бессмертных» герой возглавляет поход юношей Урука в горы, где они срубают вечнозеленые кедры и побеждают чудовище Хумабабу. Сказание «Гильгамеш, Энкиду и подземный мир» повествует о космогонических представлениях древних шумеров. В поисках человеческого бессмертия герой спускается в подземное царство. Наиболее известная версия эпоса, которая относится ко второй половине II тыс. до н.э., была найдена во время раскопок Ниневийской библиотеки царя Ашурбанапала. «Эпос о Гильгамеше» выложен на 12 глиняных табличках.

Приблизительно к XIII в. до н.э. относится путешествие аргонавтов под предводительством Ясона в Колхиду за золотым руном, описанное в поэме «Аргонавтика». Первым литературную обработку данного древнегреческого мифа дал поэт-лирик Пиндар (ок. 518 – 442/438 гг. до н.э.); потом его изложил древнегреческий поэт Аполоний Родосский (ок. 295 – 247 гг. до н.э.). Поэма «Аргонавтика» сохранилась до наших дней.

Большое внимание в произведениях древности уделялось Троянской войне (1194 – 1184 гг. до н.э.). Трагическая судьба Трои, подвиги, несчастья и путешествия ахейских и троянских героев, воевавших под ее стенами, были излюбленными темами народных сказаний и песен задолго до составления «Илиады» и «Одиссеи». Однако именно «Илиада» и «Одиссея» являющиеся наиболее известными произведениями древности, излагают события этой войны. Их авторство приписывается древнегреческому поэту Гомеру (прим. VIII в. до н.э.). Если в «Илиаде» описывается непосредственно ход самой войны, то «Одиссея» посвящена путешествиям царя Итаки Одиссея, который после долгих лет путешествия возвращается неузнаваемым к своей верной жене Пенелопе. Вергилий также посвятил Троянской войне свое бессмертное произведение «Энеида», которое может рассматриваться как римская параллель гомеровского эпоса. Главный ге-

рой Эней – один из главных защитников Трои – отправляется в путешествие после разрушения города. Вергилий рассматривает Энея также и как легендарного родоначальника Рима.

Об интересе к путешествиям у древних египтян свидетельствует «Сказка о потерпевшем кораблекрушение» (Среднее царство), а также «Путешествие Унуамона» (Позднее царство) – один из лучших произведений египетской литературы, повествующий о путешествии египетского чиновника.

Одним из ценнейших произведений древности может считаться Библия. Книга «Исход» повествует о сложной судьбе Моисея, который, согласно Библии, был основателем религии евреев, законодателем и политическим вождем израильских племен. В то время, когда родился Моисей, египетский фараон повелел истреблять всех еврейских младенцев мужского пола, и мать была вынуждена спрятать Моисея. Случайно его нашла дочь фараона, которая отдала Моисея на воспитание кормилице, которая по стечению обстоятельств оказалась его родной матерью. Дочь фараона полюбила Моисея как родного сына. Он рос при дворе фараона, и будущее обещало быть для него безоблачным. Однако когда юноша увидел, как смотритель-египтянин бьет еврея, он убил египтянина и вынужден был бежать. На горе Хорив (Синайский п-ов) Моисею явился ангел, который сообщил ему о том, что Бог наделяет Моисея способностью творить чудеса и поручает ему вывести из Египта народ Израиля. Сорок лет водил Моисей еврейский народ по Синайской пустыне. Хотя сам он не смог достичь Земли Обетованной, перед смертью ему все-таки была дарована возможность бросить взгляд на возделенную землю с горы Нево. В Библии также говорится о мудрейшем царе Соломоне, известном также строительством грандиозного храма – святыни еврейского народа, который был закончен в X в. до н.э. Слава о правителе Израильско-Иудейского царства и его грандиозном сооружении распространилась по всему Востоку. Соседние государи совершали путешествия издалека, чтобы увидеть иудейского царя. Таким было и посещение Соломона царицей Савской, которая одолела ради этого более тысячи километров по пустыне.

Пристальное внимание к путешествиям, которое нашло свое отражение как в древней мифологии, так и в литературных произведениях античности, подчеркивает, насколько большое значение имели путешествия в древнем мире.

Тема 3. ГЕОГРАФИЯ ДРЕВНИХ ПУТЕШЕСТВИЙ

- 3.1. Внутриэтнические миграции и этноэмиграция.
- 3.2. Факторы, влияющие на миграцию древних людей.
- 3.3. Шумерские путешествия.
- 3.4. Морская экспедиция царицы Хатшепсут.
- 3.5. Древнекитайские путешественники.
- 3.6. Финикийские мореходы.
- 3.7. Римские и греческие путешественники.
- 3.8. Странствия Геродота.

3.1. Внутриэтнические миграции и этноэмиграция

Необходимость в перемещениях и путешествиях возникла у наших предков еще в глубокой древности. Причем термин «путешествие» можно трактовать буквально, так как «ознакомление» с новыми территориями было жизненно необходимо. Перемещения (миграции) первобытных коллективов могли носить следующий характер:

1. Внутриэтнические миграции, когда перемещения происходили внутри территории, занимаемой первобытным коллективом.

2. Этноэмиграция, участие в которой принимали отдельные группы первобытных коллективов. Они выходили за пределы обитания своего коллектива и затем утрачивали с ним структурную связь.

3. Миграции собственно первобытных коллективов. Это был наиболее часто встречающийся тип миграции в древности. Он, в свою очередь, мог носить характер:

– переселения первобытных коллективов – перемещения его на новую территорию;

– расселения первобытных коллективов – перемещения одной или нескольких частей первобытного коллектива на другую территорию без потери структурных связей с первобытными коллективами;

– сегментации первобытных коллективов, по форме представляющей то же самое, что и расселение, но с одновременным созданием собственных мигрантов. Сегментацию первобытных коллективов можно характеризовать и как этническую парципацию. Иногда в результате этномиграционной сепарации мог разрушиться (распасться) и сам первобытный коллектив.

Первобытный коллектив, проживая на четко определенной территории, редко нарушал ее границы – это могло повлечь за собой столкновения с другими племенами, на чью территорию он вторгался.

Во внутриэтнической миграции принимали участие в той или иной степени все члены коллектива. Это были и сезонные миграции охотников, а впоследствии, когда появляется рыболовство – передвижения рыбаков за нерестящейся рыбой в реках или ее косяками в морях. В полной мере внутриэтническая миграция относится и к собирательству. В поисках съедобных растений, червей, насекомых, разнообразных личинок и т.п. люди должны были чуть ли ни ежедневно проходить многие километры по «своей» территории.

Этноэмиграция могла происходить по нескольким причинам. Группа охотников, рыболовов или собирателей могла удалиться на достаточно большое расстояние от своей территории обитания и по объективным причинам не смогла воссоединиться со своим коллективом. К объективным причинам можно отнести следующие факторы:

- климатические: разливы рек, извержения вулканов, сходы лавин, камнепады и др.;
- биологические: преследования группы людей хищниками или опасными для них крупными животными;
- социальные: погоня охотников за группой, вторгшейся на их территорию.

Вряд ли могли существовать сильные субъективные причины, заставившие первобытных людей покинуть свой коллектив. Жизнь не то что в одиночку, но и небольшой группой была просто невозможна во времена палеолита и мезолита. Недаром одним из наиболее страшных видов наказания было изгнание из племени. Это было осуждение на верную смерть или от хищников, или от голода.

3.2. Факторы, влияющие на миграцию древних людей

Миграция первобытных людей представляла собой распространенное явление. Переселения были необходимы. Климатические изменения носили, как правило, весьма продолжительный характер: наступление ледников или межледниковые периоды исчислялись десятками и сотнями тысяч лет. Они несли постепенное изменение флоры и фауны. Но могли быть и скоротечные катаклизмы, например землетрясения, которые вынуждали людей покинуть данную территорию. Но на миграции влияли не в последнюю очередь антропогенные факторы.

Охотники чаще всего убивали молодняк и самок – на них было проще охотиться, и их мясо было вкуснее. Это приводило к подрыву популяции. Часто охотники во время загонной охоты истребляли животных больше, чем необходимо. В эпоху верхнего палеолита произошло сокра-

щение на 75 % животных, чья масса была от 100 до 1000 кг и на 41 % – тех, кто весил от 5 до 100 кг. Это привело к кризису специализированной охоты, заставив людей не только «изобрести» новые виды оружия: лук со стрелами и др., но и начать поиски новых мест охоты, т.е. передвигаться, осваивая новые территории.

Собиратели часто устраивали палы: поджигали траву, чтобы дать возможность как можно быстрее появиться новым, более сочным растениям. В ряде районов не происходило восстановления прежнего растительного покрова, соответственно исчезали и животные. Людям приходилось искать новые территории. Особенно пагубно это отразилось на лесотундре в северных районах, чья зональная граница была отодвинута на юг.

Миграции как расселение также характерны для всего периода прайстории человечества. Уже в эпоху палеолита на Земле проживало около 2-3 млн человек. Но этот вид переселения переживал бум в эпоху неолита, когда вследствие неолитической революции население увеличилось как минимум в 10 раз. Неолитическая революция осуществила переход от присваивающего хозяйства к производящему. Появилось земледелие и скотоводство.

В эпоху первого общественного разделения труда на оседлых земледельцев и кочевников-скотоводов начинается дифференциация миграционных процессов в зависимости от вида деятельности. Демографический взрыв придал новую динамику рассматриваемым процессам. С началом неолитической революции происходит изменение обычных маршрутов, меняется их значение. Отныне надо отыскивать более удобные и тучные пастбища для скота, подбирать места для посева злаков, дающих максимальную урожайность. Вид деятельности кочевников-скотоводов прямо предполагал постоянные передвижения.

Расселение протекало чаще всего в форме интрузии. Это было характерно для земледельческих народов. Земледельческие племена вели, разумеется, оседлый образ жизни. Свообразными «якорями» оседлости являлись засеянные поля, загоны для скота и каменные, очень тяжелые зернотерки. Переселившись на новые пространства, земледельцы буквально «вгрызались» в него. Окультуренные участки прочно удерживались мигрантами, и на новые земли уходила лишь часть потомков. Развитие земледелия позволило начать создание антропогенного ареала культурных растений, возникла техника ирригации. Появление колесного транспорта позволило совершить прорыв за пределы густонаселенных территорий. В период энеолита расселение происходило в форме массовой стихийной земледельческой колонизации.

Для скотоводческих племен переселение часто носило характер инвазии, что действительно нередко было похоже на нашествие или нападение. Скотоводческим племенам, в отличие от их предков – охотников, часто приходилось отгонять свои стада во время кочевок через вражеские или засушливые территории.

В период присваивающего хозяйства миграции выступали в значительной мере как средство сохранения первобытных коллективов. Многого меняется при переходе к производящему хозяйству. Культурные растения и одомашненные животные быстро распространялись по ойкумене, зачастую удаляясь от центров происхождения своих видов на десятки тысяч километров.

Знакомство с новыми территориями было важно охотникам, которые должны были выслеживать животных. Очевидно, что охотникам приходилось значительно удаляться от своих стоянок.

Собирательство непосредственно было связано с передвижением. Женщины и дети должны были менять свои обычные маршруты хотя бы сообразно изменению времен года. Если учесть, что собирательство было более стабильным, чем охота, и одновременно помнить, что это была, в основном, пища растительного происхождения (малокалорийная), то для того чтобы прокормить членов первобытного «стада», а это до 40 особей, надо было собирать ежедневно чуть ли не до центнера различных корней, листьев и плодов.

В эпоху первобытности начинают закладываться и первые «торговые» маршруты. Обмен осуществлялся не только с соседними племенами, где он носил характер «дарообмена», если взаимоотношения были дружественными, или «немого» – если натянутыми или враждебными. Иногда «товар» мог пройти сотни, а то и тысячи километров, прежде чем доходил до потребителя.

К эпохе неолита появляются специальные встречные пункты – прообразы рынков. Эти встречные пункты для обменных операций располагались, как правило, на стыке границ проживания нескольких дружественных племен. Очень часто праздники, на которые прибывали соседние племена, использовались и для обмена. Со времени неолита активизируются обменные операции. Еще задолго до того как происходит третье общественное разделение труда, и выделяются как социальный слой собственно купцы, племена «делегируют» своих членов на известные и малоизвестные им территории для добычи/обмена необходимых товаров.

В доисторические времена наши предки, «путешествуя», в основном руководствовались внешней мотивацией, т.е. объективными причинами, главной из которых было выживание. Человек в те далекие времена был практически полностью зависим от природы. Любые природные измене-

ния могли стоять жизни. Уничтожение конкретных животных и растений не подлежало восстановлению в эпоху палеолита и мезолита, люди еще не знали скотоводства и земледелия. Зачастую единственно возможным выходом из кризисной ситуации был исход из родных мест в надежде найти что-то лучшее.

А была ли внутренняя мотивация у людей, чья жизнь, полная опасностей, давала им не много времени для досуга? Да, была. Австралийские аборигены по уровню своего развития в начале XX в. находились на неолитическом уровне. Европейские этнографы зафиксировали следующие характерные черты их жизни: «...Взаимные визиты и гонения представляют собой очень яркую и характерную черту быта всех австралийских племен. Визиты наносят друг другу разные группы даже тогда, когда они обитают очень далеко одна от другой. Эти визиты совершаются как целыми группами, так часто и отдельными лицами. Австралийцы предпринимают целый обход с визитами, которые продолжаются от нескольких недель до нескольких месяцев. Бывает, что какой-нибудь группе приходится провести в пути целую зиму, чтобы дойти до мест назначения».

Принятие и хождение в гости можно характеризовать именно как внутреннюю мотивацию. Так, например, когда созревают плоды какого-либо дерева, растущего в местности, занятой одной группой, то со всех сторон собираются представители других племен, которые беспрепятственно допускаются хозяевами для сбора плодов.

К внутренней мотивации относятся и «эмоции новизны», выражающиеся в стремлении расширить круг средств, удовлетворяющих потребности, путем ознакомления со всяким новым, неведомым и невиданным предметом, и импульсивное стремление к экономическому общению.

Потребность в знакомстве с новыми многообразными явлениями жизни, относящаяся к внутренней мотивации, составляла одну из естественных черт характера человека, начиная с эпохи первобытности.

«Брачные» путешествия становятся характерной частью быта при переходе от первобытного стада к родовой общине. Чтобы выбрать себе жену, необходимо было совершить путешествие на территорию обитания соседней родовой общины. Отголоски этого явления можно увидеть в генеалогических мифах, традициях и поверьях.

Появление постоянного все возрастающего прибавочного продукта приводит в действие еще один фактор миграций – военный. Этот фактор, имея, в основном, внешнюю мотивацию, носит и некоторые черты внутренней, например самоутверждение. При переходе общества к так называемой «военной демократии» начинаются захватнические военные походы.

ды. Они становятся составной частью жизни людей в период перехода к раннеклассовым обществам. Военные походы начинаются во времена энеолита, когда у тех или иных коллективов уже накапливается определенный излишек продукции. Во второй половине V тыс. до н.э. начинает изменяться социально-экономическая и демографическая ситуация в Передней Азии и на Балканах, создавая постоянную угрозу военных нападений на земледельческие центры. Это приводит к необходимости создания более крупных общественных систем – союзов племен.

В районах лесной зоны Центральной и Западной Европы наметился переход к подсечно-огневому земледелию. Это также вызвало рост прибавочного продукта, начало социальной стратификации и, как следствие, начало военных миграций и переход к субплеменным объединениям. Только в эпоху бронзы массовая земледельческая колонизация стала приобретать планомерно-организованный характер, демонстрируя черты экспансии.

Передвижения первобытных людей имели множественную мотивацию, они являлись характерной чертой их образа жизни. Все сколько-нибудь важные сферы жизни первобытного коллектива были непосредственно связаны с миграционными процессами. Можно констатировать, что жизнь первобытных людей без «путешествий» была бы просто невозможна.

3.3. Шумерские путешествия

Процесс познания человеком окружающего мира в той или иной степени связан с путешествиями. Потребность в установлении торговых связей заставляла людей отправляться в далекие края. Первые сведения о путешествиях и их роли в появлении великих культур дошли до нас в виде мифов, легенд, сказаний, библейских текстов и свидетельств древних авторов.

В XVII в. на Ближнем Востоке были найдены глиняные таблички с клинописными письменами, подтверждающими существование там великих центров мировых культур – Междуречья и Месопотамии. В этих письменах содержатся сведения и о первых путешественниках. Сведения о первых путешествиях содержатся и в древнем литературном памятнике Шумеро-Акадской культуры «Сказание о Гильгамеше». Там подробно описывается путешествие героя из города Урук во враждовавший с ним город Киш с целью установления мира и торговых связей.

Согласно этим письменам, шумерская культура считается одной из древнейших. По преданию, первые поселенцы появились в южной Месопотамии еще X – IX тыс. до н.э. Своей родиной шумеры считали один из островов в Персидском заливе. Достигнув «большой земли», шумерские путешественники осваивали искусство управления речными судами.

К концу IV тыс. до н.э. возникли шумерские города, ставшие центрами торговли и ремесла. На глиняных табличках, хранящихся в настоящее время в национальном музее Ирака, можно найти сведения с указанием расстояний и времени пути от одного города к другому, сведения о военных походах, биографии правителей. Имеются даже фрагменты географических карт, изображавших земли древнего Шумерского царства.

Шумерам были хорошо известны не только просторы иранских пустынь, но и природа Индии. Из расшифрованных текстов известно, что шумеры активно торговали со страной Мелуха (так они называли государство на северо-западе полуострова Индостан). Там же найдены шумерские цилиндрические печати с изображением слонов и крокодилов. Эти животные никогда не встречались в Месопотамии.

Первое централизованное государство, сведения о котором дошли до нас, возникло в третьем тысячелетии до н.э. Правителем этого государства был Саргон Великий. Он прославился военными походами по южному Междуречью от Средиземного моря на западе до Каспийского моря на северо-востоке. Составленные в его правление многочисленные карты и планы, легли в основу первого известного нам описания Передней Азии и стран Персидского залива. Шумеры полагали, что Земля заключена между двумя морями – морем Восхода (Персидский залив) и морем Захода (Средиземное море).

Самым знаменитым из городов Месопотамии был легендарный Вавилон, расположенный на реке Евфрат. Название этого города переводится как «Врата Бога». По тем временам (VII в. до н.э.) этот город был гигантских размеров с фантастической для этого периода численностью населения – 1 млн человек. Вокруг города были возведены мощные крепостные стены с восемью воротами, названными по именам главных богов. Самыми величественными считались двойные ворота богини Иштар. От этих ворот начиналась «священная дорога процессий», которая проходила мимо дворца вавилонского царя Навуходоносора.

Путешествия на Древнем Востоке являлись составной частью образа жизни. Но в силу того, что условия, сопровождающие путешественника, были крайне тяжелы, к походам и экспедициям относились со священным трепетом. Путешествующий воспринимался как отмеченный и оберегаемый богом человек. Перед любым предстоящим походом обязательно совершались сложные обряды, во время которых приносились обильные жертвы богам, чтобы они максимально оберегали странников.

У большинства народов древности был миф о Всемирном потопе. И всегда бог (боги) сохранял жизни праведнику и его семье, «разрешив» путешествие по бушующим волнам во время катаклизма. Затем эти «тури-

сты» становились основателями рода человеческого. Таков Утнапиштим в «Эпосе о Гильгамеше», составленном впервые еще в Шумере. Его «тур» продолжался две недели. Знаковым можно считать тот факт, что жертва праведного «туриста» Ноя привела к тому, что «...сказал Господь про себя: «Не буду я больше проклинать землю из-за человека». Аналогичное предание существовало и в Древней Индии, где основоположником рода человеческого считался Ману, переживший потоп. В Древней Индии бог Индра – «царь богов» считался «помощником странников». В одном из сборников ведической литературы «Брахманы» говорится: «Цветами осыпаны ноги странника, Плодоносно крепкое его тело, Избавляется он ото всех грехов, Смытых потом его странствий».

Как явствует из древних мифов, странствующий уподобляется богам и светилам, находясь всегда под покровительством божеств, он или является праведником, или же избавляется от многих грехов именно благодаря «очищающим» трудностям путешествия. В ментальности древних странствия носили богоугодный, благой характер.

3.4. Морская экспедиция царицы Хатшепсут

Самым древним путешествием с разведывательными целями, которое именно так и называлось в древних письменах, мы можем считать представленную многократно в изображениях храма Дейр-эль-Бахри морскую экспедицию, снаряженную царицей Хатшепсут (1501 – 1484 гг. до н.э.), в знаменитую Страну благовоний – Пунт (т.е. «Земля богов» – известная древним египтянам территория в Восточной Африке.). Путешествием с разведывательными целями это плавание было только в том смысле, что его участникам поручили разузнать, можно ли вообще и в какой мере восстановить порванные 300 лет назад торговые связи с изобилующей всевозможными тропическими богатствами Страной благовоний.

Как и когда египтяне нашли дорогу в Пунт совсем неизвестно. Разумеется, для этого нужны были исследовательские путешествия и даже весьма многочисленные, о которых, однако, не осталось никаких сведений. Такие экспедиции должны были предприниматься очень давно, вероятно уже вначале IV тысячелетия до н.э., во всяком случае, задолго до эпохи V династии, к которой относят первые документы о путешествиях в страну Пунт. Известно об особенно важном путешествии в Пунт при втором фараоне V династии – Сахуре. Она закончилась доставкой в Египет почти невероятного количества ценных товаров: 80 тыс. мер мирры, 6 тыс. весовых единиц электрума (сплава золота и серебра) и 2600 кусков ценного дерева, главным образом, вероятно, черного.

В связи с политическим упадком Египта, который начался в 1790 г. до н. э., волнениями внутри страны и позднее привел к победоносному вторжению гиксосов, обычай предпринимать плавания в Пунт был забыт примерно на три столетия. Хатшепсут, дочь фараона Тутмоса I, единственная правящая царица в истории древнего Египта, была той, которая выдвинула и осуществила идею о путешествии в Пунт, которое относится примерно к середине правления Хатшепсут.

Царица любила роскошные строения. Самым величественным из возведенных при ней сооружений был храм Дейр-эль-Бахри на западе Фив, построенный в честь бога Аммона. Многочисленные прекрасные и в высшей степени ценные с точки зрения истории культуры барельефы и надписи в храме прославляют деяния царицы. На террасе этого храма Хатшепсут пожелала посадить мирру – не встречающееся в Египте растение. Между тем мирру из-за ее благоухания более чем за 1500 лет до царствования Хатшепсут доставляли в большом количестве из Пунта, как следует из приведенных выше сообщений о путешествиях в эту страну при фараоне Сахуре. Оракул бога Аммона повелел немедленно исполнить волю царицы и потребовал «разведать дороги в Пунт» и привезти оттуда мирру. Для плавания в Пунт снарядили 5 больших 30-весельных кораблей.

Время путешествия можно установить с необычной для древней истории точностью. Путешествие в Пунт последовало на 9-м году правления царицы. Если правильно исчисление и вступление на престол последовало 3 мая 1501 г. (сомнения в отношении этой даты весьма незначительны), то 9-й год правления длился с 3 мая 1493 до 2 мая 1492 г. до н. э. Можно предположить, что при этой экспедиции был хотя бы частично использован древний опыт трудных плаваний под парусами по Красному морю, о чем свидетельствует исключительно удачное путешествие. В этом случае плавание на юг могло быть проведено летом 1493 г. В июне на Красном море начинают дуть ветры, самые благоприятные для кораблей, плывущих на юг. До сентября, во всяком случае, путешествие должно было закончиться. При хорошей погоде до страны Сомали можно было доплыть за 2 – 3 месяца. Впрочем, надписи не сообщают, сколько времени длилось плавание. Все расстояние составляло примерно 2000 км, но в Красном море с давних пор корабли могли продвигаться только очень медленно. Обратное плавание на север могло быть совершено лишь с октября по декабрь, так как в это время до 20-й параллели преобладают юго-восточные ветры. Пройти через Баб-эль-Мандебский пролив лучше всего было в конце октября. Севернее 20-й параллели уже нельзя было пользоваться парус-

сами, а на веслах продвигались крайне медленно. Чаще всего Кусейра достигали в конце января – начале февраля, и оттуда, как правило, начинались все путешествия. До весны 1492 г. до н. э. экспедиция царицы, если она началась в 1493 г., не могла закончиться. Но в случае, если корабли зашли дальше мыса Гвардафуй (что весьма неправдоподобно) или если торговые операции продолжались в течение ряда месяцев, возвращение на родину могло состояться только годом позже, то есть в 1491 г. до н. э.

Точно определить место высадки в Пунте и гавань, из которой вышли египетские корабли, невозможно. Одно из изображений кораблей в храме Дейр-эль-Бахри подписано словами команды «держат налево!». Поскольку у египтян «лево» всегда означало восток, можно предположить, что Пунт находился в современном Йемене. Но главная «область благовоний» всегда находилась в Сомали. Команда «держат налево» не противоречит тому, что путешественники именно туда и направлялись, ибо, дойдя до Аденского залива, корабли должны были в любом случае повернуть на восток, чтобы достигнуть мыса Гвардафуй.

Путешествие было удачным. Но, к сожалению, деревья и кустарники не смогли прижиться в новом, малоподходящем для них сухом климате Египта, хотя их везли со всевозможными предосторожностями в мокрой рогоже, а затем высадили в специальные кадки. Фрески во дворце Хатшепсут, которые победили время, и сегодня рассказывают многочисленным туристам об этом путешествии.

3.5. Древнекитайские путешественники

Хотя миграционные процессы в Китае были чрезвычайно активны еще в IV – III тыс. до н.э. Датой зарождения цивилизации Древнего Китая считается середина II тыс. до н.э., когда в бассейне реки Хуанхэ начали возникать крупные поселения китайцев. До конца II тыс. до н.э. они уже расселились практически по всей территории Восточной Азии, достигли берегов Амура на севере и юге края Индокитайского полуострова.

Объединение китайских земель в единое государство произошло при императоре Цинь Шихуанди (221 – 210 гг. до н.э.). В его эпоху строится часть Великой Китайской стены длиной более 500 км. Согласно указу императора Цинь Шихуанди всю территорию Поднебесной империи пересекли благоустроенные дороги. На их строительстве, также как и на строительстве Великой Китайской стены, работали сотни тысяч человек. Кроме того, был построен «Волшебный канал» протяженностью более 150 км, который был прорыт через горную цепь и соединил север и юг Китая, положив начало внутреннему 1500-километровому непрерывному навигационному

пути по рекам. Во время правления Цинь Шихуанди процветал, если так можно сказать, «государственно-чиновничий» туризм: император в сопровождении многочисленной свиты совершал регулярные поездки по стране.

Одним из первых китайских путешественников был Чжан Цянь, живший во II в. до н.э. и занимавший при императорском дворе высокую дипломатическую должность. В поисках могущественного кочевого племени юечженей, с которым ему было поручено заключить союз, он осуществил уникальное путешествие (138 – 126 гг. до н.э.), одолев более 14000 км.

Среди первых китайских путешественников стоит также упомянуть Сыма Цяня (145 – 86 гг. до н.э.), которого нередко называют «китайским Геродотом». В своих путевых заметках, которые составили основу его много томных «Исторических записок» («Ши Цзи»), он дает подробное описание географического и этнографического характера народов разных стран.

Развитие религиозного туризма в Древнем Китае связано с именами великого китайского философа Конфуция (551 – 479 гг. до н.э.), который провел в путешествиях более чем 13 лет, и Лао-цзы (IV – III вв. до н.э.) – основателя даосизма.

В Древнем Китае активно развивалась картография: уже в X в. до н.э. появились географические карты отдельных провинций Китая, а также прилегающих к нему стран. Эти карты размножались ксилографическим способом и использовались, в основном, в военно-административных или торговых целях. Для активизации внутренней торговли с VII в. до н.э. составлялись подробные географические обзоры, где наряду с многочисленными мифологическими сюжетами представлены описания конкретных путешествий. Наиболее полные и известные из таких смотров – «Шаньхайцзин» и «Юйгун». Научная картография начинается со Чжан Хэна, жившего во II в. до н.э. В III в. до н.э. в Китае уже существовали официальные стандарты по изготовлению карт.

К началу V века относится замечательное путешествие китайского монаха-буддиста Фа Сяня. Фа Сянь посетил Индию в период правления Гуптов, а точнее Чандрагупты II Викрамадитьи, с именем которого индийская историческая традиция связывала многие высшие достижения индийской культуры раннего средневековья. Он совершил свое паломничество в 399-414 гг. Фа Сянь отправился в путь из Чанъани в 399 г., в правление династии Поздняя Цинь, под властью которой находилось одно из небольших государств Северного Китая, образовавшихся после распада империи Ранняя Цинь. Согласно традиции, он отправился в путешествие в возрасте 65 лет. Его биография, содержащаяся в каноническом тексте «Жизнеописании знаменитых монахов», скудно освещает предшествующий период его жизни.

Его путь лежал через буддийские центры Восточную Туркестана — Дуньхуан, Кучу, Хотан; затем он через горные области Каракорума проник в Северо-Западную Индию, далее пересек Инд и следовал через Матхуру, Канаудж; затем, двигаясь вниз по долине Ганга, обошел многие священные для буддиста места — побывал в Шравастии, Капилавасту, Кушинагаре, Вайшали, Паталипутре, Раджагрихе, Гайе, Варанаси. Из Варанаси он вновь возвратился в Паталипутру. Затем он шел вниз по Гангу до Тамралипти, морским путем достиг Цейлона и, держа обратный путь в Китай, совершил трудное плавание на торговых судах с заходом на Яву. Фа Сянь пробыл в странствиях 15 лет.

Как и все записки китайских паломников, сочинение Фа Сяня обладает такими свойствами, которые нехарактерны для индийской литературы: точность в указании расстояний и местонахождения различных областей, городов, границ владений и государств. Фа Сянь дает ценные сведения о заселенности различных частей Индии, о городах, иногда касается государственного устройства и хозяйственной жизни. Однако, записки Фа Сяня невелики по объему и не столь разнообразны по содержанию, как сочинение Сюань Цзана, составленное по схожей схеме, и являющееся более полным и подробным источником.

Сюань Цзан — наиболее известный китайский путешественник, побывавший в Индии, буддийский монах. В 629 г. Сюань Цзан, обладавший глубочайшими религиозными познаниями, отправился из Китая в паломничество «по святым местам» буддизма в Индии. Обнаружив ошибки и разночтения в китайских толкованиях буддийских догматов, он решил отыскать подлинные тексты и изучить их с помощью индийских монахов.

Выйдя из г. Сиань (до 14 в. Чанъань), Сюань Цзан пошел на северо-запад, прошел вдоль северного предгорья системы Наньшань к р. Чу в Средней Азии, позже посетил Ташкент и Самарканд. Продвигаясь на юг, он описал часть правобережья Амударьи между 66° и 69° в.д., затем через хребет Гиндукуш и по долине р. Кабул проник в бассейн реки Инд.

Через горы Памира и южные оазисы Кашгарии путешественник в 645 г. вернулся в Китай, привезя с собой около 600 работ, священных реликвий и памятных вещей. Остаток жизни Сюань Цзан посвятил переводам философских текстов и наставлению своих учеников.

На основе материалов, собранных за годы странствий, Сюань Цзан закончил в 648 г. свой труд «Записки о западных владениях великой династии Тан», который был включен в китайские летописи династии Тан (618 — 907). В нем он изложил сведения по географии, этнографии, истории народов Средней и Центральной Азии, Индии. В средние века «Записки» Сюань Цзана имели большую популярность и высоко ценились географами.

Еще один известный древнекитайский путешественник – И Цзин (635 – 713) – китайский буддийский монах, живший в период династии Тан. И Цзин совершил 25-летнее путешествие в государство Шривиджая и в университет Наланда в Индии, где проходил обучение. И Цзин собрал и перевел на китайский язык множество сочинений и оставил подробные описания своего путешествия, которые в настоящее время являются бесценными источниками по культуре и истории стран, которые он посетил.

Чжан Вэймин принял монашество в возрасте 14 лет, он стал учеником Сюань Цзана. Некий господин Фон выделил ему средства, которые он решил использовать для путешествия в Индию, в монастырь Наланда в современном штате Бихар для глубокого изучения буддизма. В 671 году он отправился из Гуанчжоу на персидском торговом корабле, через 22 дня он прибыл в Палембанг (Шривиджая), где он провел шесть месяцев, изучая санскрит и малайский язык. Далее он отправился в королевство Мелаю и в Кедах. В 673 за десять дней пути он прибыл на юго-запад царства Шу.

В Наланде И Цзин проучился 11 лет, после чего вернулся обратно в Шривиджая. Он очень высоко ценил буддийскую общину Шривиджайи, и рекомендовал китайским монахам, прежде чем идти в Наланду, проходить обучение тут.

3.6. Финикийские мореходы

На восточном побережье Средиземного моря располагалась Финикия. На узкой полоске земли между морем и Ливанскими горами не было крупных рек и долин с плодородными почвами. Да и места для полей и пастбищ здесь было мало. Не имея земли для обработки, финикийцы сажали виноградники и рощи оливковых деревьев. Получив оливковое масло и вино, финикийцы могли обменивать их на пшеницу. Славилась Финикия и строительным лесом. Бревна из ливанского кедра направляли в Египет и другие страны. На ослах и верблюдах прибывали торговые караваны в богатые города финикийцев – Тир, Библ, Сидон. А из этих потовых городов можно было плыть дальше – и в Египет, и в Грецию, и в самые далекие земли.

Ни один народ в старину не объехал столько стран, как финикийцы. Им хорошо были известны извилины берегов Средиземного моря, проливы его, стоянки на островах, удобные гавани и опасные скалы или мели. Они открыли для народов Востока большую часть южноевропейских стран.

Финикийцы везли на запад по большей части изделия вавилонского и египетского ремесла: ткани, посуду, оружие, предметы роскоши, стеклянные вещи, а с запада в Азию доставляли сырые материалы: металл, красную краску, добывавшуюся из пурпуровой улитки. С берегов Балтийского моря они получали янтарь для изготовления украшений, а из нынешней Англии – олово, необходимое в приготовлении бронзы. Финикийцы нередко пользовались

выгодой своего положения: они обращались в морских разбойников, захватывая на чужом берегу беззащитных жителей, особенно женщин и детей, и везли продавать в рабство на азиатские рынки.

Большая часть финикийцев жила за пределами Финикии, на островах и берегах Средиземного моря: на Кипре, где в старину было главное месторождение меди, в Сицилии, а более всего – в северо-западной Африке (нынешнем Тунисе), где примерно в 800 г. до н.э. основали Карфаген. Выросшая колония стала главенствовать в этом регионе и со временем превзошла в могуществе своих основателей.

Финикийцы были мореплавателями, обладавшими обширными и глубокими познаниями в отношении всей картины ночного неба. Многие ученые считают, что они были первыми мореплавателями, которые определили полярную звезду и ориентировались по ней в море.

Средиземное море занимает около 2,5 млн км². Согласно древним летописям, к 1100 г. до н.э. финикийцы добрались до его западной оконечности близ Гибралтара. Они назвали это место столпами Мелькарта. В честь своего бога, верховного божества и бога бурь.

До финикийцев очень немногие жители средиземноморья заплывали вглубь Атлантики. Для древних мореплавателей это было ужасающим событием. Что бы побороть свой страх финикийские моряки совершали подношения богам, что бы заручиться их поддержкой на время трудного перехода по проливу Гибралтар к кромке своего мира.

Финикийцами в их путешествиях руководили необходимость и соблазны. Необходимостью было то, что они жили на границах империй, которые постоянно требовали с них дань, им нужно было обретать богатство, что бы платить своим завоевателям. А соблазном было то, что они могли найти великое богатство и для себя. На пике железного века, древнему миру требовалось все больше металла. И финикийцы стремились найти его новые источники. Этот огромный растущий спрос побуждал финикийцев заходить все дальше и дальше в поисках новых источников металлов.

Миновав столпы Мелькарта, они не остановились. Геродот писал о финикийцах обошедших вокруг Африки примерно в 600 г. до н.э. – за 2000 лет до португальского исследователя Васко да Гама. Еще один рассказ повествует об экспедиции в западную Африку. Капитан писал, что он видел крокодилов, гиппопотамов и женщин с лохматыми телами – горилл. Финикийцы сняли шкуры с трех из них. Финикийский мореплаватель Химилко, якобы бросил вызов, суровым водам Атлантики добравшись до берегов Британии. И все это ради поисков олова. Если эти сведения правдивы, это значит, что финикийцы начали первую эпоху исследований западного мира за столетия до рождения Христа.

3.7. Римские и греческие путешественники

Первым путешественником, о котором сохранились упоминания в исторических источниках, был Ганнон, посланный карфагенским сенатом для колонизации новых территорий на западном берегу Африки. Сообщение об этой экспедиции известно под названием «Морское кругосветное путешествие Ганнона». Наиболее достоверной считается версия, согласно которой посещение им африканских берегов относится к 505 го. до н.э.

Ганнон покинул Карфаген во главе флота, состоявшего из шестидесяти галер с пятьюдесятью гребцами на каждой; на судах находилось тридцать тысяч человек и припасы для длительного путешествия. Переселенцы должны были поселиться в новых городах. Карфагеняне собирались основать новые поселения на западном побережье Ливии (Африки). Флот благополучно миновал Геркулесовы столпы – скалы Гибралтара и Сеуты, возвышающиеся над проливом. Через два дня Ганнон сделал остановку и основал в этом месте город Фимиатериум. Продолжив плавание, он обогнул мыс Солосит и направился дальше, к устью большой африканской реки, на берегах которой обитало племя пастухов-кочевников. Заключив с ними союз, карфагенский мореплаватель продолжал продвигаться к югу, вдоль пустынных берегов Сахары; затем он достиг острова Керны, находящегося, на таком же расстоянии от Геркулесовых столпов, как Геркулесовы столпы от Карфагена. Это был один из островов, относящихся к группе Канарских островов. Путешествие продолжалось, и вскоре Ганнон прибыл к устью реки Хреты. Когда карфагеняне поплыли вверх по реке, местные жители встретили их градом камней.

Затем Ганнон достиг залива, получившего название Южный Рог. Южный Рог был, без сомнения, конечной точкой, достигнутой пунической экспедицией. Некоторые историки утверждают, что карфагенский флот не заходил дальше мыса Бохадор, расположенного двумя градусами севернее тропика, но первая точка зрения представляется наиболее вероятной. Достигнув Южного Рога, Ганнон начал испытывать недостаток в съестных припасах. Тогда он повернул на север и возвратился в Карфаген, где по его распоряжению в храме Ваала Молоха была поставлена мраморная плита с высеченным на ней описанием путешествия «вокруг света».

После Ганнона следует упомянуть о враче, по имени Ктесий, который написал отчет о своем путешествии по Индии, хотя и нет достоверных сведений о том, что он его действительно совершил.

В 340 г. до н.э. Пифей отважился пуститься в плавание по Атлантическому океану на одном-единственном корабле. Вместо того чтобы следовать вдоль берегов Африки к югу, как это делали обычно его карфаген-

ские предшественники, Пифей отправился на север, где занялся исследованием берегов Иберийского полуострова и побережья страны кельтов, вплоть до гранитного мыса Финистерре. Затем Пифей вошел в пролив Ламанш и пристал к острову Альбион. Он познакомился с жителями этого острова, которые, по его словам, отличались добродушием, честностью, умеренностью и изобретательностью. Они вели торговлю оловом, за которым сюда приезжали торговцы из отдаленных стран.

Продолжая путь к северу, Пифей миновал Оркнейские острова, расположенные у северных берегов Шотландии, и поднялся на такую широту, где «летом ночь не превышала двух часов». После шестидневного плавания по Северному морю Пифей достиг земли, известной с тех пор под названием Крайнее Туле (Ultima Thule). По-видимому, это был полуостров Скандинавия. Но продвинуться дальше на север Пифей уже не смог. Пифей вынужден был повернуть обратно, но путешествие его на этом не закончилось: он поплыл на восток и прибыл к устью Рейна, где жили остионы, а еще далее германцы. Оттуда он приплыл к устью большой реки, которую он называет Таисом (вероятно, Эльба), а затем отплыл обратно в Массилию и вернулся в свой город через год после того, как его покинул.

Спустя несколько лет после Пифея, около 326 г. до н.э., прославился своими исследованиями еще один греческий путешественник – Нearch с острова Крита. В качестве командующего флотом Александра Македонского он получил приказание объехать все побережье Азии от Инда до Евфрата. Мысль о такой экспедиции была вызвана необходимостью установить сообщение между Индией и Египтом, в чем Александр был крайне заинтересован, находясь в это время со своей армией в 800 милях от берега, в верховьях Инда. В то время как Нearch плыл со своим флотом вниз по Инду, армия Александра шла за ним по обоим берегам. Достигнув через четыре месяца Индийского океана, Нearch поплыл вдоль берега, составляющего ныне границу Белуджистана.

Нearch пустился в путь второго октября, не дождавшись зимнего попутного муссона, который мог бы благоприятствовать его плаванию. Поэтому за сорок дней путешествия Нearchу едва удалось проплыть 80 миль к западу. Первые его остановки были сделаны в Стуре и в Кореестисе; названия эти не соответствуют ни одному из нынешних населенных пунктов, расположенных в тех местах. Далее он приплыл к острову Крокала, лежащему неподалеку от современной Карантийской бухты. Разбитый бурями флот укрылся в естественной гавани, которую Нearch вынужден был укрепить «для защиты от нападения дикарей».

Двадцать четыре дня спустя флотоводец опять поднял паруса и пустился в море. Сильные бури заставили его делать частые остановки в различных местах побережья и защищаться от нападений арабитов, которых восточные историки характеризовали как «варварский народ, носящий длинные волосы, отпускающий бороды и похожий на фавнов или медведей».

После многих стычек с прибрежными племенами Неарх пристал к земле оритов, носящей в современной географии название мыс Моран.

Когда установился северо-восточный муссон, плавание продолжалось в благоприятных условиях. Неарх следовал вдоль берегов страны ихтиофагов, то есть «людей, питающихся рыбой» – племени, которое, за недостатком пастбищ, вынуждено было кормить своих овец дарами моря. Подгоняемые береговыми ветрами, корабли Неарха успешно продвигались вперед. Неарх причалил к городу ихтиофагов, названия которого он не указывает, и, внезапно напав на жителей, силой захватил у них припасы, в которых так нуждался его флот.

В гавани Гармосия (Ормуз) Неарх узнал, что армия Александра находится на расстоянии пяти дней пути. Высадившись на берег, он поспешил присоединиться к завоевателю. Затем Неарх снова отправился в Гармосию, где оставил свой флот, чтобы оттуда плыть в устье Евфрата. Плывая по Персидскому заливу, флот македонцев приставал ко многим островам, а затем, обогнув мыс Бестион, приплыл к острову Кейшу, на границе Кармании. Дальше уже начиналась Персия. Корабли Неарха, следуя вдоль персидского побережья, останавливались в разных местах, чтобы запастись хлебом, который посылал сюда Александр.

После нескольких дней плавания Неарх прибыл к устью реки Эндиана, затем достиг реки, вытекающей из озера Катадербис, и бросил якорь близ вавилонского селения Дегела, недалеко от устья Евфрата, проплыв, таким образом, вдоль всего персидского побережья. Здесь Неарх вторично соединился с армией Александра Македонского.

Неарх составил описание своего путешествия, к сожалению, не сохранившееся. Подробный отчет о его плаваниях содержится в книге греческого историка Флавия Арриана «История Индии», которая дошла до нас в отрывках.

Далее следует упомянуть о путешествиях греческого географа Евдокса, жившего во II в. до н.э. Посетив Египет и берега Индии, этот путешественник возымел намерение объехать вокруг Африки, что в действительности удалось осуществить только шестнадцать столетий спустя португальскому мореплавателю Васко да Гаме. Евдокс нанял большой корабль и два баркаса и пустился по незнакомым водам Атлантического

океана. Как далеко он довел свои суда трудно определить. Как бы то ни было, познакомившись с туземцами, которых он принял за эфиопов, он возвратился в Мавританию, а оттуда переправился в Иберию и занялся приготовлениями к новому обширному путешествию вокруг Африки.

Среди древних путешественников остается упомянуть еще имена Цезаря и Страбона. Юлий Цезарь, родившийся в 100 г. до н.э., был прежде всего завоевателем и не ставил своей целью исследование новых стран. В 58 г. до н.э. он начал завоевывать Галлию и через десять лет довел свои легионы до берегов Великобритании, которую населяли народы германского происхождения.

Что касается Страбона, родившегося в Каппадокии около 63 г. н.э., то он известен, скорее, как географ, чем путешественник. Однако он проехал Малую Азию, Египет, Грецию, Италию и долго жил в Риме, где и умер в последние годы царствования Тиберия. Страбон оставил труд «География», разделенный на семнадцать книг, большая часть которого сохранилась до нашего времени. Это сочинение, вместе с сочинениями Птолемея, составляет наиболее важный памятник древнегреческой географии.

3.8. Странствия Геродота

Одним из первых ученых путешественников был Геродот, который по выражению Цицерона является «отцом истории». Геродот родился в Галикарнасе на побережье Малой Азии. В молодом возрасте из-за политических неурядиц он покинул родной город и жил на острове Самос. Он жил в эпоху, когда Древняя Греция вела тяжелую борьбу с Персидской державой. Геродот решил написать историю греко-персидских войн и подробно рассказать о природе и жизни населения стран, которые находились в то время под властью Персии.

Путешествия Геродота относятся к 460 – 450 гг. до н.э. Он посетил греческие города на побережье Малой Азии и страны Балканского полуострова. Продолжительное путешествие Геродот совершил в Скифию. Из описаний Геродота и других античных авторов известно, что в целом Скифия объединяла несколько десятков античных народов, из которых, ко временам Геродота, свои царства имели царские скифы, савроматы, тавры, массагеты, агафирсы, гелоны, меланхлены, андрофаги, невры, будины, аланы. Северные части собственно Скифии, простиравшиеся внутрь материка и вверх по Истру (Дунаю), граничили сначала с агафирсами (предположительно регион Карпат), затем с неврами (предположительно современная Беларусь), потом с андрофагами (чаще связывают с балтами) и с меланхленами.

До Геродота Скифия была мало известна грекам, хотя они и вели с ней торговлю. Сведения Геродота имеют большое значение для историков. Геродот Скифия поразила огромными безлесными равнинами, тучными пастбищами. Скифская зима, продолжительностью в несколько месяцев, показалась Геродоту суровой. Лето ему показалось тоже холодным и дождливым. Поразили Геродота и огромные реки Скифии – Гипанис (Южный Буг), Борисфен (Днепр), Танаис (Дон) и др. Особенно заинтересовали Геродота племена, населявшие Скифию и соседние с ней области. Скифы, обитавшие в степной и отчасти лесостепной зоне, делились на земледельцев и скотоводов. Необычным казался грекам кочевой образ жизни скифов-скотоводов.

Геродот собрал интересные, порой полуфантастические сведения о народах, живших к северу и северо-востоку от скифов. Он узнал об охотниках – тиссагетах и ирках, населявших «каменную и неровную землю» (вероятно, Приуралье и Прикамье), и о растущих там густых лесах, где водятся бобры, выдры и другие пушные звери. Дальше, у подножия высоких и недоступных гор (Уральский хребет), занимали территорию племена аргипеев, у которых были бритые головы и плоские лица с большими подбородками. Геродоту сообщили, что еще дальше лежат места обитания одноглазых людей – аримаспов. Там много золота. Но его стерегут грифы – страшные чудовища, похожие на львов, с орлиными клювами и крыльями. На Крайнем Севере, за Скифией, расположены необитаемые земли, где очень холодно, все время лежит снег и полгода стоит ночь.

Из Скифии Геродот отправился на Черноморское побережье Кавказа. От жителей Колхиды он узнал, что за горами простирается огромное море (Каспийское), а за ним – обширная равнина. Там живут воинственные племена – массагеты. До Геродота греки представляли Каспий как залив океана и не знали, что лежит восточнее его.

Возвратившись на родину, Геродот спустя некоторое время отправился в новое путешествие – во внутренние районы полуострова Малая Азия и Месопотамскую низменность. Он подробно описал Вавилон с его высокими каменными стенами, огромной библиотекой и роскошными садами на террасах. В Месопотамии его особенно заинтересовали финиковые пальмы, из плодов которых население приготавливало хлеб, вино и мед.

В Вавилоне Геродот узнал много нового об «отдаленнейшей из стран Востока». Такой для греков была Индия. Ему рассказали, что в Индии в огромном количестве добывается золото, что там много диковинных растений: тростник, бамбук, злак, зерно которого «варят и едят вместе с шелухой»; деревья с плодами в виде клубка шерсти – из нее жители Индии делают себе одежду (хлопчатник).

Много времени Геродот провел в Египте. Он побывал в городах, у знаменитых пирамид и Сфинкса, поднялся вверх по Нилу до Сиены (современный Асуан). Геродот отметил особенности природы Египта: отсутствие облачности и дождя, подъем и разлив воды в Ниле в самое жаркое время года, животных, неизвестных в Греции и Малой Азии (крокодилы, гиппопотамы, рыбы и птицы). После Египта Геродот посетил города Северной Ливии (Африка), где собрал интересные сведения об обитателях северной части Африканского материка и оазисов в пустынной песчаной зоне. Сведения Геродота о древнем населении Сахары подтверждаются новейшими археологическими данными (рисунки на скалах в Тибести, Феццане и Ороне).

Свое следующее масштабное путешествие Геродот посвятил изучению Балканского полуострова. Он объездил Пелопоннес, острова Эгейского моря (Делос, Фарос, Закиф и др.), затем путешествовал по Южной Италии и северу Балканского полуострова.

Геродот путешествовал в течение 10 лет (с 455 по 445 гг. до н.э.) и все свои наблюдения изложил в 9 книгах, каждая из которых назвалась по имени одной из муз. В своем знаменитом труде «История» Геродот описал не только историю многих народов, но и этнографические приметы, т.е. описание черт лица, цвета кожи, типа одежды, быта, обрядов, народных примет, общего уклада жизни и т.п.

До нас дошли лишь отрывки его сочинений, но главное в том, что Геродоту принадлежит слава первого греческого туриста, так как в отличие от своих предшественников, он странствовал не ради достижения каких-то иных целей, а ради самого путешествия, т.е. ради удовольствия, удовлетворения собственной любознательности и любопытства. Геродот считал, что ярчайший пример народа-путешественника являются собой этрусски, или, как их называли греки, тиррены или тирсены – выходцы из государства Лидия, находившегося на территории Малой Азии. Имя легендарного этрусского царевича Тирсена сохранилось в названии Тирренского моря.

Тема 4. ДРЕВНИЕ ДОРОГИ И ЗНАМЕНИТЫЕ ТОРГОВЫЕ ПУТИ

- 4.1. Древние средства передвижения.
- 4.2. Зарождение караван-сараев.
- 4.3. Великий шелковый путь.
- 4.4. Дорога благовоний.
- 4.5. Древние дороги и торговые пути в славянских землях.
- 4.6. Строительство дорог в Римской империи.

4.1. Древние средства передвижения

Хотя большинство жителей древнего мира передвигалось пешком, древние цивилизации уже в те времена были достаточно развиты, чтобы придумать более легкие и удобные средства передвижения. Конечно, позволить их себе могли только высшие сословия.

В эпоху Древнего мира можно выделить следующие типы транспортных средств для передвижения людей: животные, колесницы, водный транспорт, носилки.

В древности практиковались путешествия по безводной местности на различных видах животных. В доисторические времена люди использовали для передвижения верблюдов и мулов. В греко-римский период для этой цели были приспособлены лошади. Для перевозки грузов в основном использовались ослы. И хотя ослы были самыми распространенными вьючными животными, нередко на них ездили и люди.

Первое транспортное средство древности – это колесница. Колесница впервые была изобретена в Месопотамии примерно в III тысячелетии до нашей эры. В основном они использовались для транспортировки людей во время войн, однако различные их варианты могли использоваться и в мирное время. Колесницы были двухколесными, в них запрягали одну или несколько лошадей в зависимости от необходимой скорости передвижения.

Так как большинство древних людей селились вдоль рек, вполне естественным было использование плотов и лодок для передвижения по водным путям. Кроме того, в те времена уже были изобретены первые суда, но они были ненадежными для выхода в открытое море. Поэтому путешественники на кораблях держались как можно ближе к берегу.

Носилки использовались наиболее состоятельными гражданами древних государств. Они состояли из деревянной рамы, платформы и шатра из ткани. В шатре было вырезано два окна, которые впускали внутрь

шатра свежий воздух. Носилки переносились с помощью рабов, которые шли спереди и сзади и несли их на своих плечах. Иногда носилки переносились с помощью вьючных животных, но такой способ применялся редко.

У древних славян первым видом транспортного средства являлись сани, древность которых подтверждается тем, что сани являются у славян обязательным составным элементом некоторых старинных обрядов (например, похорон и свадеб), даже в летнее время, когда сани вообще не употребляются. Древнейший тип саней представлял собой примитивное сооружение из двух брусьев, соединенных на конце накрест.

Славяне познакомились с повозкой еще в дохристианскую эпоху как на западе, у германцев и галлов, так и на востоке, у скифов и сарматов, которые приходили со своими повозками на границы славянской территории. В первые века нашей эры повозка римского купца была частым гостем на славянской земле. Поэтому весьма вероятно, что первые повозки появились у славян еще до нашей эры, но письменные сообщения о них могут быть приведены лишь начиная с V века н.э.

Первое упоминание о повозке встречается в описании ритора Приска своего путешествия в Венгрию в 448 году. Затем такие упоминания появляются все чаще, и уже в сообщениях X в., а также в хрониках и документах последующих веков упоминание о повозке встречается достаточно часто. Обычным славянским термином для нее были в то время «кола» или «колесьница», а наряду с ними и «воз». Было ли какое-нибудь существенное различие между этими терминами, неизвестно, но конструкции повозок были и тогда разнообразны. Во-первых, уже в то время существовали двух- и четырехколесные повозки, но в обоих случаях это были лишь тяжелые хозяйственные телеги. Легких боевых двуколок славяне не знали. Используемые ими в войсках четырехколесные грузовые повозки были настолько тяжелыми, что из них можно было устроить укрепленный лагерь. Только те повозки, на которых в X в. ездили славянские князья, были более легкими и имели кузов, свободно подвешенный на четырех подставках, чтобы предохранить сидящего в нем князя (или раненого) от чрезмерной тряски.

Относительно славян имеется материал, убеждающий в том, что славяне в значительной своей части к концу языческого периода научились строить и управлять ладьями настолько искусно, что могли отправляться на них далеко в открытое море и вступать в большие морские сражения со своими германскими и греческими соседями. На своей прародине славяне имели совсем не сложные плавательные приспособления, такие, как плоты, а затем лодки, выдолбленные из цельного ствола. Уже на этих ладьях, целый ряд которых найден, в славянских землях, они плавали не только внутри своей территории, по спокойным рекам, соединенным волоками, но

выходили в открытое море. По крайней мере, из сообщения императора Константина известно, что славяне отправлялись в плавание из Северного моря в Черное на моносилах-однодеревках. Днепровские пороги они частью переплывали, если уровень воды был высоким, частью обходили, неся лодки на спинах. По морю они доплывали на этих лодках до Царьграда и берегов Малой Азии. Тот же источник свидетельствует, однако, что у славян были в тот период также суда большего размера, построенные по образцу торговых византийских или итальянских кораблей.

4.2. Зарождение караван-сараяв

Караван-сарай – это своеобразные общественные сооружения на средневековых торговых путях, гостиницы для кочующих купцов и путешественников. Распространение получили в странах Востока, в Закавказье. Возникновением своим караван-сарай обязан караванной торговле, расстояния между ними выбирались примерно равными дневному переходу караванов. Термин караван-сарай персидского происхождения. Караван – это группа путешествующих людей, сарай – помещение для отдыха и временной остановки.

Караван-сарай выполняли весьма разнообразные функции, они представляли собой особый мир со своими нравами и обычаями. Здесь узнавали последние коммерческие и политические новости, встречались с купцами из других городов и стран, пользовались услугами советчиков и писцов, посредников при заключении торговых сделок, покупали пищу и получали все необходимое для ночлега. Караван-сарай были и своего рода биржей, влиявшей на понижение и повышение цен. Здесь же можно было получить денежные ссуды под товары или под вексель. Сюда стекалась информация о надежности и добропорядочности купцов, ведущих торговлю на караванных путях.

В большинстве случаев караван-сарай возводились крупными торговцами либо князьями. Например, караван-сарай, расположенный на территории современной Армении и известный под названием Селимского, был построен в 1332 г. по велению князя Чесара Орбеляна. Его большой трехнефный интерьер занимает площадь 298 квадратных метров. Девять световых проемов освещали его помещения днем, в ночное время в них горели масляные светильники, устанавливаемые на кронштейнах. Караван-сарай не отапливался, помещения, предназначавшиеся для людей, обогревались жаровнями, Вода из близлежащего родника по гончарным трубам поступала в центральное помещение, где при входе справа были сделаны два корыта для водопооя.

Соображения обороны и защиты постояльцев от возможного нападения грабителей диктовали отсутствие в караван-сараях окон при минимальном числе входов – обычно ворот с деревянными створками, нередко обитыми металлом. Они запирались изнутри брусьями, входившими в устроенные в стенах гнезда. Двускатная крыша выполнялась из больших каменных плит, обработанных в форме черепицы.

Караван-сарай существовали двух видов: открытые и закрытые. Закрытый вид в основном строился вдоль караванных путей, хотя часто такой вид строился и в городах. Стены представляли возможность отбить нападение и выдержать недолгую осаду. Он имел квадратное или прямоугольное построение в основном с открытым двором и колодцем посередине двора. Внутри находились комнаты для проживания и складские помещения для товара. В обязательном порядке в караван-сараях присутствовал загон для вьючных животных. Встречались одно- и двухэтажные караван-сарай. В двухэтажных на втором этаже располагались жилые помещения, а на первом – склады и загон для животных.

Вопросы сейсмостойкости этих сооружений постоянно занимали местных зодчих. Караван-сарай имели компактные планы, в основном прямоугольные. Высота зданий была невелика, для придания большей устойчивости их частично заглубляли в землю. Толщина стен в них достигала метра, что наряду с приданием устойчивости служило утеплению неотапливаемых зданий.

Маршруты караванных путей не изменились в течение многих столетий, так, из письменных источников известно, что на месте Селимского караван-сарая ранее существовал другой, древний, возведенный в IV – V веках.

4.3. Великий шелковый путь

Великий шелковый путь – эта караванная дорога, связывавшая Восточную Азию со Средиземноморьем в древности и в Средние века. В первую очередь, он использовался для вывоза шелка из Китая, с чем и связано его название. Путь был проложен во II веке до н. э. из Сианя через Ланьчжоу в Дуньхуан, где раздваивался: северная дорога проходила через Турфан, далее пересекала Памир и шла в Фергану и казахские степи, южная – мимо озера Лоб-Нор по южной окраине пустыни Такла-Макан через Яркенд и Памир (в южной части) вела в Бактрию, а оттуда – в Парфию, Индию и на Ближний Восток вплоть до Средиземного моря. Термин «Великий шелковый путь» был введен немецким географом бароном Фердинандом фон Рихтгофеном в 1877 г.

Чтобы обеспечить защиту караванам, следующим из внутренних районов Китайской империи, и повысить безопасность торговли, правительство страны эпохи правления династии Хань (206 г. до н. э. – 220 г.) отправило генерала Чжан Цяня к западным границам в качестве посланника. Он должен был установить хорошие отношения с небольшими кочевыми государствами. Начав свой путь из Чананя (так раньше назывался Сиань), который был столицей в эпоху правления династии Хань, Чжан Цянь повел свой отряд через обширные западные регионы и достиг местностей Лоулань, Цюцзы и Ютянь. Затем он установил торговые отношения с этими тремя небольшими княжествами.

В то время Лоулань, Цюцзы и Ютянь были тремя важными государствам в Западном регионе. По каким-то причинам эти княжества пришли в упадок и были покинуты. Сегодня путешественники могут видеть лишь развалины некогда процветавших местностей. Государство Лоулань находилось на западных берегах озера Лоп Нур, что находится примерно в 200 километрах к югу от Урумчи. Со временем на эту местность стали наступать пустыни. Цюцзы находилось на месте нынешнего округа Кучэ префектуры Аксу. Это место находится примерно в 400 километрах к юго-западу от Урумчи. В наши дни Ютянь называется Хэтянь. Это небольшой город уровня префектуры на юго-западных границах пустыни Такламакан. Он находится примерно в 1000 км к юго-западу от Урумчи.

Некоторые из офицеров генерала Чжан Цяня последовали дальше и достигли государств Центральной Азии. Экспедиция генерала увенчалась успехом. Все княжества, которые Чжан Цянь и его отряд посетили, послали своих представителей в Чанань, чтобы выразить удовлетворение по поводу установления новых связей и засвидетельствовать свое уважение к правительству эпохи правления династии Хань. С тех пор торговцы могли путешествовать в тех местах без опасений. Так они получили возможность проложить свой путь далее за пределы Китая. Шелк начал свое длительное путешествие по миру.

В эпоху правления династии Тан (618 г. – 907 г.) Великий шелковый путь контролировался одним из воинственных племен, которое вступило в альянс с небольшими государствами западных регионов и выступало против правительственных сил династии Тан. Это серьезно вредило развитию торговли. Позднее династия Тан смогла одолеть непокорное племя, восстановить торговлю на шелковом пути и достичь больших оборотов в коммерции с Западом.

Один из знаменитых китайских монахов Сюаньцзан (602 г. – 664 г.) путешествовал по Великому шелковому пути в эпоху правления династии

Тан. Он начал свое путешествие из Чананя и прошел по коридору Хэси, местности на западном берегу реки Хуанхэ, побывал в городах Хами и Турфан (Турпан) на территории нынешнего Синьцзян-Уйгурского автономного района и продолжил свой путь далее на запад к Индии. Сюаньцзан был поражен тем теплым приемом, который ему оказывали на протяжении всего пути. В те времена было принято считать, что люди, населявшие небольшие государства на западе Китая, были грубыми, дикими и неконтролируемыми. Путешествие Сюаньцзана изменило его отношение к кочевым племенам западного региона, и это внесло свою лепту в установление добрых взаимоотношений между правительством эпохи правления династии Тан и этими маленькими государствами. Однако добрые времена длились недолго. К 760 году правительство династии Тан потеряло контроль над западными регионами, и торговля на Великом шелковом пути остановилась.

Торговля на Великом шелковом пути восстановилась и достигла небывалых оборотов в эпоху правления династии Юань (1271 г. – 1368 г.). В это время экономика Китая стала сильно зависеть от торговли шелком. Чингисхан завоевал все небольшие государства, объединил Китай и построил одну большую империю, находящуюся под его жестким контролем. В этот период торговля на Великом шелковом пути достигла своего расцвета. Знаменитый итальянский исследователь Марко Поло (1254 г. – 1324 г.) путешествовал по Великому шелковому пути. Он посетил столицу династии Юань город Даду (нынешний Пекин) и написал свою знаменитую книгу о Востоке. В этой книге есть упоминание об особой дощечке, которая была у каждого торговца. Эта дощечка была своего рода паспортом, выдаваемым торговцам правительством в эпоху правления династии Юань. Она обеспечивала защиту их деятельности и позволяла свободно передвигаться по стране. Торговцам оказывали поддержку, их деятельность поощрялась, и это не могло не сказаться на достижении пика торговли в то время. Китайские торговцы меняли изделия из шелка на лекарства, духи и драгоценные камни. Немалую долю в обмене и купле-продаже занимала торговля рабами.

Через какое-то время в связи с развитием морского торгового судоходства торговля на Великом шелковом пути стала приходить в упадок. У морских путей было много преимуществ, в том числе в сфере безопасности. Хотя какое-то время Китай поддерживал торговлю шелком и мехами с Российской империей в районах, расположенных к северу от Великого шелкового пути, к концу XIV в. объемы торговли и количество путешествующих в этом районе значительно сократились.

4.4. Дорога благовоний

Дорога благовоний или ладанный путь – это торговый путь, который в эпоху античности связывал юг Аравийского полуострова со странами Средиземноморья и Месопотамии. По нему из древних царств на территории современных Йемена и Омана, а также с Африканского Рога и острова Сокотра, доставлялись в Средиземноморье и Междуречье ценные благовония – в основном южноаравийский ладан, смирна и африканские специи.

Широкое применение благовоний на древнем Востоке создавало большой спрос на них и, следовательно, вызвало обширную торговлю этими товарами, что и способствовало появлению этого торгового пути. Торговля благовониями началась, по-видимому, во II тысячелетии до н. э.

В I в. до н.э. Диодор Сицилийский пишет: «Сокотра является главным в мире поставщиком ладана и мирры. Остров является начальной точкой Аравийской «дороги благовоний»: отсюда драгоценные смолы и другие ценные товары морем доставляются в Аден и Кану» (Кана – древний порт Хадрамаута на аравийском побережье у подножья горы Хусн аль-Гураб).

Когда римляне в начале нашей эры взяли под свой контроль морской путь в Индию и тем самым поставили под угрозу торговлю благовониями в прибрежных районах, которая велась через Аден, большое значение в качестве торгового центра приобрела столица государства Хадрамаут Шабва. Поэтому ароматические смолы с тех пор приходилось доставлять в порт Кана (в 15 км западнее сегодняшнего поселка рыбаков Бир Али в Йемене), а оттуда – в Шабву. В Кану шли также благовония из Сомали и Эфиопии.

Если предводители верблюжьих караванов отклонялись от установленного маршрута, им грозила смертная казнь. В пустыне разрешено было перемещаться только организованными караванами по строго отмеченным путям. Любое отклонение от этих правил (незарегистрированные караваны, контрабанда) считались самым тяжким преступлением и наказывались смертью.

Караваны были жизненно важным источником доходов для Шабвы. Богатство и важность Шабвы заключались в позиции города, который был важным местом сбора и организации торговых караванов для пересечения великой пустыни Руб аль-Хали. Участники караванов должны были заплатить одну десятую часть стоимости товара, которую передавали жрецам городских храмов во имя главной богини Сиин (в пер. – Луна). В Шабве было 60 религиозных храмов, и город был административным и религиозным центром древнего государства Хадрамаут.

Весь годовой сбор ароматических смол население было обязано приносить в храмы Шабвы, и никому не разрешалось вывозить за пределы

страны ни одного кусочка смолы. Однако попыток нарушить этот запрет, вероятно, было немало. Например, индийские купцы стремились скупать смолы на местах их сбора. Если эти нарушения получали огласку, то смертью карались и продававшие смолу. Лишь после того как священник изымал десятую часть всего урожая ароматических смол «для бога», то есть в пользу государства, царь разрешал свободную продажу этого товара. Тогда торговцы и могли покупать и продавать священный товар.

Из Шабвы караваны в три тысячи верблюдов, нередко растянувшись километров на тридцать, отправлялись раз или два в году, вскоре после окончания сезона дождей. Их путь лежал через семьдесят населенных пунктов, в том числе через Мариб, Неджд, Мекку, Джидду, Ясриб (так в те времена называли Медину), Петру и другие города, в Газу к Средиземному морю. Такой переход продолжался в среднем не менее семидесяти дней. В лавках средиземноморских портовых городов, таких, как Александрия, работников в конце дня раздевали и обыскивали, чтобы они не унесли домой ни кусочка смолы. С целью сохранить в тайне дорогу к хранилищам перед воротами торговых контор работникам завязывали глаза или надевали на голову густую сетку, поэтому лишь немногим был известен путь к сокровищам.

Со временем торговля благовониями пришла в упадок, значение южноаравийских городов снизилось. И лишь редкие караваны продолжали ходить по старым дорогам, проложенным задолго до открытия благовоний, перевозя необходимую для жизни соль. В 2005 году решением ЮНЕСКО участок Дороги благовоний на территории Израиля был включен в список объектов Всемирного наследия ЮНЕСКО в Азии. Этот участок включает в себя руины четырех городов: Авдат, Халуца, Мамшит и Шивта.

4.5. Древние дороги и торговые пути в славянских землях

Торговые пути на территории расселения древних славян были сначала совершенно свободными. Купцы шли там, где путь был легче, где дорога была проторенной; по мере надобности они сами прорубали путь сквозь заросли, находили броды, перебрасывали мосты через ручьи и реки. Во избежание нападений купцы ездили группами и были хорошо вооружены.

Так постепенно были проложены первые торговые пути, обычно проходившие вдоль больших рек; враждебные отношения между иноземными торговыми караванами и местным населением с течением времени изменились. Чтобы обеспечить себе свободный проход через славянские земли, торговцы договаривались с местным населением, выделяя за это населению или их вождям часть своего товара. Так развились новые право-

вые отношения, заключавшиеся в том, что торговцы, помимо добровольных даров, платили обязательную и установленную заранее пошлину, и за это им была гарантирована безопасность, разумеется, лишь на том отрезке пути, который был предусмотрен соглашением.

На этих путях были как рынки, так и склады для товаров, при которых взимались пошлины, называемые мыто, здесь же были корчмы или дома, в которых мог отдохнуть купец, называемый славянами гость. Эти торговые центры, помимо торговли, имели большое значение в жизни славян. Там была сосредоточена не только торговля, но и вся остальная жизнь племени. Там жил князь, там собирался народ для совершения языческих обрядов и празднеств, туда же приходили впоследствии христианские миссионеры провозглашать новую веру и крестить язычников.

Главными путями были традиционные пути, ведшие купцов с юга, прежде всего к Дунаю, где завершался первый этап пути, а затем – от Дуная к руслу главных рек, впадающих в Балтийское море, а в славянских землях – к Одере и Висле, а также от Черного моря по Бугу, Днестру и Днепру к Припяти, Березине и Неману.

Когда область, занятая славянами, распространилась на запад вплоть до Эльбы, Заале и Майна, то тут уже существовало несколько торговых путей, которые вели из Западной Германии в славянские земли. Это видно по центрам торговли, основанным в 805 г. на германо-славянской границе Карлом Великим в качестве рынков для обеих этнических групп.

Главные из этих путей шли через Магдебург, к сербам и лютичам, затем через Эрфурт туда же и в Чехию; третий важный путь шел от Ржезна по Дунаю в Венгрию до устья Савы. Все они разветвлялись по славянским землям в разных направлениях и всегда вели к большим торговым центрам, каковыми являлись на севере крупные прибрежные города славянских племен ободритов, лютичей и поморян. В некоторых из этих городов жило множество чужеземных купцов, как, например, в Любице (Любеке) или в Волине, а в южной западнославянской полосе – в Праге и Кракове, где большие рынки засвидетельствованы арабскими сообщениями X в. Затем у Дуная, который, очевидно, был самым главным торговым путем, древние римские пути ответвлялись на юг до Альп, к Саве и на север через некоторые карпатские перевалы, в частности Дукельский, Ужоцкий, Верецкий и Яблонецкий, в Польшу и Галицию. Здесь они, с одной стороны, присоединялись у Сана и Вислы к северным путям и к путям, идущим с запада, и, с другой стороны, к днестровскому пути, идущему от Черного моря. По этим путям шла главным образом соляная торговля, что обусловило постоянное их использование. Связь поморских и западных славян с восточными славянами осуществлялась по нескольким направлениям,

хотя главным был путь из Мазовии на Люблин, Холм и Владимир-Волынский и затем на верхнюю Припять к Бресту, где был волок у истоков Пины. Этим же путем шли и войска на ладьях.

Значительно лучше известны основные древние торговые пути Восточной Европы, которые также использовались в IX и X вв. славянами. Здесь следует различать прежде всего два больших торговых пути, значение которых далеко превышало все другие: Волжский и Днепровский («из варяг в греки»). Оба они имели европейское значение. Первый путь соединял весь Восток со скандинавскими эмпориями, Биркой и Готландом, и дальше со всем севером и западом Европы, второй – север Европы с Константинополем, Малой Азией и Персией. Находки показывают, что на Волге торговля восточными товарами шла уже со II века н. э., и, несомненно, этот путь существовал еще раньше. Второй путь также был известен уже с середины I тысячелетия, но полное его использование и расцвет торговли на нем были достигнуты лишь в IX в.

Оба пути имели выход в Балтийское море у устья Невы и Двины, или на южном берегу Ладожского озера, где уже в VIII веке у скандинавов были торговые фактории в укрепленной колонии, называемой в настоящее время Старой Ладогой. Отсюда купцы отправлялись по реке Ловати до Новгорода и дальше волоком до притоков Верхней Волги, по которой плыли затем до Хвалынского моря. «Путь в Болгары и Хвалисы» – так называет этот путь Киевская летопись. Главные рынки на этом пути были в Булгаре около современной Казани, затем в хазарском Итиле близ Астрахани и в Абескуне на Каспийском море. Рынки Булгара, где собирались не только славянские купцы, но и купцы из всей Средней Азии, имели еще и то значение, что они служили одновременно главными рынками так называемой Биармии, земли, известной своей торговлей мехами и дорогими металлами (главным образом серебром) и расположенной на территории, покрытой большой водной сетью, образуемой реками Вычегдой, Печорой, Камой и Вяткой с центром на Каме и ее притоках. Здесь уже начиная с эпохи бронзы находился крупный центр, связанный в культурном отношении как с центральной частью Восточной Европы, так и с Уралом и Центральной Сибирью. Из Итиля купцы плыли дальше Каспийским морем либо шли по побережью Дербентским проходом на армянские, персидские и туркестанские рынки, а также в Трапезунд.

Другой большой путь, соединявший Балтийское море с Константинополем (путь «из Варяг в Греки»), шел из Старой Ладогои и Новгорода по рекам Ловати, Усвяти, Двине и Каспле, а затем волоком до Днепра, по которому купцы плыли вплоть до его впадения в Черное море; пороги на Днепре либо проплывали, либо обходили, в зависимости от уровня воды.

Главными торговыми пунктами на этом пути, помимо вышеуказанных Старой Ладogi и Новгорода, были Смоленск, Полоцк, Любеч, Киев, Вышгород, Витичев и остров Хортица. В Киеве находился самый большой рынок, а сам Киев славился широко своим богатством уже в конце X в. Отсюда от предыдущего большого пути ответвлялся ряд других путей – с одной стороны, на запад, к Балтийскому морю (к Двине и Неману), с другой стороны – на восток, к Верхней Волге, Оке, Донцу и Дону. Повсюду большую роль играли волоки, которыми связывались бассейны разных рек, а тем самым и разные отдаленные друг от друга моря. Одна группа этих второстепенных путей шла от среднего Днепра в Крым, где важнейшим эмпорием был в то время Херсонес, затем к Азовскому морю, в Керчь, Тмутаракань и к устью Дона. Здесь проходил так называемый «греческий» путь, «соляной» и так называемый «залозный» путь, упоминаемый в Ипатьевской летописи под 1170 г.

Что касается славян на Балканском полуострове, то можно утверждать, что здесь торговля проходила и в дальнейшем по древним, хорошо известным римским дорогам, а именно по трем главным направлениям:

- 1) по пути, шедшему от Дуная у Виминация (Костолац) через Ниш, Среденц, Филиппополь и Адрианополь до Константинополя,
- 2) по пути, ведущему от Ниша на юг через Скотче и дальше через долину Вардара до Солуни,
- 3) по пути, называемому «Via Egnatia» и шедшему из Солуни через Эдессу (Воден), Лихнидус (Охрид), Скампу (Эльбассан) до Эпидамна (Драч, Дуррес).

Между ними разветвлялась сеть второстепенных путей. Повсюду имела место византийская торговля товарами собственного и восточного происхождения. Только на побережье Адриатического моря Италия владела обоими главными торговыми центрами – Венецией и Рагузией. От Рагузы (Дубровника) до Драча была сосредоточена торговая связь славян с Италией. Отсюда шли важнейшие пути через Черногорию и северную Албанию по направлению на Печ (Ипек), Призрен и дальше на Липлян, Ниш и Среденц.

4.6. Строительство дорог в Римской Империи

Большой скачок в строительстве древних дорог состоялся в IV – II вв. до н.э. в Древнем Риме. Как и в Персидском государстве Ахеменидов, в Римской империи строительство дорог стало жизненно необходимым для обеспечения оперативного управления в государстве. Римские дороги тщательно планировались, их покрывали гравием или мостили камнем, обрамляли кюветами. Там, где путь пересекали ручьи, перебрасывались мосты и выводили-

лись насыпи. Отличительной чертой римских дорог была их прямизна, что объяснялось не только необходимостью скорости в обеспечении сообщения, но также было связано с особенностями римских транспортных средств: повозки и колесницы древних римлян не имели поворотных механизмов.

Первой мощеной римской дорогой может считаться практически полностью сохранившаяся Аппиева дорога, построенная в 312 г. до н.э. цензором Аппием Клавдием между Римом и Капуей (350 км); в 224 г. до н.э. дорога была доведена до Брундизия.

Другой не менее известной мощеной дорогой может считаться Фламиниева дорога, проложенная в 220 г. до н.э. цензором Фламинием между Римом и Аримином (порт на побережье Адриатического моря).

Основная же магистраль вела из Британии через всю Европу в Иллирию (на Балканах), затем в Малую Азию, Сирию – до побережья Индийского океана. Другой путь шел из Кадиса через Пиренеи, Галлию и Юрские горы к Виндобоне (Вена). Вдоль дорог римляне ставили специальные дорожные знаки – мильные столбы, которые располагались друг от друга на расстоянии одной римской мили (1480 м). Они представляли собой каменные цилиндрические формы высотой 1,5 – 2,5 м с высеченной на них римской цифрой, которая означала расстояние от Рима, а точнее от Римского Форума, где в храме Сатурна находился Золотой мильный столб (прообраз современного «нулевого километра»), от которого и отмерялись все дороги, ведущие в разные концы империи (отсюда и берет свои корни пословица «Все дороги ведут в Рим»). Несмотря на то, что древнейшие мильные столбы датируются III в. до н.э., систематизация и измерение римских дорог проводились согласно указу Гая Юлия Цезаря в I в. до н.э., а непосредственно этим занимался астроном Созиген, который пригласил из Египта специальных землемеров.

Благодаря высокоразвитой и разветвленной сети дорог, которая насчитывала 90 тыс. км основных магистралей и 150 – 200 тыс. км второстепенных, в Римской империи была создана отличная государственная почтовая служба (*Cursus Publicus*). Эта система имела двухступенчатый характер: на основных магистральных дорогах через каждые 10 – 12 миль располагались станции для смены лошадей (*Stationes*), через каждые 30 – 40 миль – государственные постоялые дворы – мансионес (*Mansiones*). Для размещения представителей высшей римской знати – патрициев, были оборудованы частные постоялые дворы – стабулерии.

Таким образом, в древнем мире практически параллельно развивалось два типа дорожных домов, которые предоставляли услуги размещения путешественникам: государственные, которые обеспечивали работу почтово-курьерской службы, и частные, которые обслуживали преимущественно торговые караваны и состоятельных путешественников.

Тема 5. ПУТЕШЕСТВИЯ В ДРЕВНОСТИ

- 5.1. Путешествия как одна из форм познания мира.
- 5.2. Карты и путеводители древности.
- 5.3. Культурный туризм древности.
- 5.4. У истоков спортивного туризма.
- 5.5. Курорты Древнего мира.
- 5.6. У истоков системы гостеприимства.
- 5.7. Праздники, зрелища и развлечения в античном мире.

5.1. Путешествия как одна из форм познания мира

Со времен античности в стремлении человека познать и изучить мир, другие народы, все большую роль играют различного рода путешествия. На протяжении всей древней эпохи путешествия были одним из основных источников получения информации о тех или иных странах и территориях (их природе, населении, истории, культуре и др.). Таким образом, путешествия в эпоху античности имели характер научных экспедиций.

Под путешествием понимается любое перемещение в пространстве. Желание путешествовать объясняется стремлением человека к разнообразию впечатлений. Несмотря на различные цели путешествий, совершаемых в разное время, они всегда способствовали расширению познаний человека

В науке все чаще о путешествии говорят как о феномене. Феномен путешествия с точки зрения гносеологии еще никто специально не изучал. Что касается феномена путешествий, то следует отметить, что путешествие и в опыте существует, как бы, многослойно. При этом не просто как явление материального мира, но, прежде всего, как способ познания. Путешественник едет туда, где он никогда не был, и рассчитывает пережить, почувствовать, увидеть то, чего никогда не было. Подлинное путешествие – это всегда открытие чего-то нового, ранее неизвестного. В этом есть непредсказуемость, есть испытание, есть трудность и есть опыт, которого заранее нельзя предвидеть. Перемещение субъекта в социальном или географическом пространстве, предполагает попадание в новый незнакомый или, как минимум, малознакомый для него мир.

Само передвижение, путешествие еще в древнем мире выступает в качестве концепта, участвуя в создании оппозиции «свое / чужое», «обычное, норма / необычное». Путешественник сосредоточен не только на противостоянии «своего» – «другому», но и на познании «своего» через «чужое». Человек, путешествующий берет на себя ключевую роль в осуществлении межкультурной коммуникации. Являясь субъектом коммуникативного действия, он – главное связующее звено между «своими» и «чужими».

Внутренний мир путешественника постоянно открыт для новых взаимодействий. Путешествие как ситуация познания является процессом взаимодействия локальностей. В результате взаимодействия различных типов локальностей рождается новая целостность, новое знание. В этом случае путешествие рассматривается как способ универсализации.

С точки зрения гносеологического подхода сама среда путешествия, новые условия бытия активизируют познавательные способности человека. Уже Геродот констатировал тот факт, что, путешествуя, люди познают мир.

Еще один аспект – деятельностный. Путешествия приносят человеку новые впечатления, но и требуют от него новой деятельности, решения новых задач. В ходе этой деятельности, путешественник, конечно, преобразует мир. Но более всего, он преобразует и совершенствует себя.

Наконец, есть взгляд – аксиологический. Путешествия эффективно формируют в человеке новые ценностные установки и принципы восприятия красоты. Но, при ближайшем рассмотрении, это оказываются совсем разные установки. Путешествия продвигают ценности различных культур, которые, встречаясь, обогащают друг друга, иногда разрушают и противостоят.

Рассмотрим путешествие как ситуацию познания. Необходимо раскрыть процессы формирования самого познавательного поведения путешественника. Человеческое познание возникает из процесса взаимодействия, в котором человек как реальная живая система и познающий субъект сталкивается с фактами столь же реального внешнего мира, составляющими объект его познания. Все, что человек может познать строится на переживаниях субъекта. С точки зрения гносеологии путешественник является субъектом познания, то есть познающий человек с уже сформированными когнитивными способностями.

Следует отметить, что путешествие как способ познания окружающего мира и описание его как возможность поделиться с другими открывшимся в ходе странствий знанием известен очень давно. Речь идет о перемещении человека в пространстве, связанным с «открытием» новых территорий, зародившимся в эпоху античности.

Этот способ познания определяется следующими составляющими:

- а) сбор и накопление эмпирических данных, осуществляемых путем наблюдения в отношении к природе и общения с людьми в обществе;
- б) формулирование гипотез на основании собранных путем поиска моделей взаимоотношений между данными и последующее устное или письменное сообщение.

Объектами познания в процессе путешествия являются предметы природы, а также вещи, события и личности в обществе. Любая страна как сложное целое есть комплекс позиций, как реальный объект и как предмет исследования. Путешествие есть осуществление сравнительного подхода почти буквально, как «нанизывание» на маршрут соотносимых частей объекта познания, прохождение серии взаимосвязанных позиций. Предмет таких путешествий – всегда культурный ландшафт, в котором акцентируются те или иные формы и слои содержания. Такие путешествия включают маршрутные наблюдения, включение в местные информационные потоки и комплексную коммуникацию.

Иногда наблюдения фиксируются в дневнике в текущем режиме; кроме «внешних впечатлений» обязательно фиксируются события самого путешествия и личное состояние путешественника. Нередко повествовательный основной текст дневника сопровождается довольно многочисленными и разнообразными комментариями, перечнями, подсчетами, схемами, расшифровками и росписями отдельных бесед и событий более подробно.

Цели путешествий во все времена были весьма разнообразны. Путешествовали с торговой или религиозной миссией, с целью поклонения святыням, с целью продолжения образования, с целью отдохнуть или избавиться от стресса. Необходимо отметить, что в путешествии как в ситуации познания важен не столько результат, сколько сам процесс. Путешествие как перемещение в пространстве провоцирует отталкивание от обычной среды привычного образа жизни и познание самого себя.

Если анализировать путевые записки путешественников, то можно сказать, что автор-путешественник репрезентует собственную личность. Своего рода, это процесс конструирования личности в процессе познания, рассмотрение собственного «Я», основанное на личном опыте.

Таким образом, тексты путешественников содержат отображение интеллектуального и духовного опыта автора, где главными оказываются не внешние, а внутренние события. Таким образом, текст создается с целью самопознания, определяет постановку вопроса о выборе человеком определенной жизненной стратегии.

За многовековую историю путешествий, географических открытий, промышленного освоения новых территорий, расширения мирохозяйственных связей были собраны многочисленные научные литературные материалы, отчеты и дневники. Они сыграли неоценимую роль в накоплении человеком знаний в различных областях науки, культуры, техники. Но сегодня, путешествие стало для человека не только уникальным способом познания себя и мира, но, можно сказать это новый уровень эмпирического познания, посредством личностных впечатлений и переживаний.

5.2. Карты и путеводители древности

Первые попытки создания картографических произведений относятся к глубокой древности. Знакомство с новыми территориями было важно охотникам, которые должны были выслеживать животных. Очевидно, что охотникам приходилось значительно удаляться от своих стоянок. Для того чтобы другие члены племени могли им помогать переносить или разделять добычу, стали создаваться первые карты. Разумеется, карты не были совершенными. На земле при помощи камней, ракушечника, обломков дерева и костей, иногда даже и птичьих перьев делались эти первые карты. На них были обозначены безопасные пути, удобные проходы, броды, водопой, пастбища, норы и лежки зверей.

К древнейшим известным картам можно отнести те карты, которые выполнены на костях животных около 11 – 14 тыс. лет назад. Эти находки далеко не единичны: Якутия, юг Европы, Восточная Африка, Меланезия и др. Так, на бивне мамонта, найденном близ деревни Межиричи на Украине, вырезана карта поселения, расположенного на берегу реки.

Со временем, когда появляется пиктография, карты стали изображать и на стенах пещер. Вряд ли удастся разгадать все те значки, которые нарисованы рядом с животными в период верхнего палеолита в пещерах Ласко (Франция), Альтамирской (Испания), Каповой (Южный Урал) и др. Вполне вероятно, что это могли быть наиболее удобные охотничьи маршруты тех времен.

Картографические произведения в современном понимании появились еще за несколько тысячелетий до нашей эры в древних рабовладельческих государствах Востока. Задолго до нашей эры Дальний Восток был обследован и воспроизведен географами Китая. Существует воспроизведение китайских провинций, выполненное на вазах за три тысячи лет до нашей эры.

Рисунки местности, выполненные за три тысячи лет до нашей эры, найдены на Северном Кавказе и в Египте. Для земледелия в Египте нужна была значительная сетка ирригационных сооружений. Строительство этих сооружений, закрепление земель за ее владельцами, расчет налогов на землю – все это требовало описания земли, которые иногда складывали в виде чертежей. В Вавилоне и Египте было накоплено достаточно сведений об окружающих их странах и территориях, с которыми египтяне и вавилоняне вели войны и имели торговые и дипломатические отношения. Сохранился план Вавилона, выполненный на глиняной доске. В результате знакомства с окружающими территориями появились мелкомасштабные карты. Сохранилась древняя карта (2500 лет до н.э.), выполненная на глиняной до-

щечке. Эта карта имеет указания на стороны света. На ней нанесены горы и реки, впадающие в море. Все объекты на карте подписаны. Сохранилась также более поздняя карта (VII в. до н.э.), на которой показаны Вавилония и Ассирия. Суша показана на этой карте плоским кругом, омываемым водой. На карте показана река Евфрат, ряд мелких городов – в виде кружков, и город Вавилон – в виде четырехугольника. Известна карта золотых приисков, составленная не ранее 1400 г. до нашей эры, которая показывает территорию между рекой Нил и Красным морем. На карте воспроизведены дороги, дома, храмы, бассейн для промывки руды и др.

Как и другие отрасли науки, картография значительного развития достигла в Древней Греции к VI – IV в. до н.э. Войны, торговля, колонизация, мореходство, оживленные отношения с другими государствами и народами – все это обогатило географический кругозор греков, вызвало живой интерес к географическим знаниям и потребность в их обобщении. Распространение географических знаний дало возможность греческим ученым делать интересные выводы по ряду вопросов, отнесенных к общему виду Земли. Первое предположение об общем виде Земли нашло воспроизведение в карте, составленной Анаксимандром из Милета в VI в. до н.э. Карту Анаксимандра переработал его последователь Гекатей из Милета (V в. до н.э.). В труде Гекатея «Землеописание» описывается форма Земли. Земля, по мнению Гекатея, представляет собой овал с востока на запад в два раза больший, чем с севера на юг; вся населенная часть суши, называется ойкуменой, омывается со всех сторон океаном. В центре ойкумены находится Большое море (Средиземное море). Земля делится на три части: Европу, Азию и Ливию (Африку).

Создание научной основы туризма в древности связано с именем знаменитого астронома, математика, географа и философа Эратосфена (ок. 276 – 194 гг. до н.э. Именно Эратосфен вместо древнегреческих терминов: «период» («обход»), «периегеса» («объезд») и «периплы» ввел в научный обиход обобщающий термин «география». Впервые измерив дугу меридиана и с большой точностью определив наклон эклиптики, Эратосфен составил каталог 675 неподвижных звезд, заложив основы математической географии, которые изложил в сочинении «Географика» («Географические записки»). Эратосфен известен также своими трудами по математике (теория чисел), астрономии, филологии, философии, музыки.

Во втором веке до нашей эры идея о шарообразности Земли стала вытеснять понятие о плоской ойкумене. Первая карта с учетом шарообразности Земли была составлена Марином Тирским. Во II в. до н.э. Кратес изготовил первый глобус.

Активное развитие путешествий в Средиземноморье начиная с середины I тыс. до н.э. неразрывно связано с расцветом Древней Греции и Древнего Рима. В это время путешествия греков и римлян характеризуются осознанностью и научной познавательностью. Вторая половина I тыс. до н.э. может также характеризоваться географическими открытиями, хотя до нас дошло всего полтора-два десятка имен античных первооткрывателей.

В конце VI в. до н.э. грек Скилак дошел до р. Инд и, спустившись до его устья, морем вернулся к северному берегу Аравийского залива, доказал тем самым существование южного моря, известного сегодня как Красное.

Во второй половине IV в. до н.э. (между 350 и 320 гг. до н.э.) грек Пифей (Питеас) из Массалии (совр. Марсель), выйдя в Атлантический океан, направился на север вдоль западного побережья Европы. Исследовав берега нынешних Испании и Франции, он пристал к острову, которому за его меловые утесы дали название Альбион (Белый). Дальнейший маршрут Пифея не совсем ясен. Двигаясь на север, он добрался до неизвестной земли, которую Пифей назвал «Фуле» (это мог быть один из Шотландских островов, Исландия или даже Гренландия; по другим предположениям, это могла быть Норвегия). По мнению путешественника, он достиг предела населенной земли, окрестив ее «ultima tulle» – «край света». За время своего плавания Пифей сделал ряд важных открытий: он вычислил наклон плоскости эклиптики к плоскости небесного экватора, первым указал на связь между движением Луны и приливно-отливными явлениями океана. Пифей оставил уникальную работу «Об океане» с множеством описаний собственных географических открытий.

В конце II в. до н.э. появилось произведение Артемидора из Эфеса, предназначенное для путешественников и мореплавателей, которое он назвал «Периплы». В нем греческий путешественник описывал берега Средиземного и Красного морей, которые он исследовал во время своих экспедиций. К тому же периоду времени относится плавание Евдокса Кизикского из Александрии в Индию.

Важное место в популяризации путешествий в древности занимали философы, историки, географы. Одним из величайших путешественников древности является древнегреческий ученый Геродот (490/480 – 425 гг. до н.э.) – автор девятитомной «Истории». В своей работе Геродот описывает свои впечатления от посещения им в 455 – 444 гг. до н.э. Финикии, Сирии, Египта, Вавилона, Македонии, Ольвии (греческая колония в Северном Причерноморье).

Пелопонесский грек Полибий (ок. 200 – 120 гг. до н.э.) из Мегалополя (Аркадия) известен как автор «Всеобщей истории» в 40 книгах, где он

изложил события с 220 до 146 г. до н.э. Сам он также очень много путешествовал. Полибий посетил Испанию, Галлию, совершил плавание в Ливию и Пунт. Географические наблюдения Полибия были объединены в 34-й книге, которая, к сожалению, не дошла до нас. Однако его описания Греции, Испании, Италии, Балкан и Черного моря стали известны благодаря ссылкам на него более поздних авторов, в первую очередь, знаменитого древнегреческого ученого, географа и путешественника Страбона (64/63 – 24/23 гг. до н.э.). За свою жизнь Страбон посетил Кападокию и Фригию (область в Малой Азии, современная Турция), побывал в горах Тавра и у подножия Кавказа, на берегах Ионии (в Ефесе), на Кикладских островах, в Коринфе. Он также много путешествовал по Египту в свите перфекта (местного наместника) Элия Галла. Страбон оставил уникальный труд «География» в 17 книгах, где не только изложил свои наблюдения, но и систематизировал сведения практически из всех известных географических произведений древности.

Большое значение для развития путешествий имела «Естественная история» – энциклопедия в 37 книгах естественно-научных знаний античности римского ученого и писателя Плиния Старшего (23/34 – 74 г. н.э.). В ней, кроме исторических описаний, астрономических и физических сведений, информации о растениях, их целебные свойства и т.п., приводятся географические сведения о земле, разделение и устройство поверхности, с указанием народов, ее населяющих, городов и гаваней, такие сведения были бесценным вкладом в развитие путешествий в древние времена.

Длительное пребывание Плиния в альпийских странах дало ему возможность собрать уникальные сведения о данной местности и ее жителях. Записки Плиния о германцах послужили главным источником римскому историку Публию Корнелию Тациту (54/58 – 117/123 гг.) для его исторического сочинения «Германия»; Тацит также известен как автор двух монументальных исторических трудов, частично дошли до нас: «История» в 12 книгах и «Анналы» в 18 книгах.

5.3. Культурный туризм древности

Древние греки были большими любителями путешествий, они охотно посещали дальние страны с целью получения знаний. Так, мудрец и философ Фалес Милетский более двадцати лет учился в Египте. Философ Платон, совершив дальнее странствие, по возвращении домой основал философскую школу. Не только знания, но и красоты этих стран привлекали древнегреческих путешественников. Во времена Древней Греции и Древнего Рима было создано немало памятников художественной культуры,

которые сегодня составляют коллекции лучших музеев мира. Интерес к собиранию произведений искусства появился еще у жителей древнегреческих городов-полисов. Возникшие в то время первые «мусейоны» представляли собой храмы муз, содержавшие собрания произведений искусства, сакральных предметов и книг. Они еще не были музеями в современном понимании. В Древнем Риме, когда люди начали осознавать ценность культурного наследия прошлого, прежде всего греческого мира, формируются большие и малые частные коллекции греческого искусства, состоявшие из произведений, вывезенных с Пиренейского полуострова, или копий, изготовленных с греческих оригиналов. В обществе зреет необходимость сделать эти коллекции общедоступными.

В разных странах древних путешественников привлекали прекрасные архитектурные сооружения. Самые выдающиеся из них, поражавшие воображение людей того времени грандиозностью и великолепием, были названы «чудесами света». Их было семь. Это легендарные висячие сады Семирамиды в Вавилоне, которые попали в список «Семи чудес света» из-за своей красоты; храм Артемиды в Эфесе, по словам историка Ампелия, он «был самым большим, изысканным и величественным храмом на свете»; статуя Зевса работы греческого скульптора Фидия, знаменитая не столько размерами (12 м), сколько своим художественным достоинством; гробница Мавсола, а также Колосс Родосский – медная статуя у входа в гавань Родоса, более 70 м вышиной, изображавшая Гелиоса (бога солнца у древних греков), и мраморная башня маяка высотой около 180 м, построенная на острове Фаросе. Понять чувства восхищения древних жителей Средиземноморья можно, взглянув на единственное из «Семи чудес света», сохранившееся до наших дней, – египетские пирамиды.

Египет – страна пирамид – привлекал древних путешественников. Увидеть пирамиды было целью путешествий многих древних греков и римлян, которые старательно осматривали эти сооружения, не имевшие себе равных благодаря величественным размерам и неповторимости. Пирамиды донесли до нас свидетельства о древних «туристах», которые оставили на их стенах немало коротких надписей – «граффити». Таких надписей, относящихся к временам Древней Греции и Древнего Рима, известный египтолог Ж. Байе обнаружил более двух тысяч только у гробниц фараонов в Фивах.

Геродот записал множество мифов, легенд, свидетельств о жизни египтян, об их правителях, праздниках и тяжелом труде народа.

Прошло время. Одни древние памятники безвозвратно погибли, оставшись лишь в легендах и сказаниях, другие лежат в руинах, но и есть те, что сохранились до наших дней, и по-прежнему привлекают многочисленных туристов.

5.4. У истоков спортивного туризма

Древний мир любил массовые зрелищные мероприятия. В Древней Греции проводилось немало спортивных состязаний. Это Истмийские игры, проходившие на Коринфском перешейке, Немейские игры, проводившиеся около храма Зевса, Пифийские игры и, конечно, Олимпийские игры, на которые стекалось большое количество народа со всех уголков древнего мира. История Олимпийских игр восходит к 776 г. до н.э. Игры справлялись в честь бога Зевса каждые 4 года летом в священной области Олимпия. Постепенно из культовых игр, имевших вначале лишь религиозное значение, Олимпийские игры превратились в крупнейшее, уникальное событие спортивной и культурной жизни Греции. Принимать участие в Олимпийских играх и быть зрителем могли только свободные греки, полноправные граждане греческих полисов, позднее также и римляне. Десятки тысяч людей ехали в Олимпию, шли пешком, плыли на кораблях. Вокруг Олимпии вырос целая город из палаток. Постепенно игры стали организовываться и в других городах Греции. В городах, где проводились игры, развивалась сеть различных услуг для гостей и участников. Реконструировались общественные бани, решались вопросы питания и развлечений большого числа людей во время проведения игр.

Спортивная программа включала атлетические (пятиборье, включавшее в себя бег, прыжки в длину, метание копья и диска, борьбу; борьба, кулачный бой, бег с оружием и другие состязания) и конные соревнования (гонки колесниц и скачки), состязания вестников и трубачей. Программа Олимпийских игр была рассчитана на 5 дней. Первый и пятый дни были посвящены торжественным процессиям, жертвоприношениям и церемониям, остальные – спортивным состязаниям мужчин и мальчиков. Женщины не допускались к месту Олимпийских игр. Разве что после окончания игр им было разрешено участвовать в соревнованиях девушек в беге в честь богини Геры. Победители соревнований – олимпионики – награждались венком из веток оливкового дерева и пользовались в Греции почетом и уважением, а иногда даже обожествлялись. В родных городах им обычно ставили статую и предоставлялись важные экономические и политические привилегии.

Олимпийские игры способствовали развитию культуры, искусства и философии в Древнем мире, так как они сопровождались представлениями артистов, певцов и музыкантов. Игры давали великолепную возможность ученым и людям искусства познакомиться со своими творениями тысячи людей. По преданию, Геродот здесь впервые читал вслух свою «Историю». Олимпийские игры были отменены императором Феодосием I в 394 г.

5.5. Курорты Древнего мира

Сказки о «живой» и «мертвой» воде, легенды о целебных свойствах источников, сказания об их чудодейственной силе известны с давних времен и составляют неотъемлемую часть фольклора разных народов. Многие природные источники были открыты еще первобытными людьми. На местах выхода «чудесных» источников строились храмы. Использование целебной воды становилось порой элементом религиозного культа. К числу наиболее древних, как полагают ученые, относящихся еще к бронзовому веку, принадлежат остатки капитальных сооружений на источниках углекислых вод в окрестностях современного швейцарского курорта Санкт-Мориц. В древнейшем памятнике индоарийской культуры «Ригведе» повествуется о священных купелях при храмах, на страницах Библии упоминаются Силоамская купель, священное озеро Бетesda под Иерусалимом, вода которых приносила избавление больным людям от многих болезней.

Водолечение было распространено и в Древней Греции. На страницах древнегреческих текстов описывается использование минеральных вод, купание в морской воде с лечебной целью. Там, где открывались живительные родники, возникали святилища бога врачевания Асклепия. Самые знаменитые храмы Асклепия располагались в городах Эпидавре в Пелопоннесе и Косе. Считалось даже, что врачи острова Кос являются потомками Асклепия. Школа врачей была там основана Гиппократом (ок. 460 – 377 гг. до н.э.). Храмы Асклепия обычно строились в местностях, известных не только своими источниками минеральных вод, но и целебным чистым воздухом, богатой растительностью «священных рощ». Развалины древних водолечебниц можно до сих пор найти на территории современной Греции.

С незапамятных времен люди использовали и целебные свойства грязей. Еще в Древнем Египте больные обмазывались грязями Нила и лежали на берегу под горячими лучами солнца. Этот «египетский» способ лечения пользовался популярностью в Древнем мире. Так, известный древнегреческий философ Гераклит, страдавший от водянки, принимал грязевые ванны. О «земле, излечивающей раны» писали Плиний, Гален и другие древние врачи и философы.

Древний Рим также был знаком с лечебными путешествиями, которые совершались людьми в надежде получить исцеление. В I – II в. в Риме медицина достигла особого расцвета, что привело к появлению и широкому распространению путешествий с целью лечения различных заболева-

ний. География «лечебного туризма» древности была достаточно обширной. Этому способствовали сравнительно безопасные и хорошие дороги. Путешественники пользовались благами римской цивилизации: разветвленной сетью дорог и надежными судами, способными преодолевать большие расстояния. Египет также считался у римлян лечебным курортом, где можно было, по мнению древних врачей, вылечить чахотку.

Сооружения периода римского владычества сохранились в районе современных курортов в Румынии, Югославии, Болгарии, Швейцарии, Австрии, ФРГ, Франции, Великобритании, Алжире и т.д. На северо-западной окраине немецкого города Шварцвальда находятся термальные радоновые источники, именно здесь в 220 г. н.э. располагался римский гарнизон и возник крупный курорт под названием Цивитас Аурелия Аквензис. В III в. бальнеологический курорт был разрушен. Он возродился в XIV в. под названием Бадон, а в 1931 г. был переименован в Баден-Баден. У римлян, в частности, популярностью пользовались венгерские курорты, находившиеся в районе Будапешта. С I в. до н.э. на этой территории существовало римское поселение Аквинкум, остатки которого можно увидеть в северной части города. На базе теплых источников функционировали 5 военных и 6 гражданских терм. На побережье озера Балатон и на побережье Неаполитанского залива также имелись многочисленные курорты. Одним из таких приморских климатических и бальнеологических курортов является остров Искья. Еще древнегреческий географ и историк Страбон и древнеримский писатель Плиний Старший в своих трудах писали о термальных источниках недалеко от Неаполя, которые образовались в результате вулканической активности. Как полагают, остров Искья явился следствием деятельности древних вулканов.

Состоятельные римляне любили отдыхать на морских курортах побережья и многочисленных островах Средиземного моря. Тут возводились виллы императоров и известных общественных деятелей. Среди них курорт Байи на берегу Неаполитанского залива, воспетый поэтом Горацием. Байя долго считался одним из самых благоприятных мест для отдыха и восстановления сил. Этот курорт с террасообразно расположенными термами был излюбленным местом отдыха и лечения, сюда приезжали для отдыха и лечения Марий, Помпеи, Цезарь и др. У лечебного источника Аквеальбуле в ту пору располагался грандиозный бальнеологический комплекс с бассейнами и виллами аристократов, описанный в «Энеиде» Вергилия.

5.6. У истоков системы гостеприимства

Появление первых прообразов гостиниц и профессий по обслуживанию людей, останавливающихся на ночлег, связано с ранними периодами человеческой истории и отражает особенности и традиции бытовой культуры народов Древнего мира. В обычаях разных народов было широко распространено покровительство путникам, которое выступало формой защиты их личности и имущества.

Самыми древними домами, построенными с целью приема гостей, можно считать таверны. В начале XX в. был найден столб из черного камня высотой больше человеческого роста, на котором клинописью были вырезаны законы Хаммурапи, вавилонского царя, жившего в 1792 – 1750 гг. до н.э. Законы Хаммурапи предписывали владельцам таверн доносить властям на посетителей, замышлявших преступление и проговорившихся об этом за едой. Ослушание каралось смертной казнью. Таверны того времени пользовались дурной славой из-за плохого качества питания, зачастую разбавленного вина, а также из-за содержавшихся там притонов греха, домов терпимости. В странах Древнего Востока было принято путешествовать на верблюдах, собираясь в большие караваны. На караванных путях для ночевки разбивали шатры. Опасаясь песчаных бурь и нападения разбойников, путники нередко останавливались в так называемых караван-сараях, первые свидетельства о которых относятся еще к III тыс. до н.э., к временам Древней Ассирии. Постепенно караван-сарай превратились в своеобразные гостиничные комплексы, которые включали загон для верблюдов и помещения для ночлега людей, окруженные крепостной стеной. Удобства, которые предоставлялись путешественникам в Азии, значительно превосходили те, на которые в это время можно было рассчитывать в Европе. Гостиниц в древнем мире явно не хватало. Евангельские тексты повествуют о том, что проведение переписи населения Вифлеема привело к переполнению местных гостиниц.

С развитием торговли появилась потребность в создании для путешественников не только заведений для приема пищи, но и для ночлега. Передвижение в те времена было медленным и трудным, таверн в Европе было совсем мало. Многим путникам приходилось уповать на гостеприимство в частных домах. В Древней Греции еще в I тыс. до н.э. начинается развитие гостиниц. В богатых домах можно было получить бесплатный ночлег, для этого существовали особые комнаты для гостей. В курортных местностях строились жилища для сдачи внаем приезжающим. Придорожных постоялых дворов было очень мало.

Развитие сообщений приводит к формированию самобытного обычая, когда право чужестранцев на гостеприимство защищают особые «Союзы гостеприимства». В греческих городах-полисах существовали частные заезжие дворы – катагогии, но их содержание не считалось делом достойным. Поэтому большинство гостиниц были государственными. Эти так называемые пандокеи строились в местах проведения спортивных игр, в курортных местностях и т.д. В этих гостиницах путникам предлагали только ночлег, провизию же ему приходилось возить с собой. Даже в период процветания Римской империи купцы, странствующая молодежь, бродячие артисты, паломники могли рассчитывать после трудной дороги только на связку соломы в постоянных дворах.

Потребность в развитии системы гостеприимства была обусловлена и размерами Римской империи. Для более или менее оперативного управления государством была создана густая сеть дорог, связывавших столицу с другими городами. Этими дорогами охотно пользовались путешественники. Еще в I в. до н.э. на всех главных дорогах Римской империи возникли государственные постоялые дворы. Они располагались на расстоянии одного дня езды на лошади, т.е. примерно через каждые 25 миль, ими пользовались лишь правительственные чиновники и гонцы по специальным разрешениям. Позднее постоялые дворы предоставили свои услуги всем желающим. За определенную плату им предоставлялись проводники, те или иные средства передвижения, охрана в пути, а также жилье и питание. Эти постоялые дворы не были комфортабельными. На лучшие условия путники могли рассчитывать в частных гостиницах. Некоторые богатые землевладельцы строили на границах своих владений собственные постоялые дворы. Управляющими вполне могли быть рабы или вольноотпущенные. В провинциях и самом Риме возникали «пристанища» – гостиницы, представлявшие собой целый комплекс с садом, водоемом во внутреннем дворе, залом для встречи высоких гостей и отдельными комнатами.

У римлян существовала определенная классификация гостиниц: одни из них предназначались для плебеев (стабулярии), другие – только для патрициев (мансионес). Венецианский купец-путешественник Марко Поло, посетивший в свое время Рим, с одобрением отзывался о постоялых дворах, отмечая, что в них «и королю остановиться незасорно».

Хотя большинство постоялых дворов и таверн того времени продолжало пользоваться сомнительной славой, система гостеприимства в Древнем Риме продолжала развиваться. Особую славу приобрели знаменитые римские пиры, которые устраивала знать. Для состоятельных римских

граждан организовывались своеобразные «рестораны» в трактирах, особой популярностью среди которых пользовалось заведение римского трактирщика Секвиля Локарта. Римские повара считались городской элитой и награждались высокими титулами. Во времена правления императора Адриана (117 – 138 г. н.э.) они учредили на Палатинском холме свою собственную Академию кулинарного искусства.

5.7. Праздники, зрелища и развлечения в античном мире

В Древнем мире наряду с «культурным туризмом» и посещением важных религиозных и спортивных праздников существовала традиция развлекательных путешествий. Праздники были обязательным компонентом бытовой культуры народов, государственной и религиозной жизни. Традиции их проведения были различными. У персов, по мнению Геродота, самым большим праздником признавался день рождения человека, отмечаемый обильной трапезой. В богатых домах на стол подавались зажаренные в печи целиком быки, кони, верблюды. Персы были большими любителями десертов и вина.

Наряду с семейными, жители Древнего мира широко отмечали религиозные праздники. Таких всенародных праздников в году насчитывалось немало. Вот как у Геродота описывается поездка древних египтян в город Бубастис на праздник: *«Плывут туда женщины и мужчины совместно, при чем на каждой барке много тех и других. У некоторых женщин в руках трещотки, которыми они гремят. Иные мужчины весь путь играют на флейтах. Остальные же женщины и мужчины поют и хлопают в ладоши. Когда они подъезжают к какому-нибудь городу, то пристают к берегу и делают вот что. Одни женщины продолжают трещать в трещотки, как я сказал, другие же вызывают женщин этого города и издеваются над ними, третьи пляшут, четвертые стоят и "задирают" подошвы своей одежды. Это они делают в каждом приречном городе. Наконец по прибытии в Бубастис они справляют праздник с пышными жертвоприношениями: на этом празднике выпивают виноградного вина больше, чем за весь остальной год. Собирается же здесь, по словам местных жителей, до 700 000 людей обоего пола, кроме детей».*

Праздники проводились и в городах-полисах Древней Греции, в каждом из которых организовывались народные гуляния. Были и общие праздники, например праздник Диониса – бога виноделия. В этот день земледельцы, облачившись в козлиные шкуры, изображали сатиров –

спутников Диониса и устраивали веселые шествия по улицам городов, разыгрывали в лицах сцены из мифов. Позднее стали устраивать праздничные представления у подножия холмов. Здесь под открытым небом и стали устраивать «места для зрелищ», или по-гречески «театры». В V – IV вв. до н.э. театры, были почти во всех греческих городах. Афинский театр был устроен на склоне акрополя и вмещал до 17 тыс. зрителей. Первый каменный театр в столице Римской империи был построен по приказу императора Помпея, на которого произвели впечатление греческие театры. В Риме ставились греческие трагедии и комедии и пьесы римских авторов. В I в. здесь был построен сохранившийся до наших дней величественный амфитеатр Колизей, вмещавший до 50 тыс. зрителей, приходивших посмотреть на бои гладиаторов и другие популярные зрелища Древнего Рима.

С особым размахом зрелищные мероприятия и праздники стали организовываться во времена Римской империи. Древний Рим – город свободных граждан, которые требовали от правителей «Хлеба и зрелищ!» В этом городе зрелища проводились ежегодно, и ни один из императоров не жалел на них денег. Да и во времена республики в течение года устраивалось немало праздников и игр, которые длились порой до двух месяцев. Так, празднества, устроенные римским императором Траяном, жившим во II в., продолжались 123 дня. Первыми по зрелищности и популярности были гладиаторские бои и цирковые игры, большой любовью горожан пользовался театр. Музыкальные состязания, заимствованные у греков, в Риме были не особенно популярны. Римские зрелища были рассчитаны на любое время дня. Во время праздника ночное небо города нередко окрашивалось иллюминацией. Любили римляне и гонки колесниц.

В Италии и провинциях строили амфитеатры – специальные сооружения для зрелищ. После появления афиш о гладиаторских боях или травле зверей в города Древнего Рима стекались тысячи жителей с разных концов империи. В амфитеатре можно было увидеть все сословия и все народы этого государства. Патриции, а также военная знать могли возлежать на своих ложах, наблюдая кровавые бои на арене. В перерывах публика получала из рук служителей воду, фрукты и сладости. Многочасовые сражения гладиаторов сменялись выступлениями фокусников, клоунов. Поединки между гладиаторами и сражения целых отрядов уступали место поединкам гладиаторов со львами, тиграми и другими животными. И хотя гладиаторские бои были позднее отменены, другие римские празднества просуществовали вплоть до IV в.

Тема 6. ПАЛОМНИЧЕСТВО В МИРОВЫХ РЕЛИГИЯХ

6.1. Особенности средневековой культуры.

6.2. Истоки и становление христианских паломнических традиций .

6.3. Определение паломничества и религиозного туризма в современной науке.

6.4. Крестовые походы как специфическая форма паломничества. Главные монашеские ордены, возникшие во время крестовых походов и их деятельность.

6.5. Паломничество в других религиях. Исламское паломничество.

6.1. Особенности средневековой культуры

История средних веков Европы охватывает период с V до середины XVII вв. Внутри периода можно выделить следующие этапы: раннее средневековье: V – XI вв.; высокое средневековье XI – XV вв.; позднее средневековье XVI – середина XVII вв. Термин «средние века» возник в Италии эпохи Возрождения в среде гуманистов, считавших, что это время было периодом культурного упадка, в противовес высокому взлету культуры в античном мире и в новое время.

Средние века – это время феодализма, когда человечество значительно продвинулось вперед в развитии материальной и духовной культуры, расширился ареал цивилизации. Для феодального общества характерно: господство крупной земельной собственности; сочетание крупной земельной собственности с мелким индивидуальным хозяйством непосредственных производителей – крестьян, которые были лишь держателями земли, а не собственниками; внеэкономическое принуждение в разных формах: от крепостничества до сословного неполноправия. Феодальная собственность – это наследственная земельная собственность, связанная с обязательным несением военной службы. Феодальное право защищало монополию земельной собственности феодалов, их права на личность крестьян, на судебную и политическую власть над ними. В средневековом обществе возникает иерархия с большой ролью личных вассально-ленных связей. Государство прошло разные этапы: для раннефеодального периода характерны крупные, но рыхлые империи; для высокого средневековья – мелкие образования, сословные монархии; для позднего средневековья – абсолютные монархии. Огромную роль в обществе играла религиозная идеология и церковь.

Таким образом, особенности феодального производства порождали специфические особенности социальной структуры, политической, правовой и идеологической систем.

Основными чертами средневековой культуры являются: господство религии и теоцентрического мировоззрения; отказ от античной культурной традиции; отрицание гедонизма; аскетизм; усиленное внимание к внутреннему миру человека, его духовности; консерватизм, приверженность к старине, склонность к стереотипам в материальной и духовной жизни; элементы двоеверия (христианство и язычество) в народном сознании; фетишизация произведений искусства; внутренняя противоречивость культуры: конфликт между язычеством и христианством, противоположность ученой и народной культуры, отношения светской и духовной, церковной властей, двойственность ценностных ориентаций (духовность и телесность, добро и зло, боязнь греха и грех); иерархичность культуры, в которой можно выделить культуру духовенства, рыцарскую, городскую, народную и сельскую культуры; корпоративность: растворение личностного начала человека в социальной группе, например, сословии.

Средневековая европейская культура сложилась на развалинах Римской империи. В раннем средневековье углубился упадок культуры, имевший место еще в позднем Риме. Варвары разрушили города, являвшиеся сосредоточением культурной жизни, дороги, ирригационные сооружения, памятники античного искусства, библиотеки, произошла аграризация общества с господством натурального хозяйства, товарно-денежные отношения были неразвиты.

Церковь установила на многие века монополию на образование и интеллектуальную деятельность. Все области знания оказались подчинены церковно-феодальной идеологии. Обладая прочной организацией и сложившейся доктриной, церковь располагала и мощными средствами пропаганды. Сутью церковного мировоззрения было признание земной жизни временной, «греховной»; материальная жизнь, природа человека противопоставлялись «вечному» существованию. Как идеал поведения, обеспечивающего загробное блаженство, церковь проповедовала смирение, аскетизм, строгое соблюдение церковных обрядов, подчинение господам, веру в чудо. Презирались разум, науки, философия, которым противопоставлялась вера, хотя из античного наследия были позаимствованы отдельные элементы философского и светского знания. Вселенная (космос) рассматривалась как творение бога, обреченное на гибель. Господствовала геоцентрическая система с различными сферами, адом и местопребыванием бога.

Каждый материальный объект рассматривался как символ сокровенного и идеального мира, а задача науки – раскрыть эти символы. Отсюда проистекал отказ от изучения подлинных связей вещей при помощи опыта.

Символизм наложил отпечаток на всю средневековую культуру. Считалось, что слова объясняют природу вещей. Непосредственное реалистическое восприятие мира в искусстве и литературе часто облекалось в форму символов и аллегорий.

Феодално-церковной культуре противостояла народная культура. Она уходила корнями в дофеодалную древность и связана с варварским культурным наследием, языческими мифами, поверьями, легендами, праздниками. Эти традиции, сохранившиеся в крестьянской среде на протяжении всего средневековья, были пронизаны религиозными представлениями языческого толка, чуждыми мрачному аскетизму христианства, его недоверию к живой природе: в ней виделась не только грозная сила, но и источник жизненных благ и земных радостей. Народному мировосприятию был присущ наивный реализм. Формы народного творчества разнообразны: сказки, предания, песни. Народные сказания легли в основу эпоса.

Искусство раннего средневековья утратило многие достижения античности: почти полностью исчезли скульптура и вообще изображение человека; забылись навыки обработки камня, в архитектуре преобладало деревянное зодчество. Для искусства этого периода характерно: культ физической силы; выставяемое напоказ богатство; вместе с тем, ему присуще живое, непосредственное чувство материала, особенно проявившееся в ювелирном и книжном деле, где господствовали сложный орнамент и «звериный» стиль. При примитивизме варварское искусство было динамичным, его главным изобразительным средством являлся цвет. Яркие предметы создавали ощущение материальности, соответствующее варварскому чувственному видению и восприятию мира, далекому от церковного аскетизма.

В раннем средневековье VII – IX вв. наблюдался некоторый подъем феодално-церковной культуры при дворе Карла Великого (768 – 814 гг.) – так называемое «Каролингское возрождение», вызванное потребностями в грамотных людях для управления империей. Открывались школы при монастырях и для мирян, приглашались образованные люди из других стран, собирались античные рукописи, началось каменное строительство, но этот подъем культуры был непрочным и непродолжительным.

Высокое средневековье отмечено значительным ростом городов и возникновением университетов. Возникновение городов, как центров ремесла и торговли, означало новый этап в развитии средневековой культуры. Предпосылками роста городов были интенсивное развитие товарного производства и денежного обращения на базе частной собственности. Возникла потребность в грамотных людях; производство породило интерес

к опытному знанию и его накоплению; для горожан характерно активное восприятие жизни, трезвый расчет, деловитость, что способствовало выработке рационалистического типа мышления; росли умственные запросы и интересы и, соответственно, тяга к светскому образованию. Монополия церкви на образование оказалась нарушена, хотя церковь и господствовала в идеологии. Городские школы успешно конкурировали с монастырскими.

Города росли в связи с притоком в них крестьян, отпущенных на оброк или бежавших от господ. По численности населения средневековые города были невелики; в XIV – XV вв. те из них, где проживало 20 тыс. человек, считались крупными. Население городов активно боролось за свою независимость от феодалов: города либо откупались, либо добывали независимость в вооруженной борьбе. Многие города обладали правом вести самостоятельную внешнюю политику, иметь свое самоуправление, чеканить монету, все горожане были свободными от крепостной зависимости. Городское население, или «третье сословие», становилось духовным лидером и преимущественным носителем культуры.

С развитием городской культуры появляется светское образование, возникают университеты. Всего к концу XV в. в Европе насчитывалось 65 университетов (кроме Италии, Франции, Англии университеты появились в Испании, Германии, Чехии, Польше). Преподавание в университетах велось на латинском языке, ставшем европейским языком культуры. Общий язык и религия создавали определенное культурное единство в Европе, несмотря на феодальную раздробленность и политические конфликты.

В своей рафинированной форме духовная культура получила выражение в философии. В ходе философских споров сложились основные направления средневековой схоластики (от лат. *schola* – школа). Возникло два основных направления: «номинализм» (от лат. *nomina* – имя), считавший, что объективно существуют лишь единичные вещи, доступные человеческим ощущениям, а общие понятия – «универсалии» реально не существуют, номинализм явился зародышем материализма; «реализм», считавший, что реально существуют только общие понятия – «универсалии», единичные вещи рассматривались лишь как порождение и несовершенное отражение этих понятий. Основным вопросом схоластики был вопрос об отношении знания к вере. Проблема соотношения веры и разума получила воплощение и в литературе, и в изобразительном искусстве, и в музыке.

Религиозное мировоззрение, как стержень духовной культуры, и христианский Бог, как основа нравственного мира средневекового человека, определили подчиненную роль философии по отношению к религии.

В средневековой Европе хотя и медленно, но шло развитие науки и техники. В средневековой науке развивалась алхимия, которая выражала связь ремесла, религии, мистики, магии, оккультизма. Алхимия предваряла собой возникновение опытного естествознания. Значительное влияние на европейскую философию и науку оказала арабо-исламская цивилизация. В средние века сделаны изобретения, повлиявшие на всю дальнейшую жизнь общества: изобретение пороха, бумаги, книгопечатания, очков, компаса. Особое значение имело книгопечатание, начатое в Европе Иоганном Гуттенбергом (1400 – 1468 гг.), способствовавшее развитию национальных литератур, унификации правописания и, соответственно, образованию, науке, культуре.

В средневековой Европе искусство рассматривалось как Библия для неграмотных. Главная задача искусства – укрепить религиозные чувства, раскрыть образы Священного писания, произведения, как правило, анонимны. От художника требуется не реализм, а раскрытие идей божественной святости. Переход из пространства внешнего мира во внутреннее пространство человеческого духа – главная цель искусства. Христианская идеология отвергала идеалы, воодушевлявшие античных художников: радость бытия, чувственность, телесность, правдивость, воспевание человека, осознающего себя как прекрасный элемент космоса, – она разрушала античную гармонию тела и духа, человека и земного мира.

Важнейшим видом искусства становится зодчество, воплотившееся в двух стилях: романском и готическом. Романская архитектура отличается массивностью, приземистостью, ее задача – смирение человека, подавление его на фоне монументального величия мироздания, бога. С XII в. возникает готический стиль, чертами которого является устремленность ввысь, стрельчатые арки, витражи. В отличие от суровых, монолитных, внушительных романских храмов, готические соборы украшены резьбой и декором, множеством скульптур, они полны света, устремлены в небо.

В живописи главным жанром была иконопись. Живопись выступала как немая проповедь. Иконы рассматривались как эмоциональная связь с богом, доступная неграмотным, они являются глубоко символическими. Изображения часто нарочито деформированы, условны, существует эффект, так называемой, обратной перспективы для большего воздействия на зрителя. Кроме икон, изобразительное искусство средневековья представлено также росписями, мозаиками, миниатюрами, витражами. В развитом средневековье значительных успехов достигло прикладное искусство: изготовление ковров, бронзовое литье, эмаль, книжная миниатюра.

В целом, для средневекового искусства характерны: искреннее почтение Божественного, типизация, абсолютная противоположность добра и зла, глубокий символизм, подчинение искусства внеэстетическим, религи-

озным идеалам, иерархичность, традиционализм, неразвитость личностного начала, – вместе с тем, средневековая культура выражает не застывшее навсегда состояние человека и его мира, а живое движение. Динамику культурного развития во многом определяет взаимодействие и соперничество официальной и народной культур. В целом же средневековая культура обладала целостностью; существовала авторитарная система ценностей; господствовал догматизм; ей была свойственна тяга к всеединству («град Божий на земле») через имеющуюся раздробленность бытия; христианская универсальность человека противостояла национально-сословной ограниченности; наряду с отречением от мира имелось стремление к насильственному всемирному преобразованию мира. Человек начинал обращаться к самому себе, а не только к богу, но в полной мере этот величайший прогрессивный переворот в истории человечества произошел в эпоху Возрождения, подготовленного средневековьем.

6.2. Истоки и становление христианских паломнических традиций

Христианство с самого начала было связано с движением. В средние века помимо путешествий в Иерусалим, священники и монахи постоянно общались между собой, а это в те времена, конечно, невозможно было осуществить иначе, чем за счет собственного перемещения в пространстве. Епископы и монахи ездили из Рима в Шотландию, из Константинополя – на Русь и обратно, «сшивая» своими маршрутами разрозненные, разорванные осколки античного мира, враждующие княжества и королевства. Причем скорость перемещения и количество преодоленных километров, учитывая скромные возможности тогдашних средств передвижения, сейчас поражают.

Примеры религиозного туризма были известны еще задолго до появления христианства. Самый известный пример путешествия с целью поклонения святыням в эпоху Античности – ежегодные поездки греков на элевсинские мистерии. О конкретном содержании мистерий практически ничего не известно. Но важно то, что таким поездкам и поклонениям греки предавали особый, сакральный смысл. Вероятно, что-то подобное происходило и в Египте. Даже не знавшие колеса американские индейцы имели «религиозные дороги», по которым двигались целые толпы, чтобы посетить затерянный в джунглях храм и принять участие в обряде жертвоприношения. Иудеи в силу особенности верований были обречены на паломничества – ведь храм был один, а это значит, что каждая семья хотя бы раз в год должна была как-то до Иерусалима добраться. Иисус Христос с Девой Марией, следуя иудейской традиции, также ходил в такое паломничество.

У «народов Книги» (иудеев, христиан, мусульман), имеющих общую религиозную основу – Библию, а точнее, некоторые ее части (завет Моисеев), – паломнические традиции заложены практически на генетическом уровне. Первым собственно христианским паломником, чье имя осталось в истории, был святитель Мелитон, епископ города Сарды, столицы провинции Римской империи Лидии (середина II века). В отличие от его современных последователей благочестивый епископ жил еще в мире, целиком враждебном христианству, однако тяга его к святым местам была так велика, что святителя не смогла остановить господствующая «общественная атмосфера».

Уже спустя сто лет после принятия христианства святым князем Владимиром в Восточной Европе появляются свои паломники. Первым, по-видимому, был игумен Даниил, составивший летопись своего путешествия в Иерусалим и Палестину. О других выдающихся восточнославянских паломниках известно также по их рукописям. В этом плане нельзя не отметить информационной значимости «Жития Евфросинии Полоцкой», созданного не позднее 1187 г.; хождение купца Познякова в Иерусалим и по иным святым местам в 1158 году; «Хождение священноинока Варсонофия ко святому граду Иерусалиму в 1456 и 1461-1462 гг.»; «Хождение архимандрита Агрешения к обители Рождества Пресвятой Богородицы» около 1370 года; путешествие купца Трифона Коробейникова в Святые земли и т.д.

Паломники у восточных славян назывались «богомольцами». Вообще же слово «паломник» происходит от слова «пальма». Путешественники из Святой земли – Иерусалима, часто возвращались домой с пальмовой ветвью. Поэтому термин «паломник» (или первоначальное – «пальмовник») употребляли преимущественно по отношению к тем богомольцам, которые прибывали из Святой земли. Есть и еще одно название – «поклонники» – те, кто поклоняется святыням.

Паломничество, безусловно, отличается от любой туристической поездки. И отличается не только географией маршрутов. Принципиально другой сам подход к делу, исходное положение, стартовая точка. Всякий христианин, да и любой верующий в Бога человек, даже древний язычник, не может быть сам себе хозяином. Он знает, что по жизни и по миру ведет человека бог. Но если дело обстоит именно так, то от человека очень мало что зависит: и выбор паломнического маршрута, и выбор «момента старта» осуществляются подлинным Господином, а в воле человека – либо внимательно прислушаться и воплотить его волю, либо – ее игнорировать. Квинтэссенцией такого подхода были морские паломничества ирландских монахов, образцом для которых, по-видимому, послужило легендарное плавание святого Брендана. Такой смиренномудрый подход к делу практиковался в чистом виде именно у монахов, и это легко объяснимо. Ведь мо-

нахи и в своей «стационарной» жизни обязаны отречься от своеволия, а значит, им потенциально легче осуществлять волю Господа. Степень исторической достоверности повести о плавании св. Брендана неизвестна. Но известно, по крайней мере, еще одно документально зафиксированное подобное плавание ирландских монахов, правда, относящееся к более поздней эпохе. Английский корабль, патрулировавший «территориальные воды» на предмет появления датских пиратов, обнаружил утлую кожаную лодку (аналог ладьи св. Брендана), в которой сидели три ирландских монаха. Весел в лодке не имелось. На удивленные вопросы англосаксов монахи ответили, что сознательно отдали себя в руки Господа, надеясь таким образом достигнуть святых мест. Надо сказать, что, несмотря на такой странный с мирской точки зрения подход, ирландцы достигли именно того, о чем мечтали. Английский король, к которому патруль доставил монахов, оказал им финансовую помощь и направил богомольцев цивилизованным способом прямо в святой город Рим.

С момента возникновения оформленных религиозных культов традиция поклонения святыням не прекращалась. И все-таки первый вопрос, который возникает, когда мы задумываемся о явлении паломничества, – почему нужно куда-то идти, чтобы поклониться Богу? Для чего тратить время, деньги, прекращать свою обычную деятельность ради поклонения какой-то особой иконе Богородицы, когда у нас дома стоит почти такая же? Ведь и святой Иоанн Златоуст советовал отдавать свободные средства на добрые дела, вместо того чтобы отправляться в далекие паломнические поездки. «Технический» ответ на этот вопрос – «Мы желаем прикоснуться к благодатным мощам» (или к чудотворной иконе, или побывать на намоленном месте) – проблемы не решает. Как может благодать существовать отдельно от единого Господа, да еще в территориально ограниченных пределах? Вот простое сравнение, которое, возможно, немного прояснит ситуацию. Солнце светит круглосуточно, но некоторые участки земной поверхности закрыты от него облаками, над другими солнце просто еще не встало. Третьи расположены возле пыльных и шумных городов. Поэтому желающий вволю насладиться живительным солнечным светом и теплом вынужден искать такие места, где постоянно существующее солнце в данный момент проявляет себя. Естественно, есть районы, где солнечных дней больше, есть места, где преобладает пасмурная погода. Так же и с благодатью. Есть такие центры, откуда благодать и святые духовные дары, при готовности воспринять их, могут изливаться почти постоянно. Кстати, в некоторых святых местах и сама природа благоприятствует этому – над святой горой Афон, например, практически не бывает дождей.

Издревле верующие путешествовали, чтобы поучиться у видных представителей иноземных христиан святой жизни, чтобы увидеть воочию то или иное святое место, найти духовного руководителя, судью по какому-нибудь важному вопросу. Даже святые ходили друг к другу за советом. Паломничество, помимо своей прямой цели, дает много дополнительных приятных и полезных возможностей: в пути и на месте христианский путешественник мог встретить благочестивых собеседников, приобрести новые знания, увидеть столько заморских диковинок и чудных пейзажей, сколько не удавалось и за всю жизнь менее вдохновенным соотечественникам. Правда, богомольца подстерегали и не меньшие трудности и опасности: бандиты, голод, холод, духовные искушения и смятения. Много веков подряд паломники не могли быть уверены, что вернутся домой живыми и невредимыми. Паломник порывал с привычками, некоторые из которых могли быть и вредными, и греховными. Наконец, он не мог больше, если бы и захотел, чревоугодничать.

Материальные интересы, а с ними и *«дух века сего»*, отступали в тень, а на их месте в душе воцарялось смирение, терпение, самопожертвование, великодушие по отношению к товарищам по паломничеству, и другие христианские добродетели. Даже духовные искушения, одолевающие путников, могли послужить (и чаще всего служили) дальнейшему смирению и покаянию. И все это щедро возмещалось в конце пути приобщением к святыне. То есть еще в дороге благодать Господня уже воздействовала на паломника, и результат в этом благом деле оказывался неотделим от процесса.

После церковного раскола в католическом и православном мире формируются два вида святых мест: общехристианские святыни, которые и по сей день в равной мере почитаются представителями различных течений христианства, и специфические для каждой конфессии сакральные локусы.

Среди сакральных мест общехристианского значения центральное место занимает Святая земля, которая размещена на территории современного государства Израиль (ее важнейшие паломнические центры связаны с земной жизнью Иисуса Христа и Девы Марии – Иерусалим, Вифлеем, Назарет, Вифания и др.); в период средневековья центром паломнического движения был Константинополь, где находилось множество христианских реликвий.

В католическом мире традиционно сформировались «большое» паломничество (путешествие в Святую землю) и «малое», связанное с посещением собственно католических святынь. Главными католическими центрами паломничеств являются: Ватикан, где объектами поклонения выступают мощи многочисленных святых (в особенности – мощи св. Петра); испанский город Сантьяго-де-Компостела, куда приходят на поклонение св. Иакову; французское аббатство Сен-Мишель – место поклонения

св. Михаилу; собор Сан-Дженаро в Неаполе, где находятся реликвии св. Януария; итальянский город Барии, где находятся мощи св. Николая, французский город Лурд, польский город Ченстохова и др.

В православном культе отсутствует официальное разграничение на более или менее значимые паломнические акции, но среди верующих все же существует иерархия святынь по их значимости для православного мира. Первоначально центрами православного паломничества считались Святая земля и Константинополь, со временем к ним присоединились и иные места: гора Афон в Греции и ее монастыри; Патры, где хранятся мощи св. апостола Андрея и крест, на котором он был распят; Фивы с гробом св. апостола Луки; остров Патрос с пещерами Апокалипсиса; Салоники с мощами св. Дмитрия Салунского; острова Эвбея, Эгина, Керкира, Кипр с церковью св. Лазаря в Ларнаке и др. С XV в. после взятия Константинополя арабами произошло разъединение православного мира, и от этого значительно возросла роль локальных святынь, в числе которых лавры и большие монастыри.

6.3. Определение паломничества и религиозного туризма в современной науке

Паломничество, зародившееся в глубокой древности в религиозной практике различных народов, приобрело к началу XXI века мировые масштабы как одна из сложнейших форм социально-культурной жизни, не ограниченная сферой религии. Паломничество понимается различными авторами на стыке двух отраслей социально-культурной сферы – непосредственно паломнической практики, которая понимается как область религиозных путешествий, и туризма. Паломники, по сути, и были первыми туристами (странниками).

В отличие от тех путешественников, которых манили новые земли и открытия как источники богатства и славы, паломники шли туда, где уже зародились и выросли до масштабов всеобщего признания исторические, религиозные, культурные символы, знаки, памятники. Строго говоря, настоящий турист, это не тот, кто ищет увеселений и праздности, но тот, кто в вечном поиске впечатлений, знаний, исторических и эмоциональных открытий. Пилигрим, паломник, странник или путешественник – это вероятно и есть высшее проявление сферы человеческой жизни, которую в современном мире называют туризмом.

В связи с тем, что паломничество понимается на стыке обрядовой практики христианства и туризма, в современной специализированной литературе допускается параллельное употребление таких терминов, как

«паломничество», «пилигримка», «паломнический туризм», «религиозный туризм», «духовно-паломнический туризм» и т.д. Главным же является то, что сущностью паломничества (иначе – религиозного туризма), которая разграничивает его с иными путешествиями, является наличие в содержательном и формальном аспектах сакрального начала. Именно сакральное является ядром в паломническом ритуале. Наиболее раннее понимание этой категории оформилось в теологии, где ее содержание соотносится с различными проявлениями Божественного начала. Но существует и более широкое понимание сакрального, которое принято в философии, социологии и культурологии. Согласно с ней, сакральное создается обществом для укрепления и сохранения базовых социальных связей и наиболее ценных идеалов, является атрибутом всякой культуры, охватывает как конфессиональную, так и внеконфессиональную сферы взаимоотношений человека и высших сил.

С категорией сакрального сопоставляется такой ключевой для понимания паломничества феномен, как святыня – объект, который является сосредоточением и воплощением Абсолюта, который побуждает к осуществлению путешествия. Святынями принято считать все объекты поклонения паломников (храмы, монастыри, чудотворные иконы, святые мощи, святые источники, святые реликвии и т.д.).

Исторически сформировалось два понимания паломничества – узкое и широкое. В прошлом доминировало понимание его как религиозного путешествия к святыне (узкое понимание этой категории). Сегодня паломничество понимается как всякое путешествие, осуществляемое с целью поклонения духовному Абсолюту. Исходя из этого, в структуре данного явления выделяют два вида паломнических путешествий, осуществляемых с целью приобщения к сакральным ценностям, – религиозное паломничество и светское паломничество. Первое ориентировано на поклонение святыням, связанным с религиозным культом, второе предусматривает поклонение нерелигиозным святыням. Несмотря на разницу между религиозным и светским паломничеством, обе формы путешествий несут в себе черты ритуала, который определяется наукой как исторически образовавшаяся форма сложного символического поведения, которая отражает определенные социальные и культурные взаимоотношения, ценности.

Психологический аспект паломничества включает определенные мотивации путешествия, оценку увиденных объектов и явлений, отражение эмоциональных реакций на полученные впечатления. В психологической плоскости лежит и достигаемая индивидом во время паломнического путешествия социальная и личная идентификация.

Паломнический ритуал является частью развитой обрядовой практики, сложившейся в христианстве. В качестве его ведущих функций высту-

пают следующие: мировоззренческая (укрепление духовных первооснов христианства через единение с сакральным); социальная (преодоление кризиса веры как внутри одного человека, так и в среде целой общности через духовное возрождение и укрепление веры); психологическая (понимание паломничества как духовно-очищающего подвига, традиционной формы искупления грехов).

Акциональный аспект христианского паломничества включает в себя типичные для обряда перехода этапы. Фазе отлучения соответствуют: действия по подготовке к путешествию (получение благословления священнослужителя, сбор денежных средств, определение даты паломничества, формирование паломнической группы и др.); и процесс движения богомольцев к месту поклонения (пешком либо с помощью транспортных средств), во время которого происходит очищение верующих (пост, омоления и др.).

Момент контакта со святыней (прикосновение или целование) – это «транзит», во время которого происходит контакт с миром Абсолюта, который обуславливает промежуточное положение паломника (его символическую смерть в старом качестве и возрождение в новом качестве). Фазой возрождения является возвращение субъекта в земной мир, но уже в новом качестве. На каждом этапе путешествия выполняются определенные нормы поведения (молиться, помнить о смысле своего путешествия, не вести праздных разговоров, не думать о суетных делах, не веселиться сверх меры, держать себя в религиозном настроении и т.д.). Эти фазы и их ритуальные воплощения в целом одинаковы как в православном паломничестве, так и в католической пилигримке.

В предметной сфере христианского паломничества отличают вещи как объекты поклонения и как символы сакральных путешествий. В христианском мире почитаемыми предметами считаются мощи святых, священные реликвии, чудотворные иконы, книги и т.д. В народном христианстве – это святые камни со «следами Богородицы» и т.д., священные деревья, культ которых объединяется с поклонением различным святым или празднованием тех или иных христианских праздников. Определение обычных вещей в качестве символов паломнического путешествия было обусловлено тем, что главной целью путешествия являлась встреча со святыней в сакральном месте, поэтому все события и предметы воспринимались в символическом аспекте. Одним из атрибутов паломника, подтверждающим истинность осуществляемого паломничества, как уже говорилось выше, являлась пальмовая ветвь, которую приносили первые паломники из Палестины.

6.4. Крестовые походы как специфическая форма паломничества. Главные монашеские ордены, возникшие во время крестовых походов, и их деятельность

Крестовые походы – это явление, которое изменяет положение народов, без их учета невозможно восстановить ход исторических событий. Для крестовых походов характерна, во-первых, повсеместность, всеобщность. В них участвовало, так или иначе, все население Европы. Это общеевропейское событие в каждой стране было народным, где объединялись все сословия: короли, рыцари, горожане, земледельцы, оно формировало нравственное единство нации. Именно крестовые походы обнаруживают наличие христианской Европы как единого целого. У европейцев появились единые стимулы – нравственного, общественного и, разумеется, военного и экономического характера.

В 1095 г. папа Урбан II перед тысячной толпой верующих города Клермон произнес проповедь, призывавшую к священной войне против неверных. Урбан II знал, что многотысячная толпа перед ним не состоит из людей безгрешных, очевидно, что часть из них многократно преступала закон, но это не только не ослабило его энтузиазма, но содействовало подъему мысли и чувства. Он призывал католиков отправиться на освобождение Гроба Господня, обещая церковное покровительство участникам этого похода, а также определенную материальную выгоду:

- на время отсутствия крестоносцев их имущество и семьи должны были находиться под охраной церкви;
- крестоносцы на время похода освобождались от каких-либо долговых обязательств, а также от податей и налогов;
- крепостные, пожелавшие принять участие в походе, освобождались от власти своих феодалов.

Кроме того, церковь обещала отпущение грехов всем, кто примет крест.

Первый поход можно разделить на две части – «поход бедноты» и рыцарский поход. Крестьяне и городские маргиналы Северной и Средней Франции и Западной Германии в количестве около 30 тыс. человек отправились в Палестину весной 1096 г. Многие из них продавали всю свою движимость и недвижимость. Эту нестройную массу бедноты возглавляли Петр Пустынник и нищий рыцарь Вальтер Голяк. Двигались они по хорошо известному паломникам пути – по Рейну и Дунаю, зачастую дотла разоряя те местности, через которые лежал их путь. Массовое мародерство, разбои настроили против них местное население.

В некоторых странах отпор «паломникам» стали организовывать на государственном уровне. Византийские чиновники сделали все возможное, чтобы четко и организованно переправить эту массу людей через проливы в максимально короткие сроки. В Малой Азии случилось то, чего необходимо было ожидать с самого начала. Турки-сельджуки дали возможность крестоносцам дойти лишь до города Никеи, где почти все они были перебиты. Лишь отряду в 3 тыс. человек удалось спастись.

Осенью 1096 г. в поход двинулись рыцарские отряды. Их подготовка к этому путешествию носила совершенно иной характер. Они запаслись деньгами, продовольствием, вооружением. Их ополчение состояло из нескольких частей. Во главе рыцарей Северной Франции стоял нормандский герцог Роберт, южане шли под командованием графа Раймонда Тулузского. Рыцари Лотарингии возглавлялись герцогом Готфридом Бульонским и его братом Балдуином, а рыцари Южной Италии шли под предводительством Боэмунда Тарентского. Рыцарские отряды сопровождались огромными толпами крестьян, а вслед за ними тянулись бесконечные обозы.

Двигаясь различными путями, все эти абсолютно самостоятельные отряды встретились у стен Константинополя весной 1097 г. Отношения с властями Византии не сложились. Объяснение этому легко можно обнаружить в вызывающем поведении крестоносцев и в уже известных грабежах. Начались склоки и внутри лагеря крестоносцев за главенство не только общего командования, но даже права первыми переправиться на азиатский берег Босфора. Византийский император Алексей II создал видимость компромисса. Для того чтобы быстрее убрать эту агрессивную массу из своего государства, он, так же как и год назад, обещает и организывает предельно ускоренную переправу крестоносцев в Азию, но выговаривает обязательство, что крестоносцы вернут ему все владения Византии, захваченные турками.

В Малой Азии рыцари столкнулись с рядом непредвиденных проблем. Во-первых, турки, отступая, использовали тактику «выжженной земли». Поэтому быстро стала ощущаться нехватка продовольствия, и начался голод. Во-вторых, в дело вступил и климатический фактор. Невиданная для европейцев жара изнуряла их.

Достигнув Киликии, лежащей на пути из Месопотамии в Сирию, христианского армянского княжества Эдессы, один из отрядов крестоносцев, несмотря на протесты со стороны Византии, захватил его. Так было создано первое из государств крестоносцев – Эдесское графство, возглавил которое Балдуин. Основная же часть крестоносцев осадила богатейший город Антиохию. После годовой осады и измены начальника городского гарнизона Антиохия в 1098 г. пала. Почти все население, среди которого

были и христиане, уничтожили крестоносцы. Здесь возникло второе государство крестоносцев – княжество Антиохийское, во главе которого стал Боэмунд Тарентский.

Иерусалима крестоносцы достигли весной 1099 г. Осада была недолгой, а штурм очень яростным. Город был захвачен.

В Иерусалиме было создано крупнейшее государство крестоносцев – Иерусалимское королевство, от него в номинальной зависимости находились графства Триполи и Эдесское, а также Антиохийское княжество. Готфрид Бульонский стал главой Иерусалимского королевства. Все государства крестоносцев полностью скопировали европейскую модель общественно-политического устройства в своих новых землях. Местное население было превращено, по сути, в крепостных. Это вело к обнищанию и провоцировало к постоянным волнениям и мятежам. Церковь получила огромные земли и полное освобождение от налогов.

Купцы итальянских городов, чей флот помогал крестоносцам завоевать ближневосточное побережье, имели колоссальные выгоды во всех государствах крестоносцев. Во всех городах появились целые кварталы, где проживали итальянские купцы. Они пользовались правом экстерриториальности.

Постоянные набеги со стороны мусульман не находили должного отпора из-за того, что крепости с воинскими гарнизонами находились на значительном расстоянии друг от друга и помощь не всегда приходила вовремя. Нестабильная и опасная обстановка вела к такому явлению, как эмиграция. По большей части те из пилигримов, которые скопили значительные состояния, стремились вернуться на родину.

Попытка создания единых военных организаций для укрепления обороноспособности государств крестоносцев вылилась в учреждение военно-монашеских Орденов тамплиеров и госпитальеров.

Первым пало Эдесское княжество в 1144 г. Это событие стало поворотной точкой в деле подготовки второго крестового похода (1147 – 1149 гг.). В Европе был введен специальный налог на снаряжение крестоносцев. Их армии возглавлялись коронованными особами: Людовиком VII, королем Франции, и Конрадом III, германским императором. Духовным вдохновителем этого похода был знаменитый французский теолог – Бернар Клервосский, ярый сторонник папской теократии.

В целом поход окончился бесславно. Взять Дамаск, который был основной целью похода, им не удалось, не говоря уже о дальнейшем продвижении на юг. У мусульман же в это время было создано объединенное государство, в которое вошли Египет, части Сирии и некоторые районы Месопотамии, во главе его встал султан Саладин. В короткое время им были захвачены в 1187 г. Иерусалим, Яффа, Сидон, Бейрут и ряд других горо-

дов. Это послужило толчком к началу третьего похода (1189 – 1192 гг.), во главе которого стояли английский король Ричард I Львиное Сердце, французский король Филипп II Август и германский император Фридрих Барбаросса. И хотя Иерусалим отвоевать им не удалось, но относительный успех этого похода подталкивал к дальнейшей экспансии. Крестовые походы стали носить социально выраженный характер. Это были уже по большей части рыцарские походы, ставшие завоевательными, но по-прежнему проходившие под религиозными знаменами. Четвертый крестовый поход (1202 – 1204 гг.) со всей ясностью это показал. Он задумывался папой Иннокентием III против Египта. Но венецианским купцам удалось изменить направление армий крестоносцев. И он закончился разгромом Византийской империи. На месте Византии были созданы Латинская империя, Фессалоникийское и Ахейское княжества, а также Афинско-Фиванское герцогство. Михаилу VIII Палеологу удалось в 1261 г. восстановить Византию, но не в былом ее величии.

Внимание феодальной Европы «переключилось» на вновь созданные государства, а судьба «старых» государств крестоносцев стала подвергаться все большей опасности со стороны усилившегося Египта. В начале XIII в. в значительной степени благодаря как активизации деятельности римского папы, так и активности вновь образованных Орденов – доминиканцев и францисканцев, начинается «ренессанс» религиозного подъема. Появляется следующая идеологема: вновь взять Иерусалим никак не удастся потому, что люди, участвующие в этих походах, чересчур сильно погрязли в грехах, спасти ситуацию могут только невинные души детей.

В 1212 г. состоялся так называемый «детский крестовый поход». Некий мальчик, пастух Стефан, живший в деревне недалеко от Вандома, объявил себя посланцем Бога, который призван возглавить войско, чтобы отвоевать Святую Землю у мусульман. Во Франции появилось множество мальчиков-проповедников, призывавших детей отправляться к Богу за море. Согласно хронике, во Франции на этот призыв откликнулось около 30 тыс. детей и подростков. Аналогичная картина наблюдалась и в Германии, где «посланцем Бога» объявил себя мальчик Николай, под чьи знамена собралось порядка 20 тыс. детей. Король Франции пытался воспрепятствовать этому «путешествию», приказав детям вернуться домой, но большая часть из них его не послушалась. Они направились на юг, где в Марселе были обмануты работниками, которые вместо того, чтобы переправить детей в Сирию, отвезли их в Египет, где и продали на невольничьих рынках. По договору 1229 г., после шестого крестового похода, германскому императору Фридриху II удалось вернуть на родину часть

подростков. Дети же из Германии двинулись через Альпы в Италию, большинство их было рассеяно по дорогам этой страны.

После того как экономическая ситуация в Европе стала стабилизироваться – а это наблюдалось уже в 20-е гг. XIII в., а поражения во Фракии и Малой Азии продолжались, – движение крестоносцев пошло на убыль несмотря на яростную агитацию со стороны римско-католической церкви. Пятый поход (1217 – 1221 гг.) потерпел неудачу. Эта военная экспедиция на первых порах возглавлялась венгерским королем Андрашом. Папа Григорий IX, узнав, что во главе войска крестоносцев собирается встать отлученный от церкви германский император Фридрих II, первоначально вообще запретил его. Но поход все же состоялся (1228 – 1229 гг.). Хотя Фридрихом II и был взят Иерусалим и ряд других городов в Палестине, но завоевания не были прочными. Уже в 1244 г. мусульмане вновь его отвоевали.

Седьмой (1248 – 1254 гг.) и восьмой (1270 г.) походы, возглавляемые французским королем Людовиком IX Святым, окончились полным провалом. Не только не удалась попытка Франции закрепиться в Северной Африке, но и сам Людовик IX попал в плен, из которого был выкуплен за огромную сумму в 400 тыс. динаров. Крестоносцы лишились всех своих владений на Востоке к концу XIII в. Религиозные цели, некогда объединившие Европу в едином порыве, полностью к тому времени сошли на нет.

Последствия и результаты этих колоссальных массовых европейских миграций в регион Ближнего Востока разнообразны. Один из главных итогов крестовых походов – освобождение умов европейцев от косности и неподвижности. Отношение к христианской вере не изменилось, но религиозные верования перестали составлять единственную сферу, в которой вращался человеческий разум. Благодаря этим походам Европа смогла познакомиться с достижениями науки и культуры арабского мира. Европейские ученые значительно обогатили свои познания в области точных наук: астрономии, географии, математики, химии. Европейская философия древности «вернулась» в Европу. Арабские философы перевели на арабский язык и сохранили многие произведения античных авторов, чьи произведения на языках оригиналов были уничтожены, в частности, Аристотеля. Расширилось общее представление о мире. Активнее стали контакты с народами Востока.

Но крестовые походы провозглашались не только против мусульман. Уже в середине XII в. состоялся первый крестовый поход на Балтике, направленный против полабских славян, упорно державшихся язычества. Поморские князья признали свою зависимость от датского короля Кнута VI в 1185 г. За этим последовала длинная череда походов, предпринимаемых в стремлении подчинить своей власти не только прибалтийских славян, но и жителей финских земель и карелов, правителями Швеции. Подчинение бу-

дущей Финляндии, в основном, было завершено к концу XIII в. Но, начиная с 1240 г., шведы не оставляют попыток обратить в католичество и православных славян, правда, безуспешно. Последний шведский крестовый поход в славянские земли был совершен королем Магнусом Эрикссоном в 1348 г.

В конце XII в. начинаются крестовые походы немцев и датчан в Ливонию, которую населяли племена балтов. Крестоносцам понадобилось почти столетие, чтобы их завоевать. В разгар борьбы крестоносцев за Ливонию, в 1217 г. папа Гонорий III провозглашает новый крестовый поход против прибалтийского народа – пруссов, которые незадолго до этого изгнали со своей территории католических миссионеров. «Просвещение» пруссов проводили братья Тевтонского ордена. В результате этого большинство пруссов было перебито, а часть бежала в Литву и была ассимилирована местным населением.

Эпоха крестовых походов на Балтике охватывает период с середины XII до середины XVI вв. Во время этих походов крестоносцам деятельную помощь оказывало купечество саксонских городов, Шлезвига, Бремена и др. Именно купцы разведали и проложили первые дороги в прибалтийские и славянские земли, а вслед за ними двинулись католические миссионеры, а потом и крестоносцы.

Эпоха крестовых походов и предшествующие ей массовые паломничества христиан в Святую Землю являются наиболее массовыми «странствиями» эпохи средневековья. Представители практически всех социальных слоев приняли в них участие. Многочисленные мемуары, научная и исследовательская литература дают возможность оценить эти процессы и понять значение этого явления с точки зрения истории зарождения и развития туризма и различных «сервисных служб» в Европе в этот период.

6.5. Паломничество в других религиях. Исламское паломничество

В других религиях также имеются аналогичные христианскому паломничеству обычаи:

- хадж – посещение мусульманами Мекки, Медины и совершение там предписанных ритуалов;
- кора – ритуальный обход вокруг какой-либо святыни в религиях Индии, Непала и Тибета;
- у ламаистов – посещение Лхасы (Тибет);
- у индуистов – посещение Праяга и Варанаси (Бенарес, Индия);
- у буддистов и синтоистов – посещение Нары (Япония).

Однако самым массовым и имеющим наибольшее культовое значение является хадж – паломничество, связанное с посещением Мекки и ее

окрестностей (гора Арафат, долины Муздалифа и Мина) в определенное время. Хадж является пятым столпом ислама после Шахады, молитвы (намаз), налога и поста. В буквальном переводе с арабского языка хадж означает «стремление, намерение или стремление к прославленному» и «возвращение, возобновление».

В терминологическом значении Шариата хадж означает специальное действие, совершаемое в определенное время, в определенном месте и определенным образом. Аллах Всевышний (в Коране) вменил хадж в обязанность каждого мусульманина, что подтверждается сунной Его посланника и единодушным мнением улемов. Совершается хадж в начале двенадцатого месяца мусульманского лунного календаря, вследствие чего этот месяц и получил название «обладающий паломничеством».

История обрядов хаджа восходит к самому пророку Адаму и Хаве (Еве), после их изгнания из Рая они встретились на горе Арафат (стояние на горе Арафат является одним из обязательных обрядов хаджа) и Ибрагиму (Аврааму), и его сыну, которого должны были принести в жертву, но Аллах Всевышний воспротивился человеческой жертве. И дабы почтить память о приношении в жертву, было приказано устроить великое жертвоприношение, принеся в жертву животное. Испытав веру своего пророка – Ибрагима (Авраама), Аллах не только сохранил ему сына, но и явил, что ему не нужны кровавые жертвы.

Согласно учению ислама, хадж должен совершить хотя бы один раз в жизни каждый мусульманин, который в состоянии это сделать. Если человек в силу уважительных причин не может сам совершить паломничество, он имеет право послать вместо себя другого человека, называемого «вакиль аль-хадж», оплатив ему все необходимые расходы (но таким человеком может быть лишь тот, кто уже ранее совершал хадж).

С точки зрения ислама, хадж является одним из наилучших деяний для мусульманина. Хадж также является одним из видов джихада. Паломники во время хаджа считаются гостями Аллаха.

Имеется ряд обязательных условий, при выполнении которых становится возможно совершение хаджа и умры. Этими условиями является следующее.

– Исповедание ислама является обязательным, поскольку немусульманину или кафиру запрещается совершение хаджа и умры. Совершение хаджа и умры запрещается мусульманину, отступившему от истинной веры ислама (фасик).

– Булуг (зрелость): поскольку маленьких детей, не достигших зрелости, шариат не обязывает совершать хадж и умру. Если ребенок совершил хадж и / или умру, то его паломничество считается действительным. Несмотря на это он не поймет всего его смысла и будет вынужден повторить паломничество.

– Акл (здравость рассудка): паломничество следует совершать в здравом уме. Хадж и умра умалишенного или недееспособного человека не действительно.

– Хуррия (свобода): рабу или находящемуся в заключении также не требуется совершать паломничество к святым местам.

– Иститоа (возможность совершения): возможность совершения мусульманином обряда хаджа и умры в соответствии со словами Аллаха.

Последовательность хаджа выглядит следующим образом:

– Облачение в ихрам. Пройдя микат (это специальные места, обозначающие границу территории, внутрь которой верующие, с разных концов света прибывающие в Харам-и Шариф, не могут пройти, не войдя в состояние ихрам), мусульманин совершает молитву и произносит особое обращение к Аллаху: *«Вот я перед Тобой, Господи! Нет у Тебя сотоварища! Вот я перед Тобой! Воистину, хвала Тебе, милость и могущество! Нет у Тебя сотоварища!»* С этого момента считается, что он вошел в состояние ихрама.

– 7-й день зуль-хиджа – первый обход вокруг Каабы. Паломники входят в мечеть Масджид аль-Харам босыми, с правой ноги через Врата мира (Баб ас-Салам) и следуют к «черному камню»: они целуют его или касаются рукой. На 7-й день зуль-хиджа в Запретной мечети читается проповедь (хутба), в которой говорится об обязанностях паломников, совершающих хадж.

– Сай – семикратный бег между холмами Сафа и Марва. После этого паломники направляются к священному колодцу Замзам и дважды берут из него воду: сначала ее пьют, а затем обливают тело с головы до ног.

– Молитвенное стояние в долине Арафат – вукуф. На 9-й день совершается центральный обряд хаджа – стояние у горы Арафат. Он начинается в полдень, сразу после прохождения солнцем точки зенита и завершается перед его заходом. Здесь паломники слушают проповедь и совершают молитву, обращенную к Аллаху: *«Здесь я служу Тебе, Господи!»* Эта молитва читается многократно и громким голосом.

– На следующий день паломник держит путь в долину Мина, где бросает семь камней, подобранных в Муздалифе, в последний из трех столбов (джамрат аль-акаба), символизирующий Сатану, который по преданию преграждал путь Ибрагиму, когда он направлялся на молитву. Совершая этот обряд побивания камнями, мусульмане мысленно посвящают себя Аллаху и обещают приложить все усилия для изгнания бесов из своей жизни.

В тот же день начинается Курбан-байрам. Совершив жертвоприношение, паломники обривают или коротко подстригают волосы и укорачивают бороды; женщины отрезают прядь волос. Сбритые и состриженные волосы закапываются в землю в долине Мина.

– «Прощальный» обход вокруг Каабы (таваф аль-вада).

В течение трех дней, с 11-го по 13-й зу-ль-хиджжа, паломники продолжают совершать жертвоприношения и вновь посещают долину Мина, где бросают камешки уже во все три столба.

Все обряды хаджа оканчиваются на 14-й день зу-ль-хиджжа. Паломники выходят из состояния ихрам и обретают титул хаджи. Многие после совершения хаджа посещают в Мекке места, связанные с памятью о пророке Мухаммеде. Одним из таких почитаемых мест является Гора Света (Джабаль ан-Нур), у вершины которой расположена пещера Хира, где пророку Мухаммеду было ниспослано первое откровение Корана. Затем паломники отправляются в Медину, чтобы посетить могилу пророка и его ближайших сподвижников – Абу Бакра, Омара и Османа. По пути они останавливаются в городе Таифе, где Мухаммед скрывался от преследования мекканских язычников корейшитов. В этом городе расположена знаменитая мечеть Аббаса (дяди Пророка), где паломники совершают совместную молитву.

Прибыв в Медину, паломники направляются в Мечеть Пророка – вторую по значению после Запретной Мечети в Мекке. Совершив молитву, паломники-мужчины следуют в юго-восточную часть мечети, где находится усыпальница пророка Мухаммеда и могилы Абу Бакра и Омара.

Затем совершают молитву, обращенную к Аллаху, которая заканчивается словами: *«О Господь! Сделай моего Пророка заступником за меня!»*. После этого паломники подходят к могилам Абу Бакра и Омара, перед которыми тоже произносят слова приветствия и совершают молитву. Женщины к могилам не приближаются – им разрешается только войти в Мечеть Пророка и совершить в ней молитву.

Затем паломники посещают две знаменитые мечети – Куба и ат-Таква. Совершив малое омовение в месте проживания, паломники направляются в мечеть Куба. Согласно традиции, сам пророк посещал эту мечеть каждую субботу, когда жил в Медине. Паломники-мужчины поднимаются на гору Джабаль ат-Таур, где пророк Мухаммед скрывался от преследований мекканцев, посещают кладбище Джаннат аль-Баки, на котором похоронены члены семьи Мухаммеда: дочь Фатима, внук Хасан и праведный халиф Осман, а также могилы павших за веру в битве при Ухуде.

Возвращаясь домой, паломник (хаджи) надевает зеленую чалму и длинную белую одежду, что символизирует совершение хаджа. Родные и близкие паломника устраивают ему торжественную встречу, которая сопровождается праздничным угощением. Многие мусульмане по возможности повторяют хадж и даже совершают его многократно.

Тема 7. ПУТЕШЕСТВИЯ И ТРАДИЦИИ ГОСТЕПРИИМСТВА В СРЕДНЕВЕКОВОМ МИРЕ

7.1. Особенности восточнославянской средневековой культуры.

7.2. Зарождение элементов индустрии гостеприимства у восточных славян.

7.3. Развитие гостеприимства в средневековой Европе: заведения питания и размещения, городские праздники, развлечения и зрелища.

7.4. Арабские путешественники средневековья.

7.1. Особенности восточнославянской средневековой культуры

Основные черты восточнославянской средневековой культуры определяются, с одной стороны, особенностями феодальной формации, свойственными ей способом производства, характером классовых отношений и надстроечных институтов, с другой стороны – конкретно-историческими условиями развития, своеобразием социального и политического строя, а также внешнеполитическими обстоятельствами.

Культура восточнославянских княжеств не стала простым продолжением культуры предшествующего времени. Глубокие изменения в социально-экономической и политической жизни, выразившиеся в разложении первобытнообщинного строя и вызревания феодальных отношений, в возникновении государства, привели к качественным сдвигам в жизни восточных славян и обусловили быстрый подъем в развитии, в результате которого восточнославянская культура за сравнительно короткий исторический период достигла высокого уровня и заняла достойное место в мировой средневековой культуре.

До 988 г. восточнославянские земли были языческими, а потому их культура делится на два периода: языческий и христианский. В 988 г. языческому идолопоклонству пришел конец. Ко времени принятия христианства древнее восточнославянское государство вступило в полосу своего расцвета, вырос его международный авторитет, сложилась самобытная культура. Высокого уровня достигли ремесла, техника деревянного строительства; складывался эпос.

Синтез славянской дохристианской культуры с тем культурным пластом, который поступил с принятием христианства из Византии, а также Болгарии (уже в течение столетия к этому времени являвшейся христианским государством), приобщил страну к византийской и славянской христианской культурам, а через них – к культурам античной и ближнево-

сточной, создал феномен восточнославянской средневековой культуры. Византийское влияние на местную культуру очевидно. Несомненно и его большое положительное значение. Наиболее интенсивными культурные связи с Византией были в период с конца X в. до середины XII в. Значительным было воздействие византийской культуры на высшие слои общества, гораздо меньше его испытывали широкие слои населения. Особенно сильно это воздействие проявлялось в области церковной идеологии, канонического права, культового изобразительного искусства.

Иной характер имели культурные контакты со странами Центральной и Западной Европы. В этот период древнее восточнославянское государство не уступало в своем культурном развитии большинству стран Европы, причем ее культурное взаимодействие со странами Европы было обоюдным и равноправным.

Древнейшие памятники славянской письменности знают два алфавита – кириллицу и глаголицу. Во второй половине IX в. был создан глаголический алфавит, на котором писались первые переводы церковных книг для славянского населения Моравии и Паннонии. На рубеже IX – X вв. на территории Первого Болгарского царства в результате синтеза издавна распространенного здесь греческого письма и тех элементов глаголицы, которые удачно передавали особенности славянских языков, возникла азбука, получившая позднее название «кириллица». В дальнейшем этот более легкий и удобный алфавит вытеснил глаголицу и стал единственным у южных и восточных славян.

Появление письменности обусловлено внутренними потребностями общества на определенной стадии его развития – разложение первобытнообщинного строя, возникновение классового общества и государства. Это означало качественный скачок в развитии культуры, т.к. письменность является важнейшим средством закрепления и передачи во времени и в пространстве знаний, мыслей, идей, сохранения и распространения достижений культуры.

Развитие письменности на родном языке привело к тому, что церковь с самого начала не была монополистом в сфере грамотности и образования. О распространении грамотности среди демократических слоев городского населения свидетельствуют берестяные грамоты. Это письма, памятные записки, владельческие записи, учебные упражнения и т.д. Письмо, таким образом, использовалось не только в создании книг, государственных и юридических актов, но и в быту.

Письменные источники свидетельствуют о богатстве и разнообразии фольклора восточных славян. Значительное место в нем занимала кален-

дарная обрядовая поэзия: заговоры, заклинания, обрядовые песни. Существовали также и формы фольклора, не связанные с языческим культом, – пословицы, поговорки, загадки, сказки, трудовые песни.

Народная музыка, возникшая задолго до профессионального музыкального искусства, играла в общественной жизни до принятия христианства большую роль, нежели в более поздние эпохи. Народные песни были плодом коллективного устного творчества и имели много вариантов. Фольклор обладал сложившейся стройной системой жанров и средств музыкальной выразительности.

В числе самых древних свидетельств музыкальной одаренности славян – календарно-обрядовые песни. Они создавались в соответствии с календарем, отражающим этапы сельскохозяйственных работ в течение года. В содержании календарно-обрядового фольклора отразились самые разнообразные верования наших предков, представления о круговороте природы и устройстве мироздания. Песни входили в весенние, летние, осенние и зимние обряды, поскольку люди верили, что их действия и заклинания будут услышаны могучими силами матери-Земли, Солнца, Воды, небесных светил. Совсем иной была сфера семейно-бытового фольклора. События, связанные с рождением человека, вступлением в брак, его смертью, отразились в прекрасных народных песнях.

Синтетическим жанром, в котором с особой яркостью воплотился музыкально-поэтический дар славян, была былина (или старина). В ней рассказывалось о том, что «было» и одновременно велось повествование о небылицах, сказочных героях, фантастических образах. Большинство персонажей былилин – бесстрашные богатыри, защитники родной земли, совершающие подвиги в самых необычных ситуациях.

Существовало и школьное образование. Сразу же после введения христианства Владимир приказал отдавать «на книжное учение» детей «лучших людей». Ярослав Мудрый создал школу для детей старост и духовных лиц. Обучение велось на родном языке, учили чтению, письму, основам христианского вероучения и счету. Имелись и школы высшего типа, готовившие к государственной и церковной деятельности. Одна из них существовала при Киево-Печерском монастыре. Из нее вышли многие видные деятели восточнославянской средневековой культуры. В таких школах наряду с богословием изучались философия, риторика, грамматика, использовались исторические сочинения, сборники высказываний античных авторов, географические и естественнонаучные труды.

Хорошо известны были сочинения римских и византийских богословов – Иоанна Златоуста, Григория Богослова, Василия Кессарийского, Ефрема Сирина, Афанасия Александрийского. Сборники переводных сочинений содержат многочисленные памятники агиографии – литературы, посвященной житию святых. Достаточно распространены в ту эпоху были тексты апокрифов – преданий о героях библейской истории, не вошедших в канонические книги.

Переход от чтения к созданию своих текстов был очень стремительным. Характерная особенность восточнославянской литературы – ее острая публицистичность. Поэтому памятники литературы одновременно являются и памятниками общественно-политической мысли. В основе их содержания – важнейшие проблемы жизни страны. Одним из основных оригинальных жанров формирующейся восточнославянской литературы стало летописание.

Самым значительным памятником летописания считается «Повесть временных лет», составленная в 1113 г. монахом Нестором. Однако она не самое первое летописное произведение. Древнейшие летописи у восточных славян известны со времени князя Ярослава Мудрого, хотя устные предания бытовали задолго до этого времени. Другой этап приходится уже на середину XI в. и связан с деятельностью монаха Киево-Печерского монастыря Никона. Около 1095 г. создается новый летописный свод, который А.А. Шахматов предложил назвать «Начальным сводом». И, наконец, в начале XII в. восточнославянская летопись обогатилась трудами монаха Киево-Печерского монастыря Нестора.

В «Повести» автор выдвинул перед собой совершенно новую задачу – ввести восточнославянскую историю в контекст всемирного исторического процесса, переработав старинные летописи. Поэтому произведение начинается библейским рассказом о Ное, от одного из сыновей которого ведет свое начало славянский род. Далее Нестор повествует о возникновении первой династии Рюриковичей, о крещении, о походах киевских князей на иноземцев, о междоусобицах. В эту летопись вошли и тексты дипломатических и юридических документов, и пересказы фольклорных преданий, и выдержки из памятников переводной литературы, и записи о явлениях природы, и самостоятельные литературные произведения – исторические повести, жития, богословские трактаты и поучения, похвальные слова.

Самым выдающимся произведением восточнославянской литературы является знаменитое «Слово о полку Игореве». В нем повествуется о неудачном походе князей во главе с новгород-северским князем Игорем Святославичем против половцев в 1185 г. «Слово о полку Игореве» – про-

изведение общеславянское, в нем нет местных черт. Оно свидетельствует о высоком патриотизме его автора, сумевшего подняться над узостью интересов своего княжества до высоты общих интересов. Это светское произведение, в нем отсутствуют церковная риторика, христианские символы и понятия. Оно тесно связано с устным народным творчеством, что проявляется в поэтическом одушевлении природы, в широком использовании языческой символики и образов языческой мифологии, типичных для фольклора форм (например, плача) и художественных средств.

Не менее важны и шедевры архитектуры и изобразительного искусства. До конца X в. у восточных славян не было монументального каменного зодчества, но существовали богатые традиции деревянного строительства, некоторые формы которого повлияли на каменную архитектуру. После принятия христианства начинается возведение каменных храмов, принципы строительства которых были заимствованы из Византии.

Расцвет зодчества естественно стимулировал развитие изобразительного искусства. С принятием христианства из Византии пришли новые для нее виды монументальной живописи – мозаика и фреска, а также станковая живопись (иконопись). Византия не только познакомила восточнославянских художников с новой для них техникой живописи, но и дала им иконографический канон.

В целом восточные славяне, восприняв византийские, болгарские и другие православные традиции, сумели создать культуру с высокими критериями творчества, чуждую внешним эффектам, глубокую по духовной христианской сути. Тем самым был заложен прочный фундамент для дальнейшего развития национальной культуры.

7.2. Зарождение элементов индустрии гостеприимства у восточных славян

Гостиничное дело на восточнославянских землях возникло с появлением и развитием потребностей людей в общении, становлением торговых отношений с соседними государствами, необходимостью совершения всевозможных поездок.

С XI века в языке восточных славян прочно закрепляется слово «гость», означающее «приезжий купец». Именно зарубежные купцы, временно оказавшиеся в восточнославянских княжествах, нуждались в объектах временного проживания. Путешествиям «иностранных гостей» придавалось большое значение. Так, киевский князь Владимир Мономах в своем «Поучении» давал наставление своим сыновьям хорошо принимать «гос-

тей», заботиться о них и следить, чтобы «никакой нужды ни в чем они не имели». Он вполне справедливо полагал, что эти «мимоходящие» люди могут разнести по свету любые вести о стране и о князе.

Почти во всех летописях отдается должное гостеприимству славян. Как пишет историк Н.М. Карамзин, *«всякий путешественник был для них как бы священным: встречали его с ласкою, угощали с радостью, провожали с благословением и сдавали друг другу на руки. Хозяин отвечал народу за безопасность чужезца, и кто не умел сберечь гостя от беды или неприятности, тому мстили соседи за сие оскорбление, как за собственное. Славянин, выходя из дому, оставлял дверь отворенную и пищу готовую для странника. Купцы, ремесленники охотно посещали славян, между которыми не было для них ни воров, ни разбойников; но бедному человеку, не имевшему способа хорошо угостить иностранца, позволялось красть все нужное для того у соседа богатого: важный долг гостеприимства оправдывал и самое преступление».*

Примерно с середины XI в. у восточных славян представители знатных родов, отцы семейств, умудренные жизненным опытом, давали советы, которыми, осмысливая пережитое ими, напутствовали своих детей. Одним из значительных памятников этого периода является «Поучение» Владимира Мономаха, написанное им незадолго до смерти. «Поучение», адресованное детям князя, охватывает широкий круг вопросов. Наставления даются детям не для беспрекословного исполнения, а как советы, наставления старшего по возрасту, и дело каждого принять их по своему усмотрению. Наряду с советами как управлять государством, «Поучение» содержит и нравственные рекомендации – как должны вести себя юноши.

Кроткое, смиренное поведение в обществе надо сочетать, как поучал Владимир Мономах, с трудолюбием и гостеприимством. В своем наказе сыновьям он рекомендовал хорошо принимать иностранных купцов, или «гостей», как их тогда называли.

В XV–XVI вв. обычаи гостеприимства были закреплены в другом памятнике славянской бытовой культуры, в «Домострое». В нем даются и рекомендации хозяину дома, и его домочадцам, как надо встречать и потчевать гостей. *«Если случится приветить приезжих людей, торговых ли, или иноземцев, иных гостей, званных ли, Богом ли данных: богатых или бедных, священников или монахов, – то хозяину и хозяйке следует быть приветливыми и должную честь воздавать по чину и по достоинству каждого человека. С любовью и благодарностью ласковым словом каждого из них почтить, со всяким поговорить и добрым словом приветить, да есть и пить или на стол выставить, или подать из рук своих с добрым приветом, а иным и послать чего-нибудь, но каждого чем-то выделить и всякого порадовать».*

В IX – XV вв. на развитие предприятий гостеприимства во всей Европе огромное влияние оказывали религиозные традиции. В этот период увеличилось количество людей совершавших паломничество. Церковь обязала монастыри оказывать гостеприимство паломникам, организовать для них ночлег, предоставить питание, в это время появились и другие заведения осуществляющие подобные функции.

В XII – XIII в. постоялые дворы появились и у восточных славян. Они предоставляют уют для всех категорий путешественников и не отличаются особым комфортом. Здесь можно было разместить лошадей и транспортные средства.

В XV в. постоялые дворы создавались при «ямах» – почтовых станциях. В это время учреждается ямская служба. Услуги размещения и питания, предоставляемые на постоялых дворах в ямских поселках, логически дополняли основные услуги, выполняемые ямщиками.

Постоялые дворы вдоль дорог просуществовали довольно долго вплоть до середины XIX в., а некоторые и дольше. Их распространение было резко сокращено с появлением железных дорог и только спустя определенное время развитие автомобильных перевозок вновь сделало необходимым возврат гостиниц вдоль дорог, представив их в новом облике в виде мотелей.

В восточнославянских городах был распространен другой тип средневековых гостиниц – гостиные дворы. Они отличались от постоялых дворов тем, что помимо размещения и питания здесь имелась возможность совершения сделок, коммерческих операций, т.е. в гостиных дворах были меблированные комнаты, торговые ряды, лавки, склады. Гостиные дворы в основном предназначались для торговли и складирования товаров, поскольку в то время купцам не разрешалось торговать в своих дворах. Этот запрет распространялся на все категории товаров и на всех купцов и был снят только в XVIII в.

Первые гостиные дворы или дворы для размещения иностранных купцов – «гостей», были учреждены в XII в. в Новгороде. Размещение иностранных купцов велось по национальному признаку. Так в XII – XV вв. в Новгороде существовали «Готский», «Немецкий», «Датский» гостиные дворы. В Москве в XVI – XVII вв. были «Английский», «Греческий», «Персидский», «Армянский» гостиные дворы, в Астрахани – «Персидский» и «Индийский». Деятельность средневековых гостиниц регламентировались специальными правилами. Еще ранее – в XIII в. – гостиные дворы появляются в белорусских городах – в Витебске, Бресте и т.д.

В связи с этим можно утверждать, что разработка первых правил предоставления гостиничных услуг у восточных славян была проведена в XII в. Эти правила устанавливали взаимоотношения жителей двора между собой и с местным населением, определяли требования к поведению, осуществлению торговых операций и т.д. Особенно в них акцентировались требования по обеспечению безопасности жизни, имущества, жилища.

Трактирные заведения разделялись на различные виды, в зависимости от рода торговли, которую им предоставлялось производить. К высшему разряду относились: гостиницы, рестораны, трактиры и кафе-рестораны, к низшему – харчевни.

Если говорить об обустройстве средств размещения, то их уровень определялся общим состоянием инженерно-технических служб, технологиями строительства и представлениями о гигиене и санитарии жилища.

Типовая жилая постройка у восточных славян была деревянной, использовалась в основном древесина прочных сортов (дуб, сосна). Бревна очищались от коры, слегка отесывались и клались в срубы. Гвозди при строительстве не использовались. Средний дом состоял из одной комнаты площадью 15 – 20 метров. Окон почти не было, топился дом по-черному (так лучше сохранялось тепло). Дома богатых горожан были также сначала деревянные, имели несколько этажей (обычно два) и состояли из нескольких частей (отапливаемой, сеней, галерей и т.д.).

Камень (позднее кирпич) использовали в строительстве жилых домов редко, во-первых, потому что каменное строительство было дороже, во-вторых, у восточных славян долго бытовало убеждение, что каменные дома холодные. Из бытовых удобств, дополняющих картину жизни наших предков, назовем бани, широко распространенные во всех населенных пунктах (личные и общественные «торговые бани»). Воду брали из колодцев, водопровод появился в XVI в., канализация распространилась только в конце XIX в. в крупных городах (до этого пользовались септик-системой). Примерно такой же набор удобств и комфорта предлагался путешественнику по всей средневековой Восточной Европе. Предложению услуг соответствовала и цена: в XVII в. ночлег в крупном городе стоил «две деньги», столько же, сколько разовое мытье в бане. В более маленьких городах оплата была меньше, применялись и «бартерные» расчеты.

7.3. Развитие гостеприимства в средневековой Европе: заведения питания и размещения, городские праздники, развлечения и зрелища

В V в., после падения Римской империи, в Европе наступает очередной этап в истории развития предприятий, оказывающих услуги гостеприимства. Нашествие кочевых племен приводит к уничтожению систем коммуникаций (первой жертвой стали мощные дороги) античного мира.

С точки зрения развития туризма и гостиничной индустрии, эпоха раннего средневековья характеризуется сокращением количества путешествий и изменением географии основных направлений; по-прежнему преобладали поездки, прежде всего связанные с торговлей, и паломничества к святым местам. Основным организатором размещения и питания для паломников была церковь, монастыри бесплатно принимали гостей. Путешествовали и крупные феодалы с вооруженной свитой, и представители высшей власти, преследовавшие государственные и личные деловые цели, и группы бродяг, состоявшие из поэтов, актеров и певцов, а также желающие заработать и обучиться наукам и ремеслам. Путешественники перемещались группами, так как вероятность нападений разбойников была достаточно велика. С ростом числа университетов в Европе распространенным явлением стали путешествия будущих студентов. Что касается таких целей путешествия, как культурно-познавательные или развлекательные, то состояние дорог, развитие средств транспорта, ментальность средневекового человека и многие другие факторы, характеризующие экономику и уровень жизни общества, не способствовали их развитию.

Позднее средневековье – это время глобальных изменений в Европе, связанных и с техническим прогрессом, и с географическими открытиями, и, что немаловажно, с пересмотром отношения к человеческой жизни. Все эти факторы оказали существенное влияние на развитие сервисных отраслей. К началу XV в. в Англии появляются законы, регулирующие работу постоянных дворов (их тогда насчитывалось порядка 600), тогда же во Франции вводится обязательный учет постояльцев. В Англии после того, как собственность церкви была переведена Генрихом VIII в светскую, путешественники не могли больше рассчитывать на бесплатный постой в монастырях, зато это явилось толчком для развития частных постоянных дворов. Кроме того, развитие системы дорог и почтовой связи между Францией, Италией, Англией и Испанией способствовало появлению специальных станций (предназначенных прежде всего для государственного

транспорта) и постоянных дворов (прообразов «мотелей»), где путешественники могли останавливаться, менять лошадей. С увеличением количества путешественников соответственно увеличилось и число придорожных постоянных дворов. По современным стандартам они все еще оставались примитивными: помимо крова (постояльцы часто спали вповалку на матрацах на полу одной большой комнаты) и незамысловатого питания, они могли предоставлять услуги по отправке и получению почты, уходу за лошадьми и починке транспортных средств. Возросший платежеспособный спрос потребителей – богатые путешественники требовали комфорта в соответствии со своим статусом – обусловил повышение уровня качества обслуживания в местах остановок. Теперь среди целей путешествия можно выделить и культурно-познавательные, и лечебные (получают распространение поездки «на воды»). С этого времени появляются первые проекты настоящих курортных предприятий.

К эпохе позднего средневековья относится и появление первых кофеен, которые становятся своего рода центрами культурной жизни того времени. В 1553 г. в Париже появляется уникальное для своего времени заведение – ресторан «Tour d'Argent», единственной задачей которого было только предоставление питания. Для этого же времени характерны таверны для простонародья, где за общим столом подавались дежурные блюда по фиксированной цене. В сельской местности один постоянный двор обслуживал всех приезжих: состоятельные люди обслуживались в столовой или у себя в комнате, бедняки обычно ели вместе с хозяином постоянного двора и его семьей на кухне.

Изменения спроса, развитие средств транспорта, расширение географии передвижений и ряд других факторов способствовали не только количественным, но и качественным изменениям в предложении услуг предприятий индустрии гостеприимства. Становится очевидным различие между городскими и сельскими средствами размещения и по набору услуг, и по цене. Среди сельских средств размещения можно выделить постоянные дворы и трактиры, обычно предлагавшие ночлег и завтрак. В городе основными средствами размещения являлись меблированные комнаты, пансионы и гостиницы, которые предоставляли все удобства и полное обслуживание.

В это время развиваются не только предприятия размещения и питания, но и развлечения и аттракционы. Традиционное представление о средневековой культуре как культуре исключительно религиозной разрушает средневековый город, где на площади царил смех, карнавал и фарс.

Жизнь средневекового человека была наполнена развлечениями и праздниками. Каждый университет, каждый ремесленный цех, каждый город имели свои праздники. Средневековый город нельзя представить без массовых зрелищ, вроде публичных казней или сожжений, которые представляли собой яркое зрелище и привлекали к себе массу людей. Горожан привлекали также театрализованные представления, которые часто разыгрывали на улице бродячие артисты: жонглеры, дрессировщики зверей, канатоходцы, акробаты, циркачи, фокусники, кукольники.

Постепенно в средневековом городе складываются традиции карнаваловых праздников. Начинается проведение фестивалей, первые упоминания о которых относятся к IX – X вв. Карнавалы становятся видом массовых развлечений. Источники доносят неповторимую атмосферу средневекового карнавала. Главной частью его были массовые шествия по главным улицам города. Все городские праздники носили подчеркнуто гротескный характер. Непременными участниками были ряженые и шуты. Во главе ряженой толпы шествовали городские купеческие корпорации – организаторы праздников. Наряду с ярко выраженным развлекательным характером, праздники способствовали развитию индустрии сервиса и гостеприимства в средние века.

Наиболее популярными массовыми зрелищами в средние века были театральные мистерии, маскарады, рыцарские турниры.

Мистерия явилась выражением расцвета средневекового города, его культуры. Она выросла из городских процессий в честь религиозных праздников, в честь торжественных выездов королей. Из этих празднеств постепенно складывалась площадная мистерия, использующая ранний опыт средневекового театра. Ярким примером ранней мистерии может служить огромная (50 тысяч стихов, 242 действующих лица) «Мистерия Ветхого завета», содержащая 38 отдельных эпизодов. Ее главными героями были Бог, ангелы, Люцифер, Адам и Ева. В мистерии показывалось сотворение мира, восстание Люцифера против Бога, библейские чудеса. Мистерия раздвинула тематический диапазон средневекового театра, накопила огромный сценический опыт, который был использован последующими жанрами средневековья.

Исполнителем мистерии был городской люд. Отдельные эпизоды огромного театрального представления исполнялись представителями различных городских цехов. При этом мистерия давала возможность каждой профессии проявить себя как можно полней.

Маскарады возникли в Италии, а оттуда распространились по другим странам. Они составляют одно из любимых развлечений карнавала. Первыми маскарадами принято считать римские Сатурналии – ежегодные празднества в честь бога Сатурна, которые сопровождались массовыми гуляньями. Именно в Древнем Риме появились и специальные маски. Дело в том, что во время Сатурналий даже рабам дозволялось веселиться вместе с хозяевами, и, чтобы не омрачать радости сословными предрассудками, все участники праздника закрывали свои лица масками.

В средние века, несмотря на суровость церковных установок, маскарады были не так уж редки. Основными атрибутами были костюмы и маски, призванные скрыть социальные различия и всех уравнивать на время праздника. Именно в эпоху средневековья сложилась особая атрибутика маскарада – традиционная маска белого цвета, прикрывающая в основном верхнюю часть лица, иногда с длинным носом или резким треугольным профилем. В Венеции карнавальные маски приобрели такую популярность, что их стали носить и в повседневной жизни. Это вызывало нарекания как властей города, так и церкви, но никакие запреты не действовали, пока нарушителей не принялись наказывать в уголовном порядке.

Близкие к крестьянам городские низы развивали плебейскую поэзию. Выразителями этой поэзии были жонглеры и шпильманы, выступавшие на городских ярмарках и рынках. В своих выступлениях они отражали злободневные проблемы будничности, за что терпели гонения со стороны церкви и властей. Их было запрещено хоронить на городских кладбищах.

Еще одним знаковым аттрактивным мероприятием, характерным для эпохи средневековья, являлся рыцарский турнир. Предположительно, турниры стали проводиться со второй половины XI в. Родина турниров – Франция. «Отцом» турнира называют Жоффруа де Прейли (? – 1066 г.). Он написал правила для первых турниров. Интересно, что Жоффруа де Прейли был убит на турнире, для которого сам же написал правила. Назначение турнира – демонстрация боевых качеств рыцарей, составлявших главную военную силу Средневековья. Турниры обычно устраивались королем либо крупными сеньорами по особенно торжественным случаям: в честь браков королей, принцев крови, в связи с рождением наследников, заключением мира и т.д. На турниры собирались рыцари со всех концов Европы. Он происходил публично, при широком стечении феодальной знати и простонародья. Рыцарские поединки нередко заканчивались ранениями и даже гибелью участников.

7.4. Арабские путешественники средневековья

К наиболее выдающимся средневековым путешественникам Востока необходимо отнести Абу Абдаллаха Мухаммеда ибн-Баттуту, жившего в XIV в. Получив в юности неплохое образование, он даже во время своих первых путешествий часто исполнял обязанности судьи. Как правоверный мусульманин, он совершает свое первое путешествие в Мекку. В дальнейшем Ибн-Баттута никогда не упускал случая ознакомиться с любыми мусульманскими святынями в своих странствиях.

Паломничество в Мекку сочеталось у Ибн-Баттуты с торговыми операциями. Путь его пролегал из Танжера, расположенного на африканском берегу Гибралтарского пролива, через всю Северную Африку. Это дало возможность паломнику ознакомиться с жизнью мусульман во многих государствах. Ему не удалось переправиться на Аравийский полуостров через Красное море из Египта по причине вооруженного конфликта между египтянами и бедуинами. Но, пристав к каравану паломников, он из Каира отправился в Мекку сухопутным путем через Палестину и Сирию. Ибн-Баттута посетил не только Мекку, исполнив все необходимые ритуалы, но побывал также и на могиле Мухаммеда, расположенной в Медине.

Затем он направился в Иран. Из Ирана он морским путем переправился в Аравию, побывал в Восточной Африке. Собственно, он проделал путь, по которому в течение столетий до этого следовали арабские торговые суда. Спустя некоторое время он снова посетил Мекку. Потом он путешествовал по Красному морю, посетив все сколько-нибудь значимые порты этого моря. Неутомимый путешественник из Адена – «первого рынка Аравии» – вновь отправляется в плавание вдоль восточного побережья Африки, дойдя до Мозамбикского пролива. Оттуда он, обогнув Аравийский полуостров, возвращается в Ормуз.

Известным арабским путешественником средневековья был Сулейман, купец из Басры. Он совершил путешествие из Персидского залива через Индийский океан в Китай, посетив попутно Цейлон, Суматру, Никобарские и Андаманские острова. О своем путешествии Сулейман оставил записки, датируемые 851 г. н.э., в которых описал пройденный им маршрут и приключения, случившиеся в дороге. Так, в Аравийском море путешественник встретил огромную рыбу, вероятно, кашалота, которого предусмотрительные мореходы отпугнули звоном колокола. Здесь же была поймана акула, в желудке которой оказалась акула меньших размеров, а в последней – акула еще меньше.

Далее Сулейман описывает Геркседское море (Индийский океан), простиравшееся от Мальдивских островов до Зондского архипелага, в котором он насчитал до 1900 островов. Среди этих островов, где правили женщины, он отмечает остров Цейлон с его жемчужной ловлей, остров Суматра, богатый золотыми рудниками и населенный людоедами (каннибалами). Записки Сулеймана позже были дополнены арабским географом Абу-Зейд-Гассаном и в таком виде приобрели большую известность. Это сочинение представило в совершенно новом свете торговые пути и отношения, существовавшие в IX в. между жителями побережий Египта, Аравии, прибрежных стран Персидского залива, с одной стороны, и жителями индийских и китайских провинций – с другой.

В середине IX в. перс Ибн-Хордадбех написал сочинение «Книга путей и государств», в которой собрал и обработал огромное количество донесений арабских чиновников и купцов об азиатских странах вплоть до Китая, и о торговых арабских путях.

На рубеже IX – X вв. путешествовал по Передней Азии и Восточной Европе арабский писатель Ибн-Даста родом из Персии, живший в Хиве. Результаты своих странствий он изложил на арабском языке в историко-географической энциклопедии «Книга драгоценных сокровищ», в которой имеются ценные сведения и о славянах: *«Страна славян – страна ровная и лесистая: в лесах они и живут. Городов у них большое число и живут на просторе. Гостям оказывают почесть и обращаются хорошо с чужеземцами, которые ищут у них покровительства, да и со всеми, кто часто у них бывает, не позволяя никому из своих обижать или притеснять таких людей... Они мужественны и храбры. Когда нападают на другой народ, то не отстают, пока не уничтожат его всего. Они высокорослы, имеют хороший вид и смелость в нападении, но смелости этой на коне не обнаруживают, а все свои набеги и походы совершают на кораблях».*

Из путешественников первой половины X в. выделяется багдадский араб Массуди (умер в Египте в 956 г.), историк и географ. До нас дошли две его книги: «Золотые луга и алмазные россыпи» и «Сообщения и наблюдения», в которые вошли обширные материалы о природе, истории и этнографии посещенных им стран. Посетил же он все страны Ближнего и Среднего Востока, Среднюю Азию, Кавказ и Восточную Европу, а на юге – Восточную Африку до Мадагаскара включительно.

Тема 8. КУПЦЫ-ПУТЕШЕСТВЕННИКИ И ПОСОЛЬСКИЕ МИССИИ

8.1. Завоевания монголов.

8.2. Средневековые посольские миссии европейских государств в Монгольскую империю.

8.3. Хождение купца Афанасия Никитина в Индию.

8.1. Завоевания монголов

Монгольскими завоеваниями в исторической науке принято называть серию крупных завоевательных войн и отдельных походов в XIII в., организованных монгольскими феодалами с целью захвата военной добычи, порабощения и ограбления народов Азии и Европы. Монгольские феодалы, создав военную организацию, вовлекли в завоевательные войны большинство народа. Основной силой их войска была многочисленная и очень подвижная конница, состоявшая из кочевников. Монгольские феодалы также использовали в походах военные силы завоеванных стран и их технические достижения (например, осадные орудия). Войско имело единое командование, крепкую дисциплину, было хорошо вооружено и по своим боевым качествам превосходило феодальные ополчения соседних стран. Успехам монгольских завоеваний способствовали внутренние распри и предательство правящей верхушки во многих странах Азии и Европы.

Монгольские завоевания начались после образования монгольского раннефеодального государства во главе с Чингисханом (правил в 1206 – 1227 гг.) и продолжались с небольшими перерывами до конца XIII в. В 1207 – 1211 гг. были подчинены народы Сибири и Восточного Туркестана: буряты, якуты, ойроты, киргизы, уйгуры; предприняты походы против тангутского государства Си Ся (окончательно разгромленного к 1227 г.). В 1211 г. началось наступление на чжурчжэньское государство Цзинь (Северный Китай). Монгольские отряды разрушили около 90 городов и в 1215 г. взяли Пекин. К 1217 г. были завоеваны все земли к северу от реки Хуанхэ.

В 1219 г. монгольское войско численностью свыше 150 тыс. человек во главе с Чингисханом вторглось в Среднюю Азию. Хорезмский шах Мухаммед рассредоточил войско по укрепленным городам, чем облегчил монголам завоевание своих владений. Монгольские отряды взяли Отрар, Ходжент, Ургенч и другие города. Бухара и Самарканд сдались без боя. Мухаммед бежал и вскоре умер на одном из островов Каспийского моря.

В 1221 г. взятием Хорезма завоевание Средней Азии было завершено. Военные действия были перенесены на территорию современного Афганистана, где сын хорезмского шаха – Джелал ад-Дин продолжал борьбу. Чингисхан преследовал его до Инда и разгромил 24 ноября 1221 г. К 1225 г. основное монгольское войско ушло в Монголию. Только 30-тысячный отряд монгольских полководцев Джебе и Субэдея продолжал войну на западе. Через Северный Иран монгольский отряд ворвался в Закавказье, опустошил часть Грузии и Азербайджана, по берегу Каспийского моря проник в земли аланов (1222 г.) и, разгромив их, вышел в половецкие степи. В битве на реке Калке 31 мая 1223 г. монгольский отряд победил объединенное русско-половецкое войско, преследовал его до Днепра, а затем отступил на среднюю Волгу, но, потерпев поражение в Волжско-Камской Булгарии, вернулся в Монголию (1224 г.). Это был глубокий разведывательный рейд монгольской конницы, подготавливавший будущий поход на запад.

После курултая 1229 г., избравшего Великим ханом Угедея, монгольские завоевания шли в двух направлениях. На востоке было завершено завоевание Северного Китая (1231 – 1234 гг.) и начата война с Кореей (1231 – 1232 гг.). Большая часть Кореи была завоевана к 1273 г. после ряда больших походов монгольского войска. В 1229 г. к реке Яик подошел Субэдей с 30-тысячным войском. Вместе с войском Батыя, правителя улуса Джучи, ему удалось вытеснить из прикаспийских степей саксинов и половцев. В 1232 г. монгольское войско пыталось вторгнуться в Волжско-Камскую Булгарию, но было отбито. Продолжали борьбу с завоевателями и башкиры. Наступление на запад силами одного улуса Джучи потерпело неудачу.

На курултае 1235 г. было решено направить в подкрепление Батыю военные силы других улусов. В походе участвовали 14 ханов-чингисидов, общемонгольское войско достигало 150 тыс. чел. Осенью 1236 г. монгольское войско вновь вторглось в Волжско-Камскую Булгарию и разгромило ее, весной и летом 1237 г. оно продолжало сражаться с аланами, половцами и народами Среднего Поволжья, а осенью сосредоточилось в районе современного Воронежа для похода на Северо-Восточную Русь. В начале зимы 1237 г. Батый напал на Рязанское княжество и разбил дружины местных князей. 21 декабря после шестидневного штурма пала Рязань. В январе 1238 г. под Коломной были разбиты владимирские дружины, пытавшиеся задержать Батыя у границ Владимирского княжества. Монгольское войско разрушило Коломну, Москву и 4 февраля осадило Владимир. Великий князь владимирский Юрий Всеволодович с малой дружиной ушел за Волгу, на реку Сить, где начал собирать новое войско. 5 февраля монголь-

ский отряд разорил Суздаль, а 7 февраля после ожесточенного штурма был взят Владимир. После этого Батый разделил войско на несколько крупных отрядов, которые пошли по основным речным путям на северо-восток, север и северо-запад и взяли в феврале 1238 г. 14 русских городов (Ростов, Углич, Ярославль, Кострому, Кашин, Кснятин, Городец, Галич-Мерский, Переяславль-Залесский, Юрьев, Дмитров, Волок-Ламский, Тверь, Торжок). 4 марта войско монгольского полководца Бурундая окружило и уничтожило великокняжеские полки на реке Сити; в этом бою погиб и князь Юрий Всеволодович. Все междуречье Оки и Волги было опустошено монголами. Небольшой отряд монгольской конницы совершил рейд на север и возвратился, не дойдя 100 км до Новгорода. При отступлении в степи монгольское войско шло широким фронтом мелких отрядов, «облавой», еще раз подвергнув русские земли опустошению. Упорное сопротивление оказал врагу Козельск, который монгольское войско осаждало 7 недель, понеся большие потери.

В половецких степях (лето 1238 – осень 1240 гг.) монгольское войско вело затяжную войну с половцами и аланами, совершило походы в Крым, в Мордовскую землю, где поднялось восстание против завоевателей, на Переяславль и Чернигов (1239 г.). Осенью 1240 г. начался поход на Южную Русь. В конце декабря после многодневного штурма пал Киев. Монгольские отряды взяли и разрушили Владимир-Волынский, Галич и другие города. Однако Данилов, Кременец и Холм отбили все приступы монгольского войска. Весной 1241 г. монгольское войско, хотя и значительно ослабленное героическим сопротивлением восточных славян и других народов Восточной Европы, все же прошло дальше на запад.

Главные силы Батыя через карпатские перевалы прорвались в Венгрию, 60-тысячное войско короля Белы IV потерпело поражение в битве при Шайо (11 апреля 1241 г.). Столица Венгрии, город Пешт, был взят и разрушен, значительная часть страны опустошена. Другой монгольский отряд вторгся в Польшу, разбил под Легницей ополчение польских и немецких князей. Разорению подверглись польские, моравские и словацкие земли. Отдельные монгольские отряды проникли до Восточной Чехии, но были отбиты королем Вацлавом I. В конце 1241 г. все монгольские войска сосредоточились в Венгрии, где народные массы продолжали борьбу с завоевателями. Закрепиться в венгерских степях для дальнейшего наступления на запад Батыю не удалось, и он через Австрию и Хорватию двинулся к Адриатическому морю. Осенью 1242 г. после безуспешной осады при-

брежных крепостей Батый через Боснию, Сербию и Болгарию начал отступление. Вторжение монголов в Центральную Европу закончилось.

Несколько более продолжительными были монгольские завоевания в Малой Азии и на Ближнем Востоке. После завоевания Закавказья (1236 г.) монгольское войско разгромило Румский султанат. В 1256 г. Хулагу завоевал Иран и Междуречье, в 1258 г. пал Багдад – столица Арабского халифата. Монгольские войска проникли в Сирию, готовились к вторжению в Египет, но в 1260 г. потерпели поражение от египетского султана.

Во второй половине XIII в. монгольские завоевания были направлены на страны Восточной и Юго-Восточной Азии. Монгольские войска захватили страны, окружавшие Южно-Сунскую империю: государство Дали (1252 – 1253 гг.), Тибет (1253 г.). В 1258 г. монгольские войска с разных сторон вторглись в Южный Китай, но неожиданная смерть Великого хана Мункэ (1259 г.) отсрочила завоевание Южно-Сунской империи. Южный Китай был покорен новым Великим ханом Хубилаем в 1267 – 1279 гг. В 1281 г. монгольские феодалы пытались завоевать Японию, направив к ее берегам 1000 кораблей со 100-тысячной армией, но флот был уничтожен тайфуном. Не принесла успеха монгольским феодалам и экспансия в Юго-Восточной Азии, хотя они использовали в походах китайскую армию и флот. Монголо-китайские войска после нескольких походов (дважды в 1277 г., а также в 1282 – 1287 гг.) заняли Бирму, но вскоре были изгнаны (1291 г.). Монголо-китайские войска и флот неоднократно нападали на Вьетнам (1257, 1258, 1284, 1285, 1287 – 1288 гг.), но покорить вьетнамский народ не смогли. Отстояло свою независимость и государство Тьямпу (на юго-востоке Индокитая). Полной неудачей окончилась и попытка завоевать остров Ява, хотя туда были направлены большие силы (1000 кораблей с 70-тысячной армией).

Монгольские завоевания закончились походом 1300 г. в Бирму. После этого монгольские феодалы прекратили активные военные действия и перешли к планомерной эксплуатации завоеванных стран, используя китайский опыт управления и китайскую администрацию.

Монгольские завоевания принесли бедствия народам Азии и Европы. Они сопровождались массовым уничтожением населения, опустошением огромных территорий, разрушением городов, упадком земледельческой культуры, особенно в районах орошаемого земледелия. Монгольские завоевания надолго задержали социально-экономическое и культурное развитие стран, вошедших в состав Монгольской феодальной империи.

8.2. Средневековые посольские миссии европейских государств в Монгольскую империю

К наиболее выдающимся посольским миссиям эпохи средневековья можно отнести персидское посольство в Китай под руководством Шади-Койя, который осветил свои странствия в дневниках, которые, будучи отредактированными лучшими поэтами Персии, вышли в свет под названием «Чудеса мира». Это и посольство Джованни ди Монте Корвино, отправленное папой Николаем IV к наместнику монгольского хана в Персию. Это также и посольство Венецианской республики, возглавляемое Иосафатом Барбаро в 60-е гг. XV в. в Тану (Азов), принадлежавший в то время генуэзцам и бывший важнейшим рынком, куда поступали китайские и индийские товары. Иосафат Барбаро прожил в Крыму около полутора десятков лет и оставил интересные воспоминания, которые касаются, в частности, многих сторон жизни восточных славян, также пытавшихся здесь торговать.

В европейских кругах зародилась мысль о том, что с монголами можно не только торговать, но и с успехом использовать в качестве союзников в борьбе против турок или попытаться обратить в католическую веру. В результате этого к монголам были посланы два посольства, которые привезли помимо соглашений важные географические сведения.

В 1253 – 1255 гг. по поручению французского короля Людовика IX Гильома де Рубрука (ок. 1220 – ок. 1293 гг.), фламандский монах-францисканец и путешественник, совершил путешествие к монголам. Впоследствии он стал автором книги «Путешествие в восточные страны».

Гильом де Рубрук сопровождал Людовика IX во время Седьмого крестового похода, закончившегося крайне неудачно. Но Людовик IX не оставил надежды наладить сотрудничество с монголами. В 1252 г. король поручил Рубруку отправиться в южные степи, в ставку хана Батыея. Помня о неуспехе предыдущего посольства, Людовик IX посоветовал Рубруку скрывать дипломатический характер поездки и путешествовать в качестве миссионера.

Весной 1252 г. Рубрук и его спутники отправились из города Акка (Акка, Аккон), порта в Северной Палестине. После двухмесячного путешествия Рубрук прибыл в лагерь хана Сартака, расположенный на берегу Волги. Рубрук и его спутники просили доложить Сартаку об их приезде, и тот согласился принять чужестранцев. Облачившись в церковные одеяния, разложив на подушке Библию, псалтырь, требник, распятие и кадило, с пением молитв они вошли в палатку Сартака. Сартак с любопытством рассматривал монахов и их одеяние, но в переговоры с ними не вступил,

предложив им отправиться к его отцу, хану Батью. Однако и Батый не захотел вступить в переговоры с посланниками, оставил в ставке Сартака часть монахов во главе со спутником Рубрука Госсетом, а самого Рубрука отослал к великому хану Мункэ, в Каракорум.

После нескольких аудиенций у великого хана Рубрук получил позволение вернуться в Каракорум и там переждать зиму. Во время своего пребывания в Каракоруме Рубрук собрал интересные сведения о китайцах, об их нравах, обычаях, письме. Монгольская столица, за исключением двора великого хана, не произвела на него впечатления. Поразило монаха другое – наличие, кроме языческих, буддийских храмов, двух мечетей и одной христианской (несторианской) церкви – доказательство непонятной для средневековых католиков веротерпимости монголов. Мункэ передал послу письмо французскому королю. Он называл себя в этом письме владыкой мира и требовал от французов присяги на верность, если они хотят жить с ним в мире.

Рассказ Рубрука о виденных им странах содержал также туманные указания на существование и других народностей, помимо виденных ими. Так, описывая людей, живших за пределами юрисдикции ханского двора, Рубрук говорит, что *«далее находится великая Катайя (Китай), жители которой, как я полагаю, в древности назывались серами (seres), ибо от них прибывают самые лучшие шелковые ткани, называемые по латыни serici»*. Рубрук был первым человеком, вслух высказавшим предположение, что Катайя (Китай) и Серес были двумя частями одного целого. Рубрук описал также, в общих чертах, по расспросным данным, ряд стран Центральной и Восточной Азии. Он указал, что Китай (Северный Китай) прилегает на востоке к океану. Он собрал сведения (скудные и порой неточные) о маньчжурах, корейцах и некоторых народностях Северной Азии.

Рубрук сообщает интересные подробности о крупной торговле солью с низовьем Дона: *«На севере этой области находится много больших озер, на берегах которых имеются соляные источники; как только вода их попадает в озеро, образуется соль, твердая, как лед; с этих солончаков Батый и Сартак получают большие доходы, так как со всей Руси ездят туда за солью, и со всякой нагруженной повозки дают два куска хлопчатой бумаги... Морем также приходит за этой солью много судов, которые все платят пошлину по своему грузу»*.

В дипломатическом отношении путешествие Рубрука не принесло французскому королю никакой пользы, поскольку в качестве основы для сотрудничества великий хан требовал его формального подчинения. Хан Хулагу, брат Мункэ, независимо от западного христианского мира возглавил по-

ход на Ближний Восток («Крестовый поход» хана Хулагу). Однако это путешествие намного расширило знания о Центральной Азии, о которой Рубрук оставил превосходное сообщение. Он сообщил интересные сведения о Китае, киргизах (хакасах), урянхайцах (тувинцах) и других народах.

Знаковым для эпохи средневековья стало путешествие Джованни дель Плано Карпини, итальянского монаха-францисканца. В 1252 г. Папа Иннокентий IV благословил Плано Карпини на дальнейшее путешествие. В сопровождении другого монаха, Бенедикта, он через Чехию, Киев, низовья Дона и Волги, Казахстан, Хорезм, впадину озера Алаколь добрался до района расположения главной ставки монголов в верховье реки Орхон. В 1246 г. Карпини посетил Сарай, где встречался с Батыем, затем – кочевую ставку близ Каракорума, где был на приеме у только что избранного великим ханом Гуюка, и в 1247 г. благополучно возвратился в Рим, где и умер в 1252 г.

В своих описаниях больше всего Плано Карпини восхищается неутомимостью и умением монголов легко переносить голод и стужу: *«Татарин, напостившись день или даже два, напевал так весело, будто бы был после вкусного обеда»*. Плано Карпини также отмечает: *«Мужчин от женщин очень трудно отличить вследствие того, что одеваются они совершенно одинаково: все носят халаты, подбитые мехом, и высокие шапки из холста или из шелка, расширяющиеся кверху... Мужчины не утруждают себя никакой домашней работой: охотиться, стрелять из лука, пасти стада, ездить верхом – вот и все их занятия... Девушки и женщины тоже отличаются ловкостью и смелостью. Они обязаны выделывать меха, изготавливать одежду, а также смотреть за скотом. Все домашние работы идут тем успешнее, чем больше в каждом доме женщин. Благодаря обычаю многоженства татары покупают себе столько жен, сколько каждый из них в состоянии прокормить... Монголы очень суеверные: они верят в чары, колдовство и в очистительную силу огня. После смерти какого-нибудь вельможи вместе с ним зарывают чашу, полную мяса, кружку с кумысом, кобылицу с жеребенком и оседланного и взнузданного коня...»*. Главный их недостаток состоит, по мнению Карпини, в том, что они горды и надменны с иностранцами и ни во что не ставят человеческую жизнь. Плано Карпини представил Папе «Исторический обзор о нравах монголов, их жизни, религии и государственном устройстве» (чаще упоминается как «История монголов»). Путешествие Джованни дель Плано Карпини открыло список великих путешествий европейцев в Азию.

Крупным торговым путешествием было странствие Марко Поло. В 1271 – 1275 гг. он вместе с отцом и дядей отправляется в путешествие на

Восток. Перед отъездом они получили благословение папы Григория X, который предложил им в спутники, а также для разведывательных и миссионерских целей двух монахов. Но, добравшись до Акры, где была крайне беспокойная политическая ситуация, монахи решили не искушать судьбу. Они передали папские подарки и письма семье Поло, а сами отправились в обратный путь. Братья Поло совершали повторное путешествие, незадолго до этого они вернулись из пятнадцатилетнего странствия в Китай. Теперь они продвигались уже знакомой дорогой. Из Киликии (Малой Армении) они через Анатолию прибывают к подножию горы Арарат. Через Мосул, Тебриз купцы пробираются к торговым городам Ирана, а потом выходят к Ормузу, откуда хотели морским путем добраться до Китая. Но, передумав, они решили через Памир сухопутным путем достичь границ Поднебесной империи. После долгих приключений они добрались до столицы хана Хубилая.

Хубилай решил испытать Марко Поло в качестве посла и отправил в отдаленный город Караджан. Результаты посольства были, по всей вероятности, столь блистательны, что Хубилай целых семнадцать лет удерживал венецианца у себя на службе. Возвращались они на родину морем: вокруг Южной Азии и через Иран. Но даже на обратном пути они выполняли государственное задание хана: сопровождали двух царевен, которых выдавали замуж за монгольского правителя Ирана и его наследника.

Флотилия, выйдя из Южно-Китайского моря, заходила на Суматру, Яву, Цейлон. Оттуда они прошли вдоль западного берега Индии и южного побережья Ирана до Персидского залива. Доставив царевен в Иран, они только после этого смогли благополучно вернуться домой.

Свои воспоминания, названные «Книгой», Марко Поло продиктовал в геновской тюрьме, где ненадолго оказался после участия в военных действиях против Геновской республики. Его «Книга» послужила ценным руководством для картографов XIV – XV вв. Организаторы португальских экспедиций в Восточную Индию пользовались картами, основанными на данных, изложенных Марко Поло. Она была настольной книгой многих мореплавателей и первооткрывателей, в том числе и Христофора Колумба. Нельзя забывать, что Марко Поло был купцом, поэтому его книга представляет один из первых образчиков того, что можно было бы назвать пособием по экономической географии.

8.3. Хождение купца Афанасия Никитина в Индию

Значителен вклад восточнославянских землепроходцев в открытие и освоение новых территорий. В X – XII вв. на север и северо-восток, в «полуночные страны» направляли свои ладьи новгородцы. Именно они первыми из восточных славян проникли за Камень (Урал). Параллельно новгородцам на восток двигались и представители народа коми (зыряне и пермяки). В летописях путь через Уральские горы в Приобье носил название «Зырянская дорога».

Более удобные «южные» пути на восток прокладывались восточными славянами в ходе длительного и жесткого противоборства со «степными народами». Жители Казанского и Астраханского ханств препятствовали торговле, грабя караваны купцов, идущих по Волге. Примером этому может служить начало «путешествия» тверского купца Афанасия Никитина, который летом 1466 г. отправился вниз по Волге из Твери для заморской торговли за море «Хвалынское» или «Дербенское», как тогда называли Каспий.

Афанасия Никитина избрали главой небольшой флотилии, состоявшей из двух кораблей. Путь через родные земли: через Калязин, Углич, Кострому, Плес, вплоть до Нижнего Новгорода был спокойным и безопасным. Но уже в Нижнем Новгороде Афанасий Никитин «ждал две недели татарского, ширваншахова посла Хасанбека», который возвращался от великого князя Ивана III, везя с собой дорогие подарки, в частности 90 кречетов для столь модной в то время соколиной охоты. Вместе с посольским караваном купцы проехали свободно Казань, Орду, Услан, Сарай, Берекзан. Но в устье Волги на них напали татары астраханского хана Касима. Все имущество и товар Афанасия Никитина находились на малом судне, которое татары взяли и тотчас разграбили. Второе же судно, севшее на мель, также подверглось ограблению. Кроме того, татары взяли в плен четырех купцов. Афанасий Никитин с десятью другими купцами перебрался на посольское судно, которое также подверглось грабежу, и на нем добрался до Дербента.

В Дербенте и других городах западного побережья Каспийского моря Никитин провел почти год. Вернуться на родину купец не мог, видимо, из-за того, что для заморской торговли он взял товары, похищенные татарами, в долг. И возвращение без денег и без товаров грозило не только позором, но и долговой ямой. Он с товарищами предпринял отчаянный шаг: отправился к бывшему послу Шемахи, их попутчику, Фаррух-Есару, за помощью. *«И били есмя ему челом, чтобы нас пожаловал чем дойти до Руси; и он нам не дал ничего, ано нас много, и мы, заплакав да разошлись кои куды: у кого, что есть на Руси, и тот пошел на Русь, а кои должен, а*

тот пошел куды его очи понесли, а иные остались в Шемахее, а иные пошли работать в Баке». Заработав в Баку денег, Афанасий Никитин отправляется морем в Персию, где надеется торговлей поправить свое бедственное положение. Он прожил в области Мазандеране в ряде городов более полугода, потом отправился в глубь страны.

Никитин для этого путешествия выбирает важнейший караванный путь, объединявший юго-восточное побережье с внутренними районами страны. Путешественник достигает г. Рей («Дрей», «Орей»), бывшего некогда крупнейшим торговым центром, но разграбленного войсками Тимура в 1392 г., а оттуда, двигаясь на юго-восток через Кум, Кашан, Наин, Сирджан, доходит до Ормуза («Гурмыза»). По этому пути за два века до него двигался караван венецианских купцов с Марко Поло. Ормуз, подобно Венецианской республике, расцвел на посреднической торговле. Именно через него долгое время осуществлялся основной товарооборот между Индией (и даже Китаем) и Ближним Востоком, а также Европой. Из Ормуза он, купив коня, отплывает в Индию. Лошади были главным предметом вывоза Аравии и Персии в Индию. Из-за жаркого индийского климата лошади там быстро погибали, поэтому они пользовались особым спросом на индийских рынках. В одном из портов Индии – на Гоа, даже существовал закон, согласно которому корабль, привезший более двадцати лошадей, освобождался от пошлин. Никитин слышал также, что в Индии «очень дешевы товары». Он надеялся «расторговаться», продав лошадь и купив много дешевых и ходовых на родине товаров.

Плавание на беспалубном судне было очень опасным. Из Аравийского моря путешественник попал в Индию. Здесь он провел почти три года. Никитин сумел побывать и в районах, далеких от побережья, где еще не бывали европейцы. Как и Марко Поло, его как купца, в значительной степени интересуют товары, которые он видит на местных рынках. Но он также дает описание быта жителей Индии. Более подробно о жизни индусов он повествует во время своего путешествия в Джунейр и Бедар. В его «Хожении...» можно найти записи не только о торговых делах, но и о междоусобных войнах, сроках сева, каменных узорах, украшающих дворцы и храмы, верованиях и обычаях индусов, их сказках и преданиях, даже о звездах на небосклоне и особенностях местного климата.

Он записывает также, что *«во Индейской земли гости ся ставят по подворьем...»*. Русский путешественник имел здесь в виду весьма распространенный в Индии обычай. На больших дорогах государи и правители отдельных областей устраивали особые ночлежные дома отдельно для му-

сульман и для индусов. При этих ночлежных домах, «подворьях», жили служители мусульманского и индуистского культов.

Никитин возвращается на побережье в Дабхол («Довбыль»). Весной 1472 г. путешественник решил двинуться в обратный путь. Он морем опять решил достичь Ормуза. Но бури и ветры целый месяц гоняли по волнам их корабль, пока не забросили его к африканскому побережью. Северный высокий берег Сомали назван у него Эфиопскими горами. С трудом откупившись от местных жителей, славящихся морским разбоем, путешественники сумели добраться до аравийского порта Моската, а оттуда достичь и Ормуза. Теперь Афанасий Никитин начинает торопиться. Более 10 дней он не задерживается ни в одном городе. Никитин пересекает Персию и Восточную Анатолию и достигает турецкого города Трапезунда. Здесь он сумел договориться с моряками, чтобы они его перевезли через Черное море в Крым. Это и было третье море, после Каспийского и Аравийского. С трудом, из-за непогоды, переправившись в крымские колонии генуэзцев, в частности в Кафу (Феодосию), Никитин словами «*Божьей милостью придох в Кафу*» заканчивает свое повествование.

Известно, что затем он присоединился к группе купцов-земляков, следовавших домой через Киев и Смоленск. Но, не дойдя до Смоленска, он умирает. Его записки были привезены купцами в Москву к дьяку Ивана III Василию Мамыреву. Со временем они были включены в летопись. Существует предположение, что Никитин начал писать свой труд, чтобы на чужбине не забыть русский язык.

Афанасий Никитин первым из славян описал, хотя и кратко, Южную и Юго-Восточную Азию от Ирана до Китая. Попав в столь дальнее путешествие случайно, Афанасий Никитин, за которым не стоял никто, ни представители светской, ни церковной власти, доказал возможность торговых контактов с самыми отдаленными азиатскими районами. Правда, в них не было большой необходимости, как отмечал сам Афанасий Никитин, в Индии «*на Русскую землю товара там нет*». Путь его так и не был повторен.

Тема 9. ПУТЕШЕСТВИЯ И ОТКРЫТИЯ XV – XVI вв.

- 9.1. Географические представления в эпоху Возрождения.
- 9.2. Причина заокеанской экспансии Испании.
- 9.3. Христофор Колумб и его проект.
- 9.4. Америго Веспуччи.
- 9.5. Морской путь в Индию Васко да Гама.
- 9.6. Кругосветное путешествие Ф. Магеллана.
- 9.7. Экспедиция Э. Кортеса в Мексику.
- 9.8. Поход Франсиско Писарро в Перу и завоевание государства инков.
- 9.9. Пиратские экспедиции.
- 9.10. Открытия Эльдорадо.

9.1. Географические представления в эпоху Возрождения

Каковы же были составные элементы географического знания накануне великих открытий, которые способствовали осуществлению планов достижения стран Востока европейцами как основной цели многих путешествий? В этом отношении наиболее важным моментом было слияние трех потоков географического знания.

Во-первых, возрождение землеведческих идей античности, особенно тех из них, которые относятся к представлениям о шарообразности Земли. В этом отношении прежде всего следует назвать второе издание книги кардинала Пьера д'Эйи, или Петра Аллиакуса (1350 – 1420 гг.) «Изображение мира» (1414 г.). В ней впервые в эпоху Возрождения комментируется труд «География» авторства Птолемея: возрождается идея о возможности достижения Индии западным путем, делается анализ точек зрения относительно обитаемости «жаркого пояса», оспаривается замкнутость Индийского океана с юга, приводятся доказательства того, что Африка с юга омывается океаном и др. Все это вдохновляет принца Энрики на поиски путей в Индию вокруг Африки. Аналогичные мысли высказывались в «Космографии» итальянского гуманиста Энея Сильвио Пикколomini (1405 – 1464 гг.), ставшего с 1458 г. папой римским под именем Пий II). В нем, кроме поддержки идей шарообразности, имеются рассуждения о климатических поясах и их особенностях, об их обитаемости, делении Земли на части света, а также неоконченные характеристики Европы и Азии, с направлениями главных горных хребтов и рек и большим номенклатурным материалом.

Во-вторых, в 1440-х гг. появляется книгопечатание и благодаря этому в Европе распространяются страноведческие произведения, где описываются богатые золотом, драгоценными камнями и пряностями страны Востока – Индия, Китай, Цейлон, Чипанго (Япония) и другие.

В-третьих, появляются картографические произведения, показывающие возможные пути в страны Востока. Последним картографическим произведением обзорного характера, выполненным без градусной сетки, является карта венецианца Фра Мауро, изготовленная в 1459 г. для правительства Венецианской республики. При ее составлении автор использовал портуланы, данные путешественников XIII, XIV и XV вв., в особенности Марко Поло, арабские источники и материалы португальских открытий. Характерно, что Фра-Мауро не замыкал Индийский океан внутри суши; он показал южную оконечность Африки под названием мыс Диаб (араб, «между океанами») якобы достигнутый неизвестным арабским мореплавателем около 1420 г.

Одной из первых карт, где показано в градусной сетке взаимное расположение Европы и Азии через океан, является карта флорентийского астронома и географа Паоло дель Поццо Тосканелли, составленная, очевидно в 70-х гг. XV в. Эта карта не дошла до нашего времени. Попытка ее реставрации под названием «Карта навигаций» была сделана лишь в XX в. Однако о наличии карты свидетельствует ответ Тосканелли на просьбу Колумба об указании кратчайшего пути к островам пряностей (1474 г.). Предполагают, что Колумб вскоре сообщил Тосканелли о своем проекте, так как тот написал генуэзцу второе письмо. Колумб же, сделав к исчислению свои поправки, рассчитал, что нужно пройти от Канарских островов на запад 4,5 – 5 тыс. км, чтобы достигнуть Японии. Затем он надеялся быстро дойти до Китая (так называли Китай), а оттуда уже рукой подать до Индии. Он и не подозревал, что на западе, между Европой и Азией, вытянулась с севера на юг неведомая часть света, еще не имевшая названия. По выражению французского географа XVIII в. Жана Абовиля, это была «величайшая ошибка, которая привела к величайшему открытию».

Далее следует обратиться к еще одному картографическому произведению кануна великих открытий – в 1492 г. Мартин Бехайм из Нюрнберга (1459 – 1506 гг.) изготовил первый дошедший до нашего времени глобус, на котором размер Атлантического океана по долготе составлял примерно столько же, сколько и на карте Тосканелли. Таким образом, эти (и другие того же периода) картографические труды исходили из малых размеров земного шара, что облегчало решение вопроса плавания на запад для достижения стран Востока.

Здесь упомянута лишь малая часть географического знания и географических произведений кануна великих открытий. Однако должно быть ясно, что появление подобных работ, принадлежащих людям разных сословий, включая и церковников крупного ранга, свидетельствует о том, что были не только отдельные люди, но и общественные силы, которые противостояли религиозным догматам, а также прежним парадигмам мышления. Именно эти силы способствовали реализации подвигов отдельных людей, которые бесстрашно шли на штурм неизведанного для удовлетворения извечной любознательности человеческого рода, для достижения славы и богатства, в поисках научных истин, а также для «распространения истинной веры».

9.2. Причина заокеанской экспансии Испании

Во второй половине XV в. феодализм в Западной Европе находился в стадии разложения, возникали крупные города, развивалась торговля. Всеобщим средством обмена стали деньги, потребность в которых резко увеличилась. Поэтому в Европе сильно возрос спрос на золото, что усилило стремление к «Индиям» – родине пряностей, где будто бы и золота очень много. Но в то же время для европейцев в результате турецких завоеваний становилось все труднее пользоваться старыми, восточными комбинированными сухопутными и морскими путями к «Индиям».

Поисками южных морских маршрутов тогда занималась одна Португалия. Для прочих атлантических стран к концу XV в. оставалась открытой только дорога на запад через неведомый океан. Мысль о таком пути появилась в Европе эпохи Возрождения в связи с распространением среди сравнительно широкого круга заинтересованных лиц античного учения о шарообразности Земли, а дальние плавания стали возможными благодаря достигнутому во второй половине XV в. успехам в кораблестроении и навигации.

Таковы были общие предпосылки заокеанской экспансии западноевропейских стран. То обстоятельство, что именно Испания первая выслала в 1492 г. на запад маленькую флотилию Христофора Колумба, объясняется условиями, которые сложились в этой стране к концу XV в. Одним из них было усиление испанской королевской власти, ранее ограниченной. Перелом наметился в 1469 г., когда королева Кастилии Изабелла вышла замуж за наследника арагонского престола Фердинанда. Через 10 лет тот стал королем Арагона. Так в 1479 г. произошло объединение самых крупных пиренейских государств Кастилии и Арагона, и возникла единая Испания.

Искусная политика укрепила королевскую власть. С помощью городской буржуазии венценосная чета обуздала непокорное дворянство и крупных феодалов. Благодаря созданию в 1480 – 1485 гг. инквизиции короли превратили Церковь в самое страшное орудие абсолютизма. Недолго смогло простоять последнее мусульманское пиренейское государство – Гранадский эмират, павший под их натиском в начале 1492 г. Закончился восьмивековой процесс Реконкисты, и объединенная Испания вышла на мировую арену.

Завоевание Гранады положило конец почти непрерывной войне с маврами в самой Испании, войне, бывшей ремеслом для многих тысяч испанских идальго (рыцарей-дворян). Теперь они были без дела и стали еще более опасны для монархии и городов, чем в последние годы Реконкисты, когда королям в союзе с горожанами пришлось вести упорную борьбу против разбойничьих дворянских шаек. Требовалось найти выход для накопившейся военной энергии идальго. Выходом, выгодным для короны и городской буржуазии, для духовенства и дворянства, была заокеанская экспансия.

Королевская казна, особенно кастильская, постоянно пустовала, а заокеанские экспедиции в Азию сулили сказочные доходы. Буржуазия стремилась расширить источники первоначального накопления; Церковь – распространить свое влияние на языческие страны. Идальго мечтали о земельных владениях за океаном, но еще более – о золоте и драгоценностях «Катая» и «Индии», так как большинство дворян имело огромные задолженности перед ростовщиками. Стремление к наживе сочеталось с религиозным фанатизмом – следствие многовековой борьбы христиан против мусульман. Не следует, однако, преувеличивать его значение в испанской (как и португальской) колониальной экспансии.

Для инициаторов и организаторов заокеанской экспансии, для вождей Конкисты (исп. – завоевание) религиозное рвение было привычной и удобной маской, под которой скрывались стремления к власти и личной наживе. С потрясающей силой охарактеризовал конкистадоров современник Колумба, автор «Кратчайшего сообщения о разорении Индии» и многотомной «Истории Индии» епископ Бартоломе Лас Касас своей крылатой фразой: *«они шли с крестом в руке и с ненасытной жаждой золота в сердце»*. «Католические короли» ревностно защищали интересы Церкви лишь тогда, когда они совпадали с их личными. Колумб в этом случае не отличался от королей, – это отчетливо видно из документов, лично написанных или продиктованных им.

9.3. Христофор Колумб и его проект

Биография Христофора Колумба, выдающегося путешественника, до сих пор полна загадок. Одни считают его великим мореплавателем и национальным героем, другие – неудачливым управленцем и безжалостным захватчиком. Он родился в 1451 г. в Генуе. Его отцом был ткач Доменико Коломбо, не имевший большого состояния. История умалчивает подробности его детских лет, однако видимо, он хорошо учился, так как, будучи взрослым, разговаривал на нескольких языках и был весьма начитан. Впервые он вышел в море, когда ему было 14 лет. Страсть к океану осталась с Колумбом на всю жизнь: он принимал участие в торговых походах в Эгейском море и к берегам Северной Европы.

В начале 1470-х гг. он поступил на службу к герцогу Рене Анжуйскому на генуэзский корабль и участвовал в его неудачной попытке захватить Неаполитанское королевство. В 1476 г. служил в вооруженной охране генуэзских кораблей и получил тяжелое ранение, когда флот был атакован португальцами. Колумбу удалось выбраться на берег у города Лагос, откуда он отправился в Лиссабон, чтобы найти своего брата Бартоломео, работавшего картографом в столице Португалии. До 1485 г. Колумб служил на португальских судах, плавал в Англию, Ирландию и даже, возможно, в Исландию, жил в Лиссабоне и на островах Мадейра и Порту-Санту, занимался торговлей, составлением карт и самообразованием. Вероятно, именно в этот период у него возникла идея добраться до Индии западным путем через Атлантический океан, от Канарских островов до Японии. Между 1483 и 1484 гг. Колумб предложил свой проект португальскому королю Жуану II, но не получил поддержки и отправился ко двору испанских монархов – Фердинанда II Арагонского и Изабеллы Кастильской, которые согласились выделить средства для организации морской экспедиции.

Условиями Колумба, в случае успешности экспедиции, были: присвоение рыцарского звания и титула Адмирала моря-океана, назначение вице-королем открытых земель и десять процентов всех найденных богатств. Возвращение экспедиция должна была вернуться с золотом, шелком и специями, распространить среди азиатов христианство и лучше изучить Китай.

3 августа 1492 г. три корабля: «Пинта», «Санта Клара» (из-за своих небольших размеров известное также как «Нинья», что означает «детка») и «Санта Мария» покинули берега Испании и направились на запад. Путь Христофора Колумба и еще 104 человек занял 5 недель – намного дольше, чем предполагалось, так как в то время географы не догадывались об истинных размерах земного шара. Члены команды умирали от голода, жажды и болезней.

Наконец, 12 октября 1492 г. один из матросов, Родриго де Триана заметил на горизонте землю (район современных Багамских островов). По сути, этот момент и был историческим открытием Америки Христофором Колумбом, но последний был уверен, что это – азиатский остров и назвал его Сан Сальвадор. Не найдя на острове никаких богатств, мореплаватель решил плыть дальше. Однако вместо Китая на его пути оказалась Куба. В ходе путешествия «Санта Мария» потерпела крушение. «Пинта» в это время бесследно исчезла.

На «Нинье» места для всех было недостаточно, поэтому Колумб оставил 40 человек на незнакомой земле, а сам отправился обратно в Испанию. В ходе плавания они обнаружили «Пинту» и оба корабля поплыли вместе. 15 марта 1493 г. они вернулись в Испанию. Колумб привез с собой лишь немного золота, диковинный табак и другие растения, а также нескольких захваченных в плен туземцев, которых европейцы называли индейцами (полагая, что Колумб привез их из Индии).

Отчет о его путешествии в 1492 г. буквально взорвал Европу. Но на этом путешествия Колумба в Америку не закончились – он побывал там еще три раза. В ходе второго путешествия он исследовал Кубу, полагая, что уже находится на материке. Лишь во время третьего похода он достиг берегов Южной Америки, а во время четвертого – Центральной Америки.

Факт открытия Америки Христофором Колумбом имеет огромное значение. Он обнаружил два новых континента (хотя до смерти полагал, что проложил путь в Китай) и множество островов, включая Антильские, Багамские и Виргинские острова. В результате его экспедиций европейцы пристрастились к табаку, кроме того испанцы уничтожили большую часть коренного населения открытых островов и самой Америки. Христофор Колумб открыл Америку для Европы и в плане нового источника золота, территорий и бесплатной рабочей силы, но он не был первым европейцем, побывавшим там. За 500 лет до него в районе Канады побывали скандинавы, но об их путешествиях знало только малое число людей.

9.4. Америго Веспуччи

Хотя открытие Америки совершил Христофор Колумб, континент назван в честь другого человека, доказавшего всему миру, что он не имеет ничего общего с Азией, куда Колумб так стремился попасть. Итальянский мореплаватель, торговец и картограф Америго Веспуччи прожил удивительную жизнь, полную приключений и открытий.

Америго Веспуччи родился 9 марта 1451 г. во Флоренции. Детство его прошло в родительском поместье на берегу реки. Америго посвятил себя изучению физики, геометрии, астрономии и космографии, в которых значительно преуспел. Самое большое увлечение – перерисовывание географических карт, – определило дело всей его жизни. С ранних лет Америго мечтал о путешествиях, о том, чтобы своими глазами увидеть, что представляет собой мир, о котором тогда было известно не так уж много.

Половина жизни Америго ушла на зарабатывание денег, поскольку только состоятельный человек мог позволить себе путешествовать. Внезапное обогащение в виде получения наследства было исключено – кроме него, третьего сына, в семье нотариуса Анастагио Веспуччи и его жены Элизабетты наследников было еще трое: двое старших, Антонио и Джироламо, и самый младший Бернардо. С 1478 по 1480 гг. Америго Веспуччи работал в посольстве в Париже, выполняя поручения родственника, Гвидо Антонио Веспуччи, флорентийского посла при дворе короля Франции Людовика XI.

Италия тех времен представляла собой скопление городов-государств, каждый из которых имел собственного правителя, заботившегося в первую очередь о собственном благе, а вовсе не о благе страны. Флоренция, где Америго родился и вырос, была частью такого города-государства, которым правило могущественное семейство Медичи. В 1483 г. Америго становится приказчиком в доме Лоренцо Медичи. Стоит отметить, что в конце жизни, вернувшись из последнего путешествия, Веспуччи поступит на государственную службу и примет участие в делах управления наравне с Медичи.

В 1492 г. Веспуччи уезжает из Флоренции в Севилью, в Испанию по заданию Медичи, а также по той простой причине, что в Италии его предстоящие открытия мало кого интересовали или были вовсе не нужны. Тем временем мореплаватели многих европейских стран были озабочены поиском пути в Индию через северо-запад. В возрасте далеко за сорок, предположительно в 1495 г., усовершенствовав свои знания в области устройства кораблей, астрономии и навигации, Веспуччи возглавляет судостроительную компанию, корабли которой как нельзя лучше подходили для длительных морских путешествий. Так представилась первая возможность для осуществления давней мечты о новых землях, которые влекли Веспуччи больше, чем награды и деньги за их открытие.

10 мая 1497 г. датируется начало первого его путешествия в Новый Свет, разрешение на которое было дано Веспуччи королем Фердинандом Арагонским. Об этом путешествии известно немного ввиду небольшого

количества доказательств (судовых журналов, карт). Достигнув в апреле 1497 г. берегов Гвианы, Веспуччи возвратился в Испанию 15 октября 1498 г. Позже, когда о путешествии было объявлено, у многих современников возникли сомнения в том, что оно вообще имело место, в результате первооткрывателем Нового Света стали считать Колумба, с которым Веспуччи дружил и даже участвовал в экипировке двух его экспедиций.

16 мая 1499 г. Веспуччи отправился во второе плавание, на этот раз – штурманом в экспедиции капитана Алонсо де Охеда на трех кораблях. На этот раз свидетельств путешествия было значительно больше. Во время его были открыты острова Зеленого Мыса, река Амазонка, мыс блаженного Августина, обнаружено Гвианское течение, исследованы берега Гвианы и Бразилии, северо-восточное побережье Южной Америки, Гаити (в то время – Эспаньола), Куба и Багамские острова. В сентябре 1500 г. Веспуччи вернулся в Испанию, где составил подробный отчет Медичи о новооткрытых землях и людях, их населяющих.

В мае 1501 г. Веспуччи вновь покинул порт в Испании ради очередного путешествия. Вместе с капитаном Гонсало Коэльо он в качестве астронома, навигатора и историографа исследовал мыс блаженного Августина на побережье современной Бразилии. В целом путешествие оказалось гораздо менее успешным, чем предыдущее – в январе 1502 г. экспедиция обнаружила бухту Гуанабара, после чего, убедившись, что земля тянется и дальше на тысячи километров, повернула назад. 7 сентября 1502 г. Веспуччи сошел на берег в Лиссабоне.

Четвертым путешествием Америго Веспуччи руководил сам. Двигаясь вдоль юго-восточного побережья Южной Америки, они с командой посетили бухту Гуанабара, Рио-де-ла-Плата, мыс блаженного Августина и Сан-Хулиан, а также Мальвинские острова. На обратном пути от мыса Кабо-Верде были открыты Баийя на территории нынешнего Сан-Сальвадора и остров Южная Георгия. На мысе Фрио, расположенном прямо на линии тропика Козерога, Америго Веспуччи было основано торговое агентство по поставкам в Европу бразильского леса.

По возвращении в Лиссабон 18 июня 1504 г. команда рассказала историю их странствий картографам. Новый Свет было предложено назвать Америкой в честь Америго Веспуччи, который 14 апреля 1505 г. вступил в испанское подданство. Первым картографом, использовавшим название «Америка» при нанесении сведений на карту, стал Мартин Вальдземюллер из Лотарингии, бывшей тогда на территории Франции (ныне – Германия). В 1507 г. его идея была подхвачена общественностью, и вскоре континент получил свое официальное название.

В августе 1508 г. Веспуччи получил от короля Фердинанда звание главного кормчего Испании (исп. *piloto mayor de España*). Вместе со щедрым жалованьем он получил от короля поручение основать в стране школу навигации в помощь португальским и испанским мореходам, бороздившим просторы океанов и открывавшим новые земли. Веспуччи даже разработал примитивный на первый взгляд, но довольно точный метод определения долготы (он будет применяться вплоть до момента изобретения хронометра). Однако носить почетное звание Веспуччи пришлось недолго – он скончался 22 февраля 1512 г. в Севилье по неустановленной причине.

Хотя многие ученые сомневаются в точном количестве совершенных Веспуччи путешествий, наверняка можно сказать только одно: Америго Веспуччи Америку не открывал. 12 октября 1492 г. Христофор Колумб первым достиг земли к западу от Багамских островов. Веспуччи следовал его курсом, как, впрочем, и многие другие путешественники, желавшие найти путь в Индию, куда Колумб так и не попал. Попытки назвать Новый Свет Колумбией, как того, казалось бы, требовала справедливость, не имели успеха.

По некоторым утверждениям, в содержании двух писем Веспуччи (адресованных Лоренцо Медичи и Пьеро Содерини), опубликованных еще при его жизни, в которых описаны путешествия (с 1497 по 1504 гг.), роль Веспуччи как первооткрывателя сильно преувеличена, а вымысла в них больше, чем правды. Многие ученые, однако, полагают, что ни одного из этих писем Веспуччи не писал, а сегодняшние исследователи имеют дело с текстами, созданными на основе подлинных писем Веспуччи. Есть предположение, что именно публикация и широкое распространение писем Веспуччи могло повлиять на выбор Вальдземюллера при необходимости выбора названия для континента. Письма на латыни подписаны латинизированной формой имени Америго Веспуччи – *Americus Vesputius*, которое и было использовано Вальдземюллером в качестве основы для феминизированной формы – Америка. Картограф мотивировал свой выбор тем, что названия остальных континентов – Африка, Европа, Азия – все женского рода. Вообще же, имя Америго само по себе является итальянской формой средневекового латинского имени Эмерикус (*Emericus*), которое пришло в латынь через немецкую форму Генрих (*Heinrich*). Наряду с остальными существует и предположение, что Вальдземюллер назвал континент в честь Ричарда Америке (*Richard Amerike*), владельца судна «Мэтью», на котором мореплаватель Джон Кэбот отправился в плавание к берегам Северной Америки в 1497 г.

9.5. Морской путь в Индию Васко да Гама

После открытия испанскими экспедициями Колумба «Западной Индии» португальцам нужно было спешить, чтобы закрепить за собой права на Восточную Индию. В 1497 г. была снаряжена эскадра для разведки морского пути из Португалии – вокруг Африки в Индию. Подозрительные португальские короли остерегались прославленных мореплавателей. Поэтому начальником новой экспедиции стал не Бартоломеу Диаш, а молодой, ничем ранее себя не проявивший придворный знатного происхождения Васко (Вашку) да Гама, на которого, по невыясненным причинам, пал выбор короля Мануэла I.

В распоряжение Гама он предоставил три судна: два тяжелых корабля – «Сан-Габриэл», на котором Васко поднял адмиральский флаг (капитан Гонсалу Алвариш, опытный моряк), и «Сан-Рафаэл», капитаном которого был назначен по просьбе Васко его старший брат Паулу да Гама, также ничем ранее не зарекомендовавший, и легкое быстроходное судно «Берриу» под командованием капитана Николау Куэлью. Кроме того, флотилию сопровождало транспортное судно с припасами. Главным штурманом шел выдающийся моряк Перу Аленкер, плававший раньше в той же должности с Б. Диашем. Экипаж всех судов достигал 140 – 170 человек, включая 10 – 12 уголовных преступников, приговоренных к смертной казни: Гама выпросил их у короля, чтобы использовать для самых опасных поручений. 8 июля 1497 г. флотилия вышла из Лиссабона и достигла, вероятно, Сьерра-Леоне. Оттуда Гама по совету бывалых мореходов, чтобы избежать ветров и течений у берегов Экваториальной и Южной Африки, двинулся на юго-запад, а за экватором повернул на юго-восток. Более точных данных о пути Гама в Атлантике нет, а предположения, будто он подходил к берегу Бразилии, основаны на маршрутах позднейших мореплавателей, начиная с Кабрала. После почти четырех месяцев плавания португальцы усмотрели на востоке землю, а 7 ноября вошли в широкую бухту, которой дали имя Св. Елены (Сент-Хелина, 32°40 ю.ш.), и открыли устье реки Сантьягу (теперь Грейт-Берг). После высадки на берег они увидели двух почти нагих низкорослых мужчин (бушменов) с кожей «цвета сухих листьев», выкуривавших из гнезд диких пчел. Одного удалось захватить; Гама приказал накормить и одеть его, дал ему несколько ниток бус и бубенцы и отпустил.

На следующий день пришли десятка полтора бушменов, с которыми Гама поступил так же, через два дня – около полусотни. За безделушки они отдавали все, что было при них, но эти вещи не представляли никакой

ценности в глазах португальцев. Когда же бушменам показывали золото, жемчуг и пряности, они не проявляли к ним никакого интереса, и по их жестам не было видно, что у них имеются такие вещи. Эта «идиллия» закончилась стычкой по вине матроса, чем-то обидевшего бушменов. Три-четыре португальца были ранены камнями и стрелами. Гама же применил против «врагов» арбалеты. Неизвестно, сколько туземцев при этом погибло и получило ранения. Обогнув южную оконечность Африки, португальцы стали на якорь в той «Гавани Пастухов» (Мосселбай), где Б. Диаш убил готтентота. На этот раз моряки вели себя мирно, открыли «немой торг» и за красные шапки и бубенцы получили от пастухов быка и браслеты из слоновой кости.

К концу декабря 1497 г., к празднику Рождества, суда, шедшие на северо-восток, находились приблизительно у 31° ю.ш. против высокого берега, который Гама назвал Натал («Рождество»). 11 января 1498 г. флотилия остановилась в устье какой-то реки – скорее всего, это была Лимпопо. Когда португальцы высадились на берег, к ним подошла толпа людей, резко отличавшихся от тех, которых они встречали прежде на побережье Африки.

Край был густо населен земледельцами, обрабатывавшими железо и цветные металлы: моряки видели у них железные наконечники на стрелах и копьях, кинжалы, медные браслеты и другие украшения. Португальцев они встретили очень дружелюбно, и Гама назвал эту землю «Страной добрых людей», а реку «Медной» (Лимпопо). По другой версии, она получила имя «Реки королей», так как ее открыли в день католического праздника Трех королей (волхвов). Адмирал простоял здесь восемь дней, а 15 января отплыл на север, прихватив двух мужчин для сбора информации о дальнейшем пути.

24 января суда вошли в лиман у 18° ю.ш., куда впадало несколько рек. Жители и здесь хорошо приняли чужеземцев. На берегу появились два вождя, носившие шелковые головные уборы. Они навязывали морякам набивные ткани с узорами, а сопровождавший их африканец сообщил, что он – пришелец и видел уже корабли, похожие на португальские. Его рассказ и наличие товаров, несомненно азиатского происхождения, убедили Гама в том, что он приближается к Индии. Он назвал лиман «рекой добрых предзнаменований» и водрузил на берегу падран – каменный гербовый столб с надписями, который ставился с 80-х гг. XV в. португальцами на Африканском побережье в важнейших пунктах. С запада в лиман впадает Кваква – северный рукав дельты Замбези. В связи с этим обычно не совсем правильно говорят, что Гама открыл устье Замбези, и переносят на низовье реки название, которое он дал лиману. Месяц португальцы стояли в устье

Кваквы, ремонтируя суда. Они болели цингой, уносившей много жизней. 24 февраля флотилия вновь направилась на север. Держась подалеже от берега, окаймленного цепью островков, и останавливаясь по ночам из опасения сесть на мель, она через пять дней достигла у 15° ю.ш. порта Мозамбик. Арабские одномачтовые суда ежегодно посещали порт и вывозили оттуда главным образом рабов, золото, слоновую кость и амбру. Через местного шейха Гама нанял в Мозамбике двух лоцманов. Но арабские торговцы угадали в пришельцах опасных конкурентов, и дружелюбные отношения вскоре сменились враждебными.

1 апреля флотилия ушла из Мозамбика на север. Не доверяя арабским лоцманам, Гама захватил у берега небольшое парусное судно и пытал старика, его хозяина, чтобы получить сведения, нужные для дальнейшего плавания. Через неделю флотилия подошла к портовому городу Момбаса (4° ю.ш.), где тогда правил могущественный шейх. Сам крупный работорговец, он, вероятно, почувствовал в португальцах соперников, но сначала хорошо принял чужеземцев. Выйдя из Момбасы, Гама задержал в море арабское доу, разграбил его и захватил 19 человек. 14 апреля он стал на якорь в гавани Малинди (3° ю.ш.).

Местный шейх дружелюбно встретил Гаму, так как сам враждовал с Момбасой. Он заключил с португальцами союз против общего врага и дал надежного лоцмана Ахмеда ибн Маджида, который должен был довести их до Юго-Западной Индии. Из Малинди флотилия вышла 24 апреля. Ибн Маджид взял курс на северо-восток и, пользуясь попутным муссоном, привел суда к Индии – ее берег показался 17 мая.

Увидев индийскую землю, ибн Маджид отошел подалеже от опасного побережья и повернул на юг. Через три дня показался высокий мыс, по видимому гора Дели (у 12° с.ш.). Тогда лоцман обратился к адмиралу со словами: *«вот она страна, к которой вы стремились»*. К вечеру 20 мая 1498 г. португальские суда, продвинувшись к югу около 100 км, остановились на рейде против города Каликут (Кожикоде).

Утром флотилию посетили чиновники местного правителя. Гама отправил с ними на берег преступника, знавшего немного арабский язык. По рассказу посланца, его отвели к двум арабам, заговорившим с ним по-итальянски и по-испански. Первый вопрос, который ему задали, был: *«Какой дьявол принес тебя сюда?»*. Посланец ответил, что в Каликут пришли португальцы *«искать христиан и пряности»*. Один из арабов проводил посланца обратно, поздравил Гаму с прибытием и закончил словами: *«Благодарите Бога, что Он привел вас в такую богатую страну»*. Араб предложил Гаме свои услуги и действительно был ему очень полезен.

Арабы, очень многочисленные в Каликуте (в их руках была почти вся внешняя торговля с Южной Индией), настроили правителя против португальцев; к тому же в Лиссабоне не догадались снабдить Гама ценными подарками или золотом для подкупа местных властей. После того как Гама лично вручил саморину письма от короля, он и его свита были задержаны. Выпустили их только через день, когда португальцы выгрузили на берег часть своих товаров. Однако в дальнейшем правитель держался вполне нейтрально и не препятствовал торговле, но мусульмане не покупали португальских товаров, указывая на их низкое качество, а бедняки индийцы платили гораздо меньше, чем рассчитывали получить португальцы. Все же удалось купить или обменять гвоздику, корицу и драгоценные камни – всего понемногу. Так прошло более двух месяцев. 9 августа Гама послал правителю подарки и сообщил, что собирается уходить и просит отправить с ним представителя с подарками королю. Саморин потребовал внести 600 монет таможенных сборов, а пока отдал приказ задержать товары на складе и запретил жителям перевозить оставшихся на берегу португальцев на суда. Однако индийские лодки, как и раньше, подходили к кораблям, любопытные горожане осматривали их, а Гама любезно принимал гостей. Однажды, узнав, что среди посетителей есть знатные лица, он захватил нескольких человек и известил саморина, что освободит их, когда на суда прийдут португальцев, оставшихся на берегу, и задержанные товары. Через неделю, после того как Гама пригрозил казнить заложников, португальцев доставили на корабли. Гама освободил часть арестованных, обещая отпустить остальных после возвращения всех товаров. Агенты саморина медлили, и 29 августа Гама оставил Каликут со знатными заложниками на борту.

Суда медленно продвигались на север вдоль индийского берега из-за слабых переменных ветров. 20 сентября португальцы стали на якорь у острова Анджадип (14°45 с.ш.), где отремонтировали свои корабли. Во время ремонта к острову подходили пираты, но Гама обратил их в бегство пушечными выстрелами. В начале октября флотилия оставила Анджадип и почти три месяца лавировала или стояла без движения, пока, наконец, не подул попутный ветер. В начале января 1499 г. португальцы достигли Малинди.

В районе Момбасы Гама сжег «Сан-Рафаэл»: сильно сократившаяся команда, в которой много людей болело, была не в состоянии управлять тремя кораблями. 1 февраля он дошел до Мозамбика. Понадобилось затем семь недель на переход до мыса Доброй Надежды и еще четыре – до Островов Зеленого Мыса. Здесь «Сан-Габриэл» разлучился с «Берриу», который под командой Н. Куэлью 10 июля 1499 г. первым прибыл в Лиссабон.

Паулу да Гама был смертельно болен. Васко, очень привязанный к нему, хотел, чтобы брат умер на родной земле. У острова Сантьягу он перешел с «Сан-Габриэла» на нанятую им быстроходную каравеллу и направился к Азорским островам, где Паулу умер. После его похорон Васко к концу августа прибыл в Лиссабон.

Из четырех его судов вернулось только два, из команды – менее половины, и среди них моряк Жуан да Лижбоа, принимавший участие в плавании, вероятно в качестве штурмана. Позже он многократно водил португальские корабли в Индию и составил описание маршрута, включающее характеристику берегов Африки – не только крупных заливов и бухт, но устьев рек, мысов и даже отдельных заметных пунктов побережья. Этот труд по детальности превзойден лишь в середине XIX в. «Африканской лоцией» британского Адмиралтейства. Карта Х. ла Косы – самая ранняя, на которой показаны результаты плавания В. да Гамы. Фламандец Алвару Велью, участник похода, вел дневник, опубликованный на ряде западноевропейских языков. Экспедиция Гамы не была убыточной для короны, несмотря на потерю двух судов: в Каликуте удалось приобрести пряности и драгоценности в обмен на казенные товары и личные вещи моряков, немалый доход принесли пиратские операции Гамы в Аравийском море. Но, конечно, не это вызвало ликование в Лиссабоне среди правящих кругов. Экспедиция выяснила, какие огромные выгоды может принести для них непосредственная морская торговля с Индией при надлежащей экономической, политической и военной организации дела. Открытие для европейцев морского пути в Индию было одним из величайших событий в истории мировой торговли. С этого момента и до прорытия Суэцкого канала (1869 г.) основная коммерция Европы со странами Индийского океана и с Китаем шла не через Средиземное море, а через Атлантический океан – мимо мыса Доброй Надежды. Португалия же, державшая в своих руках «ключ к восточному мореходству», стала в XVI в. сильнейшей морской державой, захватила монополию торговли с Южной и Восточной Азией и удерживала ее 90 лет.

9.6. Кругосветное путешествие Фернана Магеллана

Вопреки распространенному мнению, лично Ф. Магеллан не обогнул земной шар, хотя очень старался. И тем более он не ставил перед собой цели осуществить кругосветное путешествие. Он целенаправленно шел за пряностями – самой большой ценностью XVI в., а все остальное ему было неинтересно. Он хотел добраться до них самым коротким путем.

Сначала Фернан пытался заинтересовать португальцев. В качестве основного аргумента фигурировали Молуккские острова, где было много дешевых пряностей. Магеллан бывал там два раза и не понаслышке знал о коммерческой выгоде этого рейса, причем он предлагал добираться к ним со стороны новооткрытой Америки. Но португальский король предпочел не вдаваться в авантюры и продолжать использовать классический, хоть и опасный маршрут через Атлантический и Индийский океаны. Фернан в поисках более стоворчивого спонсора отправился в Испанию.

Испанец оказался восприимчивым к аргументам Магеллана и дал добро на снаряжение экспедиции. 20 сентября 1519 г. – историческая дата старта кругосветной регаты под руководством Фернана Магеллана: из порта Санлукар-де-Баррамеда вышла флотилия из пяти кораблей и 256 человек.

У острова Доусон пролив делится на два канала, и Магеллан снова разделяет флотилию. Суда «Сан-Антонио» и «Консепсьон» идут на юго-восток, два других корабля остаются для отдыха, а на юго-запад отправляется лодка. Через три дня лодка возвращается и моряки сообщают, что видели открытое море. Вскоре возвращается «Консепсьон», но от «Сан-Антонио» нет известий. 28 ноября 1520 г. корабли Магеллана выходят в океан. Путь по проливу занял 38 дней. На долгие годы Магеллан останется единственным капитаном, прошедшим пролив, названный впоследствии его именем, и не потерявшим ни одного корабля.

Выйдя из пролива, Магеллан 15 дней шел на север, дойдя до 38° ю.ш., где повернул на северо-запад, а 21 декабря 1520 г., дойдя до 30° ю.ш., повернул на северо-запад. Флотилия прошла по Тихому океану не менее 17 тыс. км. Не готовая к такому переходу экспедиция испытывала огромные лишения.

Во время плавания экспедиция дошла до 10° с.ш. и оказалась заметно севернее Молуккских островов, к которым стремилась. Возможно, Магеллан хотел убедиться, что открытое Бальбоа Южное море является частью этого океана, а возможно он опасался встречи с португальцами, которая для его потрепанной экспедиции закончилась бы плачевно. 24 января 1521 г. моряки увидели необитаемый остров (из архипелага Туамоту). Высадиться на него не представлялось возможности. Через 10 дней был обнаружен еще один остров (в архипелаге Лайн). Высадиться тоже не удалось, но экспедиция наловила акул для пропитания.

6 марта 1521 г. флотилия увидела остров Гуам из группы Марианских островов. Он был населен. Лодки окружили флотилию, началась торговля. Вскоре выяснилось, что местные жители воруют с кораблей все, что

попадется под руку. Когда они украли шлюпку, европейцы не выдержали. Они высадились на остров и сожгли селение островитян, убив при этом 7 человек. После этого они забрали лодку и захватили свежие продукты. Острова были названы Воровскими (Ландронес). При уходе флотилии местные жители преследовали корабли на лодках, забрасывая их камнями, но без особого успеха.

Через несколько дней испанцы первыми из европейцев достигли Филиппинских островов, которые Магеллан назвал архипелагом Святого Лазаря. Опасаясь новых столкновений, он ищет необитаемый остров. 17 марта испанцы высадились на острове Хомонхом. Переход через Тихий океан закончился. На острове Хомонхом был устроен лазарет, куда перевезли всех больных. Свежая пища быстро вылечила моряков, и флотилия отправилась в дальнейший путь среди островов. На одном из них раб Магеллана Энрике, родившийся на Суматре, встретил людей, говорящих на его языке. Круг замкнулся. Впервые человек обошел землю.

7 апреля 1521 г. экспедиция вошла в порт Себу на одноименном острове. Места были цивилизованные, и с европейцев даже попытались взять торговую пошлину. Испанцы отказались платить, а оказавшийся в городе мусульманский купец посоветовал радже не воевать с европейцами, и требование было снято. Началась оживленная торговля. За железные изделия островитяне легко отдавали золото и продукты. Впечатленный силой испанцев и их оружием, властитель острова раджа Хумабон соглашается отдаться под покровительство испанского короля и вскоре крестится под именем Карлос. Вслед за ним крестится его семья, множество представителей знати и простых островитян. Покровительствуя новому Карлосу-Хумабону, Магеллан пытался привести под его власть как можно больше местных правителей.

Один из вождей острова Мактан Лапу-Лапу (Силапулапу) противился новым порядкам и не собирался отдаваться под власть Хумабона. Магеллан организовал против него военную экспедицию. Он хотел наглядно продемонстрировать местным жителям мощь Испании. Сражение оказалось неподготовленным. Из-за отмени суда и лодки не смогли подойти на близкое расстояние, чтобы эффективно поддержать десантный отряд огнем. Во время нахождения европейцев на Себу местные жители имели возможность изучить европейское оружие и его слабые стороны. Они быстро двигались, не давая европейцам прицелиться, и атаковали моряков в незащищенные доспехами ноги. Когда испанцы начали отступать, Магеллан был убит.

В результате поражения погибло девять европейцев, но ущерб репутации был огромен. Кроме того, сразу же дала себя знать потеря опытного руководителя. Вставшие во главе экспедиции Жуан Серран и Дуарте Барбоза вступили в переговоры с Лапу-Лапу предлагая ему выкуп за тело Магеллана, но тот ответил, что тело не будет выдано ни при каких условиях. Неудача переговоров окончательно подорвала престиж испанцев, и вскоре их союзник Хумабон заманил их на обед и устроил резню, убив несколько десятков человек, в том числе почти весь командный состав. Кораблям пришлось срочно отплыть. Находясь почти у цели, флотилия потратила несколько месяцев, чтобы достичь Молуккских островов.

Там были закуплены пряности, и экспедиции предстояло отправиться в обратный маршрут. На островах испанцы узнали, что португальский король объявил Магеллана дезертиром, поэтому его суда подлежали взятию в плен. Суда обветшали. «Консепсьон» был ранее оставлен командой и сожжен. Оставалось только два корабля. «Тринидад» был отремонтирован и отправился на восток к испанским владениям в Панаме, а «Виктория» – на запад в обход Африки. «Тринидад» попал в полосу встречных ветров, был вынужден возвратиться к Молуккским островам, и был захвачен в плен португальцами. Большинство его экипажа погибло на каторге в Индии.

«Виктория» под командованием Хуана Себастьяна Элькано продолжила маршрут. Экипаж был пополнен некоторым количеством островитян-малайцев (почти все они погибли в дороге). На корабле вскоре стало не хватать провизии, и часть экипажа стала требовать от капитана взять курс на принадлежащий португальской короне Мозамбик и сдаться в руки португальцев. Однако большинство моряков и сам капитан Элькано решили любой ценой попытаться доплыть до Испании. «Виктория» с трудом обогнула мыс Доброй Надежды и затем два месяца без остановок шла на северо-запад вдоль африканского побережья.

9 июля 1522 г. изношенный корабль с изможденным экипажем подошел к островам Зеленого мыса, португальскому владению. Не сделать здесь остановки было невозможно по причине крайнего недостатка питьевой воды и провизии. Но после ареста 13 человек, отправившихся за продовольствием, «Виктория» в спешном порядке направились дальше.

6 сентября 1522 г. «Виктория» добралась до Испании, став, таким образом, единственным кораблем флотилии Магеллана, победно вернувшимся в Севилью. На корабле было восемнадцать выживших. Позже, в 1525 г., еще четверо из 55 членов команды корабля Тринидад были доставлены в Испанию. Также были выкуплены из португальского плена те члены команды «Виктории», которые были схвачены португальцами во время вынужденной стоянки на островах Зеленого Мыса.

Продажа груза, привезенного «Викторией», не только покрыла все расходы на экспедицию, но и, несмотря на гибель 4 кораблей из 5, дала значительную прибыль. Что касается принадлежности Молуккских островов, то португальский король поверил в их принадлежность Испании и откупил их за огромную сумму в 350 тысяч золотых дукатов. В 1523 г. был издан отчет императорского секретаря Максимилиана Трансильвана о путешествии, а затем были опубликованы и подробные воспоминания одного из участников экспедиции – венецианца Антонио Пигафетты.

Таким образом, испанцы открыли западный путь к Азии и Островам Пряностей. Это первое в истории кругосветное плавание доказало правильность гипотезы о шарообразности Земли и нераздельности океанов, омывающих сушу.

9.7. Экспедиция Э. Кортеса в Мексику

Эрнан Кортес (Фернандо Кортес де Монрой и Писарро Альтамирано) родился в 1485 г. в Медельине, в Испании. Точная дата рождения неизвестна, т.к. по неизвестным причинам он ее скрывал. Эрнан был выходцем из небогатого дворянского рода, отца звали Мартин Кортес де Монрой, мать – Каталина Писарро Альтамирано. После двух лет учебы в Саламанкском университете Кортес в 1504 г. прибыл на остров Гаити, где обзавелся поместьем. В 1511 – 1512 гг. он сражался на Кубе. В конце 1518 г. возглавил морской поход на 9 судах с целью покорения Мексики; на берегу залива Кампече вступил в первое сражение с индейцами, разгромил их и отправился вдоль побережья на северо-запад, где близ 19° южной широты в 1519 г. основал город Веракрус.

Поход на густонаселенную страну горстки испанцев (600 человек) казался безнадежным делом всем, но не Кортесу. Обещаниями, подкупом, угрозами он привлек на свою сторону вождей окраинных народностей, угнетаемых ацтеками, верховным правителем которых был Монтесума, из-за нерешительности и попустительства которого 8 ноября 1519 г. испанцы без боя вошли в столицу, а самого захватили в заложники. Кортес заставил Монтесуму выдать часть военачальников, которых тут же сжег на костре. От его имени Кортес вынудил вождей присягнуть испанскому королю и потребовал уплаты дани золотом. Большую часть клада Монтесумы, найденного в здании, где разместились захватчики, Кортес присвоил себе.

Узнав о прибытии в Веракрус крупного (1500 человек) отряда испанцев для ареста участников мексиканского похода, Кортес с небольшим отрядом выступил навстречу, хитростью внес разлад в ряды прибывших и

24 мая 1520 г. в битве одержал победу. Среди пленных оказался больной оспой, ее эпидемия быстро распространилась, погубив многих индейцев. Почти вся Мексика восстала, Монтесума был убит, а Кортес в «ночь печали» с 1 на 2 июля покинул Мехико с тяжелыми потерями. С помощью тласкальцев, злейших врагов ацтеков, в августе 1521 г. после длительной осады Кортес взял столицу. Вскоре испанцы подавили мятеж, захватили огромные сокровища, заставив трудиться индейцев в своих поместьях.

После падения Мехико Кортес разослал отряды конкистадоров для расширения границ Новой Испании. Сам он завоевал бассейн реки Пануко, где жили главным образом ацтеки. Гонсало Сандоваль открыл на юго-востоке горы Оахака и Южная Сьерра-Мадре. Кристоваль Олид и Хуан Альварес-Чико достигли побережья в областях Мичоакан и Колима; за несколько месяцев они открыли южную приморскую полосу Новой Испании длиной 1000 км. Зимой 1523 г. Педро Альварадо вышел на перешеек Теуантепек, опустошил всю область, захватив огромную добычу. На юго-востоке он обнаружил горные области Чьяпас и Южную Гватемалу, а 25 июля основал город Гватемалу. Его отряды обследовали береговую линию еще на 1000 км – между заливами Теуантепек и Фонсека. Для проверки слухов о золоте Гондураса Кортес послал Олида на пяти судах.

Через полгода в Мехико поступили доносы, что Олида захватил страну в личных интересах. Кортес отправил туда флотилию, которая затонула во время бури, а спасшиеся испанцы во главе с Франсиско Лас Касасом попали в плен к Олиду, составили заговор и обезглавили его. Но Кортес, не зная этого, в октябре 1524 г. двинулся по суше в Гондурас. После тяжелейшего 500-километрового похода сильно поредевший отряд Кортеса весной 1526 г. добрался до города Трухильо, основанного Лас Касасом. В Мехико Кортес вернулся лишь в июне, где из Испании новый наместник выслал в 1527 г. Кортеса на родину. Король принял его милостиво, наградил поместьями, дал титул маркиза, но для управления Мексикой учредил аудиенсию (правительство).

По возвращении в Мексику Эрнан Кортес приступил к исследовательской деятельности, снарядив 7 экспедиций на двух или трех судах. Первая во главе с Альваро Сааведрой пересекла Тихий океан близ 10° ю.ш. и открыла северо-западный выступ Новой Гвинеи, острова Маршалловы, Адмиралтейства и часть Каролинских. Вторая, в 1532 г. экспедиция Диего Уртадо Мендосы обследовала почти 2 тысячи км тихоокеанского берега между 16°50 и 27° с.ш. Оба судна третьей (в 1533 – 1534 гг.) экспедиции потерялись в бурю в первую же ночь. Одно судно под командой Эрнан Грихальвы обнаружило архипелаг Ревилья-Хихедо; на другом – во время

бунта – мятежники наткнулись на южную часть полуострова Калифорния, сочтя его островом. Э. Кортес, возглавивший четвертую (1535 – 1536 гг.) экспедицию, открыл горы Западная Сьерра-Мадре и 500 км берега Калифорнийского полуострова. Пятая (1537 – 1538 гг.) экспедиция проследила это же побережье к северу еще на 500 км. Шестая (1536 – 1539 гг.) под командой Грихальвы впервые выполнила пересечение Тихого океана почти по экватору. Руководитель седьмой (1539 – 1540 гг.) экспедиции Франсиско Ульоа завершил открытие восточного берега Калифорнийского залива, открыл реку Колорадо, весь западный берег залива и тихоокеанскую полосу Калифорнии до 33° с.ш., доказав, что это полуостров.

В 1540 г. Кортес вернулся в Испанию очень богатым человеком, в следующем году командовал эскадрой. Современники считали его щеголем, отмечали его приятную наружность, тонкое обхождение и умение располагать к себе людей. Его, как и других конкистадоров, характеризовали дерзость и жестокость в сочетании с религиозностью и огромной жадной наживы, вероломством и презрением к культурным ценностям других народов. Его послания королю – один из выдающихся памятников литературы эпохи Великих географических открытий. Из пяти писем Кортеса, охватывающих период с 1519 по 1526 гг., сохранилось четыре. В честь Кортеса названы 7 городов, бухта и мель.

Эрнан Кортес скончался 2 декабря 1547 г. в Кастильехо-де-ла-Куэста, близ Севильи. Его останки были перевезены в Мехико и захоронены на месте первой встречи с Монтесумой.

9.8. Поход Ф. Писарро в Перу и завоевание государства инков

Франсиско Писарро, испанский авантюрист и завоеватель, был одним из самых удачливых представителей первых испанских конкистадоров. Родившись внебрачным ребенком в 1475 г. в городке Трухильо, он был брошен и отцом, и матерью на произвол судьбы. Ничто не удерживало дома молодого Франсиско. Работая свинопасом, слыша вести о фантастических завоеваниях Мексики, он мечтал о великих походах и чудесных сокровищах. Тяжелая, неблагодарная работа тяготила его. Нанявшись в Севилье на один из кораблей, он стал одним из участников экспедиций к берегам Центральной Америки и севера Южной Америки. В числе небольшой группы первопроходцев во главе с Васко Нуньесом де Бальбоа он пересек джунгли Панамского перешейка. Впоследствии офицер Франсиско Писарро осел в первом городе европейцев на побережье Тихого океана, испанской Панаме. Но золото, добытое им в мелких набегах в составе экспедиции, быстро закончилось.

Мексиканские завоевания Кортеса в начале 1520-х гг. не давали Писарро покоя. Он знал, где его ждала удача, такая же золотая жила, как и найденная в империи Ацтеков. Там, на юге, у просторов Тихого океана, ожидала его удача всей его жизни, новый Теночтитлан. Наделенный невероятной настойчивостью и выносливостью, Писарро стал готовить грандиозное предприятие. По счастливому стечению обстоятельств, судьба свела его с двумя предприимчивыми единомышленниками.

Одним из них был старый морской волк Диэго де Альмагро. Старше Франсиско на добрый десяток лет, он также был невероятно одержим идеей найти заветные индейские сокровища. Вторым соратником оказался, как ни странно, панамский священник, Эрнандо де Люке. Разбогаченный на различных сделках, он вложил деньги в это рискованное мероприятие в надежде преумножить свое состояние.

Троица подобрала себе восемьдесят человек таких же искателей приключений, купила четырех лошадей, а также два хороших корабля, вернувшихся из путешествия вдоль побережья нынешней Колумбии. Корабли принадлежали незадачливому путешественнику Паскуалю де Андагойя, который первым предпринял неудачную попытку найти эту загадочную и таинственную страну «Пиру». Несмотря на неудачу зажиточного панамского колониста, Франсиско Писарро и его компаньон Диэго де Альмагро в конце 1524 г. все же вышли в поход. Люке остался в Панаме обеспечивать финансовую поддержку мероприятия.

Но и экспедиция Писарро также оказалась неудачной. Один из кораблей был отправлен назад для пополнения запасов, второй корабль оказался в месте, которое моряки по праву окрестили Пуэрта-де-ла-Амбре, что в переводе означает «Пристань голода». Почти полтора месяца они жили как настоящие Робинзоны, испытывая невероятные трудности. Почти 60% участников первой экспедиции погибли от болезней, голода и в стычках с местными индейцами.

Неудивительно поэтому, что, когда горстка истощенных людей вернулась в Панаму, то губернатор города вообще запретил авантюрные предприятия подобного рода. Большого труда стоила Люке убедить губернатора в необходимости следующей экспедиции. И она состоялась. На сей раз, команда состояла из 180 человек на двух кораблях. Очень способный, талантливый рулевой Бартоломе Руис привел путешественников к устью колумбийской речки, впадающей в Тихий океан (нынешнее ее название Сан Хуан). Испанцы удачно заполучили у местных жителей большое количество золотых украшений. С трофеями один из кораблей во главе с Альмагро отправился на родину, а второй, под командованием Бартоломе Руиса, поплыл в разведывательное плавание дальше, на юг.

Сам Франсиско Писарро вместе с частью команды высадился на побережье. На тропическом берегу Тихого океана моряков мучили насекомые, болезни и голод. А вот Бартоломе Руису повезло больше. Он, без сомнения, стал первым человеком, проникшим в южную часть Америки. К тому же удачливому лоцману посчастливилось встретить большой индейский плот, оснащенный парусами. Руис, бывалый моряк, хорошо понимал, что встретил посланников не примитивного индейского племени, а высокоразвитой, технически зрелой культуры. Но больше всего моряков поразили сами пассажиры неизвестного судна. Они были одеты в золотые и серебряные плащи, имели удивительные золотые и серебряные украшения, и даже какое-то подобие золотых корон на голове. На плоту они везли множество тяжелых изумрудов, халцедоны и прекрасные перуанские ткани. Индейцы, видевшие в белых людях посланников богов, рассказали им, как могли, на своем кечуанском языке о великой стране инков, объяснили, как найти ближайший город инков Тумбес.

Вернувшись на побережье Колумбии, и подобрав изможденных, больных моряков, оставшихся на берегу, команда решила двигаться дальше на юг. На этот раз они поплыли к Тихоокеанскому побережью Эквадора. Некоторое время испанцы провели в устье эквадорской реки Тумако, на Исла-дель-Гальо – Острове Петуха. Затем Альмагро вновь возвратился в родную Панаму за припасами, на семь месяцев оставив команду в неизвестной стране. Неблагоприятные природные условия, тропическая жара, высокая влажность, – все это способствовало росту недовольства и упаднических настроений в команде. К тому же местные индейцы совершенно не желали мириться с варварскими набегами испанцев, и, как могли, им вредили.

Все это привело к тому, что, когда корабль с припасами вернулся из Панамы, привезя на своем борту еще и одного из городских инспекторов, то большая часть команды восприняла его буквально как спасителя. Практически все моряки решили оставить эту затею и вернуться на родину. И тогда Франсиско Писарро совершил театральный жест. Острым лезвием своего меча он провел по земле линию и сказал неверящим в него отступникам: *«Это разделительная линия. По одну ее сторону – север. Если вы вернетесь туда, в Панаму, вас ожидают нищета и прозябание. По другую сторону этой черты – юг. Здесь вас ждет Тумбес и золотая империя. Кто останется и войдет в нее вместе со мной, того ожидают богатство, успех, слава и несметное количество золота».*

Лишь тринадцать человек последовали за Писарро, поселившись вместе с ним на соседнем необитаемом острове Горгона. Остальные, измученные и изголодавшиеся, отправились назад, в Панаму. Лишь спустя двести дней корабль союзников снова причалил к берегам Эквадора. Но, вме-

сто обещанного подкрепления, на его борту не было новых солдат для завоевания неизвестной империи. Тем не менее, обладавший железной хваткой Писарро, все же повел корабль к ее берегам. В начале 1528 г., подплыв к городу Тумбес, он стал первым европейцем, ступившим на благодатную землю «сынов Солнца».

То, что предстало взорам испанцев, казалось им дивной сказкой. Они видели перед собой огромный каменный город, чудесные дворцы и храмы; прекрасно одетых жителей, носивших золотые украшения; ухоженную, обработанную заботливыми руками, землю. Но это была лишь маленькая толика чуда под названием «империя инков». Индейцы, плывшие вместе с моряками на корабле, убедили жителей Тумбеса в их дружеских намерениях. После посещения испанского корабля инкским сановником, получивший в качестве подарка железный топор, в свою очередь, пригласил и испанцев посетить город.

Один из испанцев, а также служивший на корабле негр, отправились на разведку. Любопытные индейцы пытались «обесцветить» негра. Кроме этого инцидента, визит оказался вполне благополучным, и принес жаждавшим хороших вестей морякам информацию о золотых пластинах, украшавших стены храмов, и о несметных богатствах этого прибрежного города, которые совершенно не были востребованы местными жителями. Как выяснилось некоторое время спустя, инки, действительно, совершенно не интересовались золотом в качестве предмета собственности. Золото было для них лишь предметом религиозного культа, священным металлом бога Солнца.

Узнал Писарро и о верховном правителе страны инков, который жил высоко в горах. Но на какую-либо экспедицию в горы у испанцев не было никаких сил. Поэтому экспедиция, покинув гостеприимный Тумбес, отправилась дальше на юг. Все предположения капитана оправдались. Они, действительно, обнаружили мощнейшую империю, обладавшую несметными сокровищами.

Привезя домой в качестве доказательства золотые украшения и посуду, удивительных животных лам и несколько индейцев, Писарро все же не получил согласия губернатора Панамы на проведение новой экспедиции. Собрав все сбережения, он, вместе со своим испытанным помощником Педро де Кандиа, отправился в Толедо, к королю Испании Карлу V, где между ними был заключен договор, названный «Толедской капитуляцией» и подписан патент на завоевание индейского государства.

Набрав для своей новой дружины людей из родного Трухильо, которое встретило его более чем восторженно, конкистадор отправился в плавание. На трех кораблях находилось 180 человек команды и 27 лошадей.

Каково же было удивление испанцев, когда вместо цветущего Тумбеса они увидели развалины. Это была гражданская война между двумя братьями – новыми инкскими правителями Уаскаром и Атауальпой. В мае 1532 г. Писарро, не высаживаясь на побережье, продолжил морское плавание. На южном побережье Перу он основал первую в стране инков испанскую крепость Сан-Мигель-де-Пьюра. Оставив в крепости небольшой гарнизон, он 24 сентября 1532 г. вместе со 110 пешими и 67 конными воинами начал восхождение к городу Кахамарка на севере Перу, где в это время находился новый правитель страны, одержавший победу в гражданской войне, Инка Атауальпа. Инка был осведомлен об отряде вооруженных аркебузами людей. Испанцы могли быть уничтожены в любом из ущелий Анд. На курорте рядом с Кахамалкой Атауальпа ждал одного из своих полководцев, для того, чтобы после пятилетней опустошительной гражданской войны триумфально войти в поверженную столицу Великих Инка.

177 авантюристов противостояли 250 тысячной армии правителя 10-миллионной империи. Перуанские индейцы издавна рассказывали легенду о добрых бледнолицых богах, которые когда-то давно уплыли далеко-далеко за море, но обязательно должны были вернуться. Доверчивые инки, увидев испанцев, решили, что это и есть боги, пришедшие для того, чтобы освятить торжественный въезд Атауальпы в его новую резиденцию и благословить возведение его в императорский сан.

Вечером 16 ноября 1532 г. Атауальпа предстал на площади Кахамарки в сопровождении своей свиты перед «божественными» глазами испанского авантюриста. За полчаса отряд завоевателей перебил всю безоружную свиту. Атауальпа оказался взят в плен.

Находясь долгое время в заточении, он предложил завоевателям своей страны в обмен за свою свободу огромный выкуп. За 60 дней комната, в которой содержался индейский правитель, площадью около 30 метров и высотой почти 3 метра, была один раз наполнена золотом, и дважды – серебром. В Кахамарку текла настоящая золотая река: караваны лам привозили все новое золото. Индейцы переплавляли драгоценные металлы в небольших печах. Золотые чудеса инков: золотые фонтаны, украшенные фигурами людей и птиц, статуи лам, золотые барабаны, – превращались в обыкновенные золотые слитки. Более 6 тонн золота и 12 тонн серебра было отдано испанцам в обмен на свободу Атауальпу. Кроме того, захватчики разграбили в Кахамарке дворцы и храмы. Атауальпа, пытавшийся откупиться от завоевателей несметными богатствами, все же был формально обвинен в братоубийстве и казнен.

После резни в Кахамарке инки почти не оказывали сопротивления завоевателям. Ими овладела странная апатия. 15 ноября 1533 г. испанцы, почти не встречая сопротивления, вошли в священный город Куско, разграбив его, и подвергнув значительной перестройке.

В заключении нужно добавить, что огромная добыча была присвоена братьями Писарро. Альмагро, главный компаньон Франсиско Писарро, практически остался ни с чем. Солдаты, возвращаясь из Перу, могли быть в Испании настоящими богачами. Но это легко добытое состояние было ими также легко потеряно. Многие из них потеряли и свою собственную жизнь, потому что, обладая неограниченной властью и необузданной жадностью, Писарро, Альмагро и их сторонники, попросту уничтожили друг друга.

Ни один из тех, кто был во главе уничтожения крупнейшей индейской империи Америки, не умер своей смертью. Первым погиб в бою с индейцами брат Франсиско Хуан Писарро. Затем Эрнандо Писарро убил одного из трех основателей сообщества по завоеванию империи инков Диего де Альмагро. Вернувшись в Испанию, Эрнандо попал за это в тюрьму, просидев в ней 20 лет. Франсиско Писарро тоже был убит. Это сделал сын Альмагро. Он же убил и еще одного брата Писарро – Мартина. Но, отомстив за смерть своего отца, молодой Альмагро вскоре тоже был убит по приказу губернатора Перуанского вице – королевства. Оставшийся в живых Гонсало Писарро, вместе со своим сообщником, 90-летним Карвахалем, был казнен за попытку отделить Перу от Испании. Последним был убит и монах Вальверде, насильно крестивший и отпевавший после казни последнего Инку. Он пал жертвой эквадорских людоедов острова Пуна.

Таким образом, награбленное золото инков не принесло ни удачи, ни счастья никому из завоевателей, равно как и самой Испании. Все же, до сих пор трудно понять, каким образом небольшая горстка испанцев смогла захватить мощнейшую империю инков, хотя на сей счет и выдвигается множество соображений. Имя Франсиско Писарро навсегда останется олицетворением авантюризма, решимости, сильной воли и жестокости. Он остается для потомков типичным представителем завоевателей Латинской Америки.

9.9. Пиратские экспедиции

Первыми в эпоху Великих географических открытий вступили Испания и Португалия. Соседи по Пиренейскому полуострову ревниво следили за успехами друг друга и старательно скрывали собственные достижения. Даже Тордесильясский договор и булла папы римского Александра VI «*Inter caetera*» о разделе всего мира между двумя странами не сгладили

остроту их соперничества. Для других европейских стран завеса секретности была еще строже, а любое посягательство грозило войной с находящейся на пике своего могущества Испанией и конфликтом со Святым Престолом. Неудивительно, что Англия и иные второстепенные европейские страны предпочитали действовать через подставных лиц, получивших прозвище «королевские пираты».

Пираты на государственной службе успешно сочетали географические открытия, научные достижения, захват для своей страны новых владений и откровенный разбой. Впрочем, пример тут показали сами испанцы и португальцы. Конкистадоры отличались от корсаров только тем, что грабили коренное население Америки и Азии, а не «цивилизованные государства». Однако прежде чем заняться морским разбоем, у испанцев и португальцев предстояло добыть сокровище, ценимое тогда больше золота и серебра – морские карты.

Ян Гюйген ван Линсхотен – нидерландский купец, путешественник и историк к числу «королевских корсаров» не относился. Более, во время одного из путешествий он с трудом спасся от морских разбойников. Но, побывав на Гоа, в Индии, на Азорских островах и на острове Святой Елены, он сумел скопировать секретные португальские морские карты. Именно благодаря ван Линсхотену моряки Северной Европы смогли сократить неизбежный период проб и ошибок, воспользовавшись «тайным знанием» пиренейских мореходов.

Имя сэра Френсиса Дрейка – как и подробности его карьеры пирата, путешественника, первооткрывателя, работоторговца, флотоводца и т.д. – известны настолько широко, что подробно на них останавливаться не стоит. Первым из англичан он совершил кругосветное путешествие, его именем назван пролив между Антарктидой и Огненной Землей, сумма привезенной из «пиратской кругосветки» добычи вдвое превысила годовой доход Англии, королева Елизавета возвела пирата в рыцарское достоинство, а испанцы прозвали своего самого страшного врага «Эль Драк» – Дракон. Дрейку приписывается введение моды на курение табака и ввоз в Англию картофеля.

Сэр Джон Хокинс в своей славе, пожалуй, превзошел Дрейка и Фробишера, Данпира и Рэли. Пират, моряк, кораблестроитель, адмирал, администратор, коммерсант, получивший рыцарскую цепь за отвагу в боях с Испанией у Плимута, близ Портленда, у острова Уайт близ Кале и при Гравелине, Хокинс заложил фундамент морского могущества Великобритании. И его отец Уильям, и его сын Ричард тоже были моряками.

Масштабы операций Хокинса грандиозны. Если в первое плавание 1562 г. он вел всего лишь три корабля – «Соломон», «Своллоу» и «Иона» –

и занимался в основном работоторговлей, то в 1567 г. он командовал уже эскадрой из шести судов. На этот раз работоторговлей дело не ограничилось. Англичане захватили Рио-де-ла-Ачу и занялись весьма своеобразным «бизнесом». Под угрозой разграбления города они принудили местную аристократию покупать у них рабов. Цены диктовались под дулами орудий. Однако не брезговал Хокинс и обычным морским разбоем. Экспедиция закончилась схваткой с испанским флотом в гавани Сан-Хуан-де-Улуа, из которой смогли вырваться только Хокинс на корабле «Миньон» и Дрейк на «Юдифи». Потеряв всю добычу, корсар отыгрался на испанцах довольно неожиданным способом – притворившись союзником Испании, он вступил в заговор против королевы Елизаветы и обещал испанскому королю охранять подступы к Америке взамен на участие в вест-индской торговле. Игра была очень опасна, но англичанину повезло. Получив титул гранда Испании, 40 тыс. фунтов компенсации и добившись освобождения своих плененных в гавани Сан-Хуан-де-Улуа, Хокинс все рассказал английской королеве – включая мельчайшие детали заговора. И тем самым открыл себе путь в большую политику.

Франция и Испания оказались втянутыми в долгую и изнурительную борьбу за первенство в Европе, а Нидерланды и Италия стали основными аренами этого конфликта. Оставшаяся в стороне Англия, привлеченная блеском заморских богатств, получила возможность действовать в испанских колониях практически беспрепятственно.

Если Хокинса можно назвать самым именитым, а Дрейка – самым удачливым, то сэр Уолтер Рэли, безусловно, самый романтичный – и в то же время самый неудачливый «королевский корсар». На всех свершениях сэра Рэли остался отпечаток его разносторонних талантов, изысканности, храбрости и феноменальной неудачливости. Он успешно отстоял перед Тайным советом свою программу «умиротворения» Ирландии, приобрел богатство, огромные земельные владения и растратил свое состояние на организацию заморских экспедиций. Он совершил путешествие в Гвиану и исследовал земли вдоль реки Роанок, названные Виргинией, выступал с идеями их колонизации, но все население колонии Роанок бесследно пропало. Чтобы заплатить королевскую долю в 80 тыс. фунтов, Уолтеру Рэли пришлось продать почти все свое имущество. В конце концов король Яков I заточил Рэли в Тауэр, где опальный «королевский пират» занялся составлением «Всемирной истории». После 13 лет заключения сэр Уолтер вышел из тюрьмы и отплыл в Гвиану, пообещав Якову I найти Эльдorado. Однако золота там не оказалось. Зато эта экспедиция стоила жизни сыну Рэли, погибшему в стычке с испанцами. Зная, что в Англии его ждет смертный приговор, последний «королевский корсар» все же вернулся на родину.

Однако время безраздельного господства английских «королевских пиратов» в роли «охотников на испанца» подходило к концу. Стремительно развивающиеся Нидерланды тоже торопились захватить кусок богатств Нового Света.

Не успели испанцы отойти от бесчинств Дрейка, как на тихоокеанские просторы вырвался Томас Кэвэндиш, английский пират и – по совместительству – третий мореплаватель в истории, совершивший кругосветное путешествие. До начала своего плавания Кэвэндиш уже приобрел опыт морского разбоя и теперь продемонстрировал его. Не мучаясь угрызениями совести, пират топил корабли, грабил приморские города – о том, что станет с экипажами судов и мирными жителями, он даже не задумывался. Если золото и драгоценности не обнаруживались сразу, в ход шли пытки. На этом фоне сэр Хокинс, галантно обменивающийся с губернатором Рио-де-ла-Ачи подарками после грабительской продажи невольников, выглядел едва ли не рыцарем. Третье кругосветное путешествие поставило целых два рекорда: по скорости (два года и пятьдесят дней) и по благополучию (вернулось 50 человек). Кроме огромной добычи Кэвэндиш привез в Англию подробнейшие карты с точно промеренными расстояниями, очертаниями берегов и обозначениями якорных стоянок, ветров и течений.

О кругосветном путешествии английского пирата Дрейка известно многим. А вот его голландский последователь, Оливье ван Ноорт, известен гораздо меньше. 2 июля 1598 г. – через 22 года после начала плавания знаменитого англичанина – эскадра ван Ноорта в составе четырех кораблей отплыла из Роттердама. Вслед за Магелланом они прошли по проливу, названному его именем, и принялись пиратствовать в Тихом океане. Два судна голландского «государственного пирата» погибли во время шторма, еще одно – затонуло после морского боя с испанским галеоном «Сан-Диего» возле Филиппин. Через три года в Роттердам вернулся только флагман Оливье ван Ноорта «Мауритиус». Из 248 человек выжило 45. Однако, как и в случаях с Магелланом и Дрейком, доходы от экспедиции были огромными. Голландские купцы и банкиры, рассчитав прибыль, сообразили, что дело того стоит – и через несколько месяцев после возвращения ван Ноорта была создана Голландская Ост-Индская компания.

Основными странами-спонсорами «королевских пиратов», безусловно, были Англия, Франция и Нидерланды. А основной «жертвой» – испанские галеоны. Однако, «передовым опытом» активно пользовались и другие страны.

Балтийский пират Карстен Роде выделяется из когорты ему подобных оригинальностью в выборе покровителя – вершил он свои дела под прикрытием патента, выписанного Иваном Васильевичем – московским государем, «за жестокость прозванным Грозным». Когда в ходе Ливонской

войны русские войска захватили Нарву, этот город быстро стал «морскими воротами» России на Балтике. Но со вступлением в конфликт Речи Посполитой и Швеции торговый оборот Нарвы стал стремительно падать – чему способствовали и регулярные флоты, и каперы воюющих держав. Тогда Иван Грозный, не обладая собственным флотом, обратился «к передовому европейскому опыту». И Карстен Роде, уже имевший опыт грабежа шведских судов на службе у датского короля Фредерика II, занялся привычной работой под покровительством московского государя. В марте 1570 г. он получил каперское свидетельство, в котором повелевалось: *«...силой врагов взять, а корабли их огнем и мечом сыскать, зацеплять и истреблять согласно нашего величества грамоты... А нашим воеводам и приказным людям того атамана Карстена Роде и его скиперов, товарищей и помощников в наших пристанищах на море и на земле в береженье и в чести держать»*. К сентябрю 1570 г. на счету у Роде было 22 захваченных судна с товаром на сумму в 500 тыс. серебряных талеров. Под его командованием находилась эскадра из 6 кораблей, укомплектованных норвежцами, поморами, стрельцами и пушкарями из Пушкарского приказа. Корабли Карстена доставляли Швеции и Речи Посполитой так много хлопот, что их короли посылали специальные эскадры, чтобы поймать корсара – но безрезультатно. Только в октябре 1570 г. Роде был арестован датскими властями и заключен в замок Галь. Ему запретили любые сношения с внешним миром, но содержали в приличных апартаментах, а в 1573 г. перевели в Копенгаген. В переписке с Фредериком II русский царь предлагал отправить Карстена в Россию. Но Роде так и остался в Копенгагене. Последний раз его имя упоминается в переписке между русским и датским двором в 1576 г. Дальнейшая судьба единственного «королевского корсара» России неизвестна.

Еще одним «оригиналом» в выборе покровителя стал пират и исследователь голландского происхождения Абрахам Блаувельт, трудившийся на этой ниве в середине XVII в. Первым нанимателем мистера Блаувельта можно считать карибское «береговое братство». В начале 1630-х гг. голландский мореплаватель проводил для «джентльменов удачи» с острова Провиденс исследования берегов Гондураса и Никарагуа. Неизвестно, брал ли голландец на абордаж испанские галеоны, но об удобных якорных стоянках и источниках пресной воды сообщал своим нанимателям регулярно. Прделанная работа позволила Блаувельту в 1637 г. предложить английскому правительству создать поселение возле реки Блуфидс в Никарагуа. После того как в 1641 г. испанцы оккупировали Провиденс, Блаувельт стал военным офицером шведской Вест-Индской компании. Базами новоявлен-

ного королевского корсара стали залив на юго-западе Ямайки, до сих пор носящий имя Блаувельта, голландский Новый Амстердам (ныне Нью-Йорк) и Род-Айленд. Правда, действия его подчиненных вызвали конфликт с основателем колонии Род-Айленд Роджером Вильямсом, и голландец был вынужден вернуться в Карибское море.

Если Вильямс и Роде выбрали себе весьма оригинальных покровителей, то Лукино Тариго «отличился» в выборе «поля деятельности». Он не совсем вписывается в славную когорту «государственных пиратов» – своим «ремеслом» он занимался исключительно на свой страх и риск. Да и разбойничал этот генуэзец в конце XIV в. Тем не менее «мистер Тариго» серьезно расширил представление тогдашних европейцев о географии, так как занимался своим «ремеслом» в Каспийском море, став единственным знаменитым пиратом, избравшим для своей деятельности эту акваторию. В 1374 г. Лукино вместе с несколькими соратниками вышел из Кафы. Пираты поднялись вверх по Дону до Переволоки и продолжили свое путешествие уже по Волге – до Астрахани и дальше в Каспийское море. Здесь Тариго рассчитывал ограбить персидские корабли с богатым грузом восточных товаров. Однако на обратном пути генуэзские пираты сами оказались ограбленными, и в Кафу Тариго смог доставить только небольшое количество драгоценностей.

Уильям Данпир считался одним из самых известных пиратов в истории. Однако это не мешало ему одновременно быть членом Британского Королевского общества, совершить два кругосветных путешествия, издать шесть книг (одну из них в двух частях), и прославиться не столько на ниве абордажей, сколько в деле исследования ветров и течений. Мало того. Если научные достижения Данпира общеизвестны, то его пиратская карьера отнюдь не богата сколь-нибудь громкими делами – наверно потому, что в его время за пиратство уже не возводили в рыцарское звание, а, как правило, вешали. И от корсарской славы порою были одни неприятности. Например, во время путешествия к берегам Новой Голландии (Австралии) собственный первый помощник лейтенант Фишер постоянно подозревал своего капитана в намерении присоединиться к пиратам. Очередная стычка закончилась тем, что Данпир тростью загнал подчиненного в каюту, где держал в кандалах, а по прибытии в Бразилию сдал в тюрьму. Но Фишер не успокоился. Вернувшись в Англию, он возбудил против своего капитана уголовное дело. Положение последнего усложнялось тем, что экспедиционное судно «Робак», которым Данпир командовал, потерпело крушение, и в Англию он с остатками команды вернулся на попутном корабле. Однако суд оправдал пирата-ученого. Между прочим, именно Уильям Данпир, слывший очень суровым начальником, высадил на острове Хуан

Фернандес парусного мастера Александра Селкирка – прототипа Робинзона Крузо. А вернул его в Англию другой английский капитан, по совместительству капер, а в будущем – первый королевский губернатор Великобритании на Багамских островах Вудс Рождерс в ходе своего кругосветного путешествия. Этот моряк, как и Кавендиш, поставил рекорд – на родину вернулись оба корабля под его командованием и большинство моряков.

Одним из последних «государственных корсаров» стал Ипполито де Бушар. Во время войны за независимость испанских колоний в Латинской Америке он воевал в составе Аргентинского флота, которым командовал аргентино-ирландский адмирал Гильермо Браун, против испанских колоний – Чили и Перу. Де Бушар стал первым аргентинцем, совершившим кругосветное путешествие, во время которого он блокировал и захватил порт Манила. Для испанцев он вернул расцвет пиратства. А для аргентинцев – стал национальным героем и патриотом. Однако время «государственных пиратов» уходило в прошлое. Наступала эра «путешественников на государственной службе».

9.10. Открытия Эльдорадо

Целый ряд крупных географических открытий был сделан благодаря легенде об Эльдорадо (исп. *el hombre dorado* – позолоченный человек). Якобы где-то в тропической Америке есть страна, где правитель по утрам осыпает себя золотым песком, а вечером оmyвает тело в священном озере. За долгие годы изо дня в день происходил этот ритуал, в результате которого дно озера устлано слоем золотого песка. Действительно, на северо-западе Южной Америки у племени муисков при обряде посвящения в жрецы в озеро бросали золотые изделия, а верховного жреца осыпали золотым песком. Но это событие происходило не часто, а потому никаких чрезмерных богатств в озере не могло накопиться. Конкистадоры, веря слухам, стремились достичь Эльдорадо. Тем более что в Испанию прибывали корабли с драгоценностями разграбленной империи ацтеков, на территории которой месторождений золота не было обнаружено. Оно поступало к ним из южных стран.

Губернатор Новой Кастилии Педро Авила основал в 1519 г. на берегу Тихого океана порт Панама – форпост для продвижения в Южную Америку. Первые походы на юг, к легендарному Эльдорадо, были безрезультатны. Только благодаря упорству и отваге Франсиско Писарро возглавляемый им отряд добрался до богатых поселений, где удалось добыть золотые и серебряные сосуды, изделия из тонких тканей. Этого оказалось мало для того, чтобы расплатиться по долгам с кредиторами. Писарро заточили в тюрьму, откуда его освободили по приказу короля Карла I. Рассудив, что Писарро способен захватить еще больше богатств, король назначил его губернатором не покоренной пока «страны золота».

Несколько экспедиций, отправившихся из Испании на поиски Эльдorado, закончились полным провалом. В географическом отношении наибольших успехов добились отряды Ордаса и Эрреры, обследовавшие долину реки Ориноко и ее левого притока Меты. Но золотых гор они так и не обнаружили. Отряд Франсиско Орельяны, посланный Гонсало Писарро на разведку по реке, позже названной Амазонкой, впервые пересек Южную Америку.

Большой интерес к Эльдorado проявляли и немецкие банкиры, купившие право на земли Южной Америки, примыкающие с юга к Карибскому морю. Первая их экспедиция, которую возглавлял Амброзий Эхингер (испанцы звали его Альфингером), прошла от порта Коро на запад вдоль побережья, беспощадно обращая в рабство или убивая местных жителей, грабя и сжигая селения. Они открыли хребет Восточную Кордильеру, но жаждали только золота и рабов. В конце концов их всех убили индейцы.

Другой крупный немецкий отряд в 1535 г. пошел от Коро на юг. Руководитель – фон Шпейер – избрал не лучший маршрут, пересекая левые притоки Ориноко среди лесов, болот и редких возвышенностей. Они прошли около тысячи километров. Одежда превратилась в лохмотья, силы у оставшихся в живых были на исходе. Они добрались до самого крупного притока Ориноко – Гуавьяре. Если бы они повернули на северо-запад, то смогли бы достигнуть «страны золота». Но они свернули на северо-восток и, вступая в схватки с индейцами, двинулись в обратный путь.

Удачливей оказался другой немецкий авантюрист – Николаус Фердерман. Сначала он тоже пошел на юг, но затем повернул на юго-запад, поднялся на Восточную Кордильеру и достиг владений индейцев муисков (чибчей), отличавшихся сравнительно высоким культурным уровнем. Несколько раньше в данный район пришли испанцы, возглавляемые Педро Эредиа. Путь их оказался проще и короче: от расположенных значительно западнее Коро портов Санта-Марта и Картахена – прямо на юг. Экспедиция Эредиа в течение трех лет грабила страну муисков, главным образом – храмы и захоронения знатных вождей и жрецов. Золотых изделий было немало, и все испанцы вскоре стали богачами.

Одним из первооткрывателей золотоносного района, где местные жители добывали драгоценный металл, был офицер отряда Эредиа португалец Жуан Сезар. Он с отрядом перешел из долины реки Отрато на восток, в долину Каука, левого притока Магдалены. Здесь золото добывали в речных песках. Под натиском индейцев конкистадоры вынуждены были отступить, унося с собой многокилограммовые мешки с драгоценным металлом.

Вверх по течению Магдалены, переходя водопады и перекаты, через дебри и болота двигался Гонсало Хименес Кесада, который был уверен, что приближается к Эльдorado: ведь однажды он встретил судно индейцев,

торговавших солью, отличными тканями и золотыми кольцами. Действительно, на плоскогорье Кундинамарка они увидели идиллическую картину: среди полей маиса (кукурузы) и картофеля, пересеченных хорошими дорогами, раскинулись селения, где крыши небольших храмов были покрыты золотыми пластинками. Из всех полезных ископаемых муиски добывали только соль и золото, считавшееся символом солнечного божества. В храмах имелась золотая утварь, а больше всего драгоценностей находилось в гробницах вместе с набальзамированными телами. Кесада силой и хитростью постепенно захватывал эту территорию, заложив крепость Санта-Фе де Богота (совр. столица Колумбии Богота). Неожиданно их отряды, продвигавшиеся на юг, столкнулись с отрядами Белалькасара, которые продвигались с юга, от Тихого океана на север и успели уже награть немало золота. А на востоке навстречу людям Кесады вышли измученные, в лохмотьях немецкие наемники Федермана. Назревал кровавый конфликт между тремя группами европейцев. Однако они справедливо рассудили, что даже если кто-то и победит, его наверняка уничтожат индейцы. Федерман согласился получить выкуп, отказавшись от прав на этот район. Кесада и Белалькасар установили границу между своими землями.

Кесада завладел страной, богатой золотом, изумрудами и солью. Он привез в Испанию богатейшую добычу. Возможно, слухи о его богатстве были преувеличены. Но король усомнился в том, что получил положенную пятую часть добычи. Кесаде не позволили вернуться в Америку и не назначили губернатором завоеванной страны. А он уверял, что настоящее Эльдorado еще не обнаружено, и рвался на его поиски. Только в 1549 г. Кесаде удалось, наконец, вновь отправиться в страну золота. Семидесятилетний искатель Эльдorado с большим отрядом выступил в верховья Ориноко. Три года они блуждали в этих краях, погибая от болезней и в стычках с индейцами, но встречая лишь небольшие и небогатые поселения. Немногим удалось вернуться в Санта-Фе, а затем отправиться на родину. Кесада после опасных приключений спокойно завершил свою бурную жизнь, добившись славы и богатства, но так и не найдя вожделенного Эльдorado.

Мечта об этой стране продолжала волновать искателей приключений и золота еще много десятилетий. Погоня за ней приводила к географическим открытиям и во многом содействовала освоению многих труднодоступных районов Нового Света. А в середине XVIII в. европейцы смогли прочесть о путешествии в Эльдorado в философской повести Вольтера «Кандид, или Оптимист». По справедливому мнению Вольтера, можно быть счастливым и без драгоценных металлов и камней. Увы, искателям Эльдorado эта простая мысль не приходила в голову. Они, словно замороженные призраком богатства, тысячами гибли в Южной Америке.

Тема 10. ПУТЕШЕСТВИЯ И ОТКРЫТИЯ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XVI – XVIII вв.

- 10.1. Английские, голландские и французские мореплаватели XVI – XVIII вв.
- 10.2. Открытие Австралии и острова Тасмания.
- 10.3. Английская экспедиция Уиллоби, Ченслера и Дюрферта.
- 10.4. Российские мореплаватели и путешественники.
- 10.5. Поход Ермака в Западную Сибирь.
- 10.6. Походы отрядов В. Пояркова и Е. Хабарова.
- 10.7. Дипломат-путешественник П.А. Толстой.
- 10.8. Путешествие на Мальту Б.П. Шереметева.
- 10.9. «Дневник путешествия в Московию» И.Г. Корба.
- 10.10. Кругосветные путешествия англичан и французов (Бугенвиль, Байрон, Джеймс Кук).

10.1. Английские, голландские и французские мореплаватели XVI-XVIII вв.

Кроме Португалии и Испании, ряд других стран Европы также стремится расширить сферу своего влияния. Голландия стала первой страной в Европе, в которой произошла промышленная революция. Став на путь индустриального развития, Объединенные северные провинции (официальное название Нидерландов в конце XVI в.), быстро достигли успехов в развитии мануфактур. Необходимость расширения рынков сбыта способствовала становлению мощного торгового флота. В поисках новых морских путей в Китай через Северный Ледовитый океан, так называемого Северо-восточного прохода, амстердамские купцы в 1594 – 1597 гг. снарядили три экспедиции под руководством Виллема Баренца (ок. 1550 – 1597 гг.). Его корабли пытались пробиться на восток Новой Земли, но все три раза пройти в Карское море ему не удавалось.

Созданная в 1602 г. в Голландии Ост-Индская компания имела монопольное право торговли, мореплавания, размещения факторий в странах бассейна Индийского и Тихого океанов. Множество торговых экспедиций, снаряженных под флагом этой компании, имели серьезное практическое значение. Так, Виллем Янсзон в 1606 г. высадился на берегу незнакомой земли. Голландцы провели небольшие исследования и составили карту новой земли, но даже и не догадывались, что ими был открыт новый материк, известный сейчас как Австралия.

Приглашенный в Европу молодой капитан Абель Тасман (1603 – 1659 гг.), осуществил ряд морских экспедиций, во время которых открыл острова Тасмания, Новая Зеландия, архипелаг Тонга и Фиджи. Кроме того, им был открыт новый морской путь из Индийского океана в Тихий океан, между Австралией и Антарктидой. Также экспедициями Тасмана были изучены северо-западное побережье Австралии, Курильские острова, побережья Японии и др.

Большое значение в распространении голландской экспансии сыграли и отдельные купцы, организовывали собственные экспедиции. Идея поиска пути в Тихий океан из Атлантического в обход Магелланова пролива побудила голландского купца Исаака Ле-Мэра, к организации в 1615 г. экспедиции, руководство которой он поручил своему сыну Якобу Ле-Мэру (1585 – 1616 гг.) и опытному моряку Виллему Корнелису Схаутену (1580 – 1625 гг.). Во время экспедиции, которая отправлялась в Индонезию за пряностями, им удалось открыть самую южную точку Американского континента – мыс Горн, а также ряд островов в архипелагах Туамоту, Самоа и Бисмарка.

Голландцы также пытались проникнуть и закрепиться и в Северной Америке. В 1624 г. Питер Минейт за 60 гульденов выкупил у индейцев остров Манхэттен.

Вслед за голландцами к поиску новых морских торговых путей приступают англичане. Среди первых английских путешественников стоит выделить итальянцев по происхождению отца и сына Джованни (1443 – 1498 гг.) и Себастьяна (1479 – 1557 гг.) Кабот, которые находились с 1490 г. на английской службе. Джованни Кабот в 1497-1498 гг. совершил плавание через Атлантический океан и достиг берегов Северной Америки в районе острова Ньюфаундленд. Его сын участвовал в экспедициях отца и в 1506 – 1509 гг. уже во время самостоятельных экспедиций открыл Гудзонов пролив и Гудзонов залив, а в 1526-1530 гг., находясь уже на испанской службе, исследовал низовья реки Парана, открыл нижнее течение реки Парагвай.

Англичане, наряду с голландцами, в XVI в. начали поиск Северо-восточного прохода. С этой целью в 1553 г. была организована экспедиция под руководством Хью Уиллоуби (? – 1554 г.). Два из трех кораблей экспедиции, которыми командовали Хью Уиллоуби и Дюрферт Корнелий (? – 1554 г.), постигла трагическая судьба. Во время зимовки на Кольском полуострове все моряки погибли. Однако третьему судну, капитаном которого был Ричард Ченслор (? – 1556 г.) удалось достичь берегов России, открыв, таким образом, северный морской путь в эту страну. В результате экспедиции были налажены торговые связи между Англией и Россией.

Наряду с вопросом о Северо-восточном морском пути из Европы в Азию, то время актуальным стал вопрос о возможности добраться до Азии, двигаясь вдоль северных берегов Америки из Атлантики в Тихий океан. Попытки отыскать на рубеже XVI-XVII вв. Северо-западный проход были связаны с именами известных английских мореплавателей Мартина Фробишера (1540 – 1594 гг.), Уильяма Баффина (1584 – 1622 гг.), Джона Дэвиса (ок. 1550 – 1605 гг.), Люка Фокса (1586 – 1635 г.), Генри Гудзона (1550 – 1611 гг.). Все эти экспедиции не достигли желаемой цели, как и плавание 1616 г. Роберта Байлота, после которого попытки отыскать Северо-западный проход были приостановлены почти на 200 лет.

Среди английских путешественников эпохи Великих географических открытий особое место занимают морские пираты, которые пользовались покровительством британской короны. Френсис Дрейк (ок. 1545 – 1596 гг.), который совершил второе после Магеллана кругосветное путешествие, вместе с Уолтером Рэли (ок. 1552 – 1618 гг.), организовал разгром «Непобедимой армады» – испанского атлантического флота, расчистив тем самым дорогу английским кораблям в Атлантический океан. Среди известных пиратов-путешественников более позднего периода следует выделить английского мореплавателя, который совершил три кругосветных плавания, Уильяма Дампира (1652 – 1715 гг.). Самым известным английским путешественником можно считать Джеймса Кука (1728 – 1779 гг.). Во время трех своих экспедиций он тщательно исследовал Тихий океан, открыв ряд островов и архипелагов и заполнив много белых пятен на карте мира.

Первым французским мореплавателем эпохи великих географических открытий по праву может считаться Жак Картье (1491 – 1557 гг.), который положил начало французской колонизации в Северной Америке (современная Канада). Первым губернатором Канады и основателем города Квебек был французский путешественник, исследователь Северной Америки, Самюэль Шамплейн (1567 – 1635 гг.). Продолжил французскую колонизацию в Северной Америке Рене-Робер Кавелье де Ла Саль (1643 – 1687 гг.), который в 1681-1682 гг. первым спустился по Миссисипи до Мексиканского залива и объявил весь бассейн реки Миссисипи владением французского короля Людовика XIV, назвав эту территорию в честь короля Луизианой. Первая французская кругосветная экспедиция была осуществлена в 1766 – 1769 г. под руководством Луи Антуана Бугенвилля (1729 – 1811 гг.). К выдающимся французским мореплавателям принадлежит Жан Франсуа Голуп де Лаперуз (1741 – 1788 гг.), который также осуществил в 1785 – 1788 гг. кругосветное путешествие, во время которой проводил тщательные исследования Тихого океана.

Эпоха географических открытий занимает особое место в истории развития туризма. Многочисленные путешествия и экспедиции того времени способствовали распространению в обществе новых знаний о странах и континентах, появлению интереса к путешествиям как форме организации досуга.

10.2. Открытие Австралии и острова Тасмания

Всего 200 с лишним лет назад никто не знал о существовании целого материка. Правильнее, однако, сказать, что никто из европейцев не знал о существовании Австралии. Хотя географы XV в. высказывали идеи о существовании таинственной «terra incognita», которая должна существовать где-то в южном полушарии, и даже рисовали очертания этой земли на своих картах, но все эти наброски не имели никакого сходства с Австралией. С их точки зрения, Южная земля должна была быть достаточно большой и тяжелой и служить для уравновешивания других материков, чтобы «плоская земля не перевернулась». Возможно, информация о гипотетическом материке исходила от китайцев. Есть достоверные подтверждения того, что китайские астрономы выполняли наблюдения и замеры на территории Австралии, недалеко от области, которую сейчас занимает город Дарвин, еще 1432 г.

Таким образом, в течение длительного периода времени материк развивался в относительной изоляции от всего остального мира, лишь изредка нарушаемой случайными кораблями. В 1770 г. английский мореплаватель Джеймс Кук бросил якорь у восточного побережья нового материка, положив начало европейской колонизации Австралии. Однако официальное открытие Австралии могло состояться как минимум на 165 лет раньше первого кругосветного путешествия Кука. В 1606 г. парусный корабль «Duufken», капитаном которого был голландец Виллем Янсзон, проплыл вдоль побережья полуострова Кейп-Йорк.

Но самый интересный факт открытия Австралии произошел еще за 100 лет до путешествия Янсзона. Факт, о котором иногда забывают – это случайное посещение Австралии, а, фактически, ее открытие, французом Бино Польмье де Гонневилем. 1 января 1504 г. его небольшой торговый корабль «Espoir» на пути в Индию попал в сильнейший шторм. Чудом избежав затопления и значительно отклонившись от курса, он неожиданно оказывается у берегов ранее неизвестного огромного «острова». Только благодаря этому удачному обстоятельству французам удалось отремонтировать корабль, пополнить запасы продовольствия и пресной воды. Гонневиль четко понимает важность своего открытия и даже предлагает именовать открытую им землю «Южной Францией», а также предлагает использовать ее в качестве дополнительной остановки на пути в Индию. Однако

Гонневиль не был картографом и не смог точно указать координаты открытого им острова и путь, по которому его можно было достичь. Поэтому все последующие попытки французов сделать промежуточную остановку на пути в Индию в «Южной Франции» были неудачными – не удавалось найти открытую Гонневилем землю.

Однако другим морякам это удавалось – в период с 1504 г. до момента открытия Австралии Куком около 55 европейских кораблей побывали у берегов Зеленого континента. В 1550 г. на картах европейцев встречается отображение Австралии, какой ее представляли картографы того времени.

В 1567 году экспедиция испанцев, под командованием Альваро де Мендано открывает Соломоновы острова. Де Мендано ошибочно полагает, что открыл ту самую неизвестную Южную землю и мечтает о колонизации этой земли Испанией. Кроме того, ему удается установить, что на островах имеются запасы золота. В 1595 г. он предпринимает неудачную попытку обнаружить Соломоновы острова повторно, но так и не сумел найти к ним путь. В 1611 г. датский корабль повторяет судьбу французского «Espoir», попадает в шторм, отклоняется от курса и случайно оказывается у берегов Австралии. Вслед за ним к южному побережью Австралии устремляется корабль с датским исследователем Питером Нуйтсом, который дает подробное описание около 1000 миль обследованного им южного побережья Австралии.

В 1642 г. новая экспедиция датчан под командованием Абеля Тасмана добавляет на карту географическое название Земля Ван Дьемана, которая в будущем будет носить имя самого Тасмана – Тасмания. На пути домой ему также удается обследовать часть побережья Новой Зеландии. В 1644 г. Тасман направляется в повторную экспедицию к Новой Зеландии и высаживается на северное побережье Австралии, введя географическое название «Новая Голландия». В 1688 г. английский пират Вильям Дампьер случайно оказывается у берегов «Новой Голландии». Увиденное настолько впечатляет пирата, что вернувшись в Англию он идет на сделку с правосудием, убеждая власти снарядить экспедицию под его руководством. Учитывая незначительную вину Дампьера и потенциальную выгоду от его путешествия, экспедиция была организована в кратчайшие сроки и успешно выполнила свою миссию в 1699 – 1700 гг., обследовав тысячу миль западного побережья Австралии.

К 1750 г. накопилось достаточно много свидетельств экономической и геополитической ценности «южных земель», и наиболее мощная в военном и политическом плане держава того времени, Англия начала проявлять все больший интерес к освоению новых заморских территорий. Но данные, имеющиеся к тому времени, были разрозненными, и оставалось загадкой, являются ли все найденные острова и территории неким единым континентом или островом.

10.3. Английская экспедиция Уиллоби, Ченслера и Дюрферта

В 1553 г. английское «Общество купцов-предпринимателей» для отыскания северо-восточного прохода через арктические моря в Китай и Индию снарядило морскую экспедицию, которая открыла для европейцев путь северными морями к устью Северной Двины.

Возглавлял торговую экспедицию, отправленную 10 мая 1553 г. английским королем Эдуардом VI английский мореплаватель сэр Хью Уиллоби. В походе он был капитаном корабля «*Vona Esperanza*». Корабли вышли из Лондона в Северное море, затем прошли вдоль берегов Норвегии до Норвежского моря, где 3 августа во время шторма разошлись. Два из них под командованием Хью Уиллоби и Корнелия Дюрферта достигли Новой Земли, после чего повернули в сторону Варде и встали 14 сентября на якорь в губе реки Варзина.

Из трех кораблей эскадры уцелел лишь один, капитаном которого был английский мореплаватель Ричард Ченслер. 24 августа 1553 г. Ченслер высадился в Никольском устье Северной Двины. Сохранился подробный рассказ летописца о приезде в Холмогоры на «*малых судах*» посла «*Рыцарта*» (Ричарда) «*от английского короля Эдварда с гостями*» (купцами).

Ченслер благополучно добрался до Москвы. Иван IV Грозный устроил английскому мореплавателю торжественный прием. Русский царь выразил желание установить торговые отношения с Англией. В марте 1554 г. Ченслер покинул Москву, получив грамоту на право свободной торговли с Московским государством, и благополучно вернулся в Лондон.

26 февраля 1555 г. в Лондоне была организована «Московская (русская) компания», которая направила Ченслера своим представителем в новую экспедицию в Белое море. В ноябре 1555 г. Ченслер вновь прибыл в Москву и заключил торговый договор с русским правительством. 20 июля 1556 г. Ченслер вместе с первым русским послом в Англии Осипом Григорьевичем Непеей (вологодским наместником) вышел из порта Св. Николая в Англию. Русское посольство сопровождали 10 холмогорских купцов. На подходе к берегам Шотландии корабль Ченслера попал в сильный шторм. Ченслер и его сын погибли, спасая русское посольство.

Русскому послу О.Г. Непею удалось прибыть к английскому двору. В марте 1657 г. прошли знаменательные переговоры, а в апреле была подписана Декларация об установлении дружественных отношений между Англией и Россией. В соответствии с ней английские купцы получили право беспопыльной торговли в России, а русские – в Англии. В мае О.Г. Непея вернулся в Москву с отчетом о поездке. «Московская компания» английских купцов просуществовала свыше 300 лет до конца XIX в., ее агенты вплоть до 1819 г. совмещали обязанности английских консулов в Архангельске.

10.4. Российские мореплаватели и путешественники

Россия, которая к XVI в. не имела ни военного, ни торгового флота, не могла составить конкуренцию мощным европейским государствам в борьбе за господство на море и приоритетное право торговли с богатыми колониями Атлантического и Индийского океанов. Однако, с середины XVI в. Россия активно включилась в процесс освоения новых земель, обратив свой взгляд на бескрайние просторы Сибири. Завоевание и освоение этой территории, обладающей богатейшими природными запасами, имело для России не только экономическое, но и стратегическое значение, поскольку расширение территории на восток позволило бы отодвинуть границы государства от крупных российских городов и, тем самым, обеспечить надежную защиту от набегов отдельных татарских племен.

Огромная работа по открытию и освоению Сибири происходила в целом мирно. Осуществляли ее казаки-землепроходцы, находившиеся на государственной службе, и собирали дань с покоренных народов. В поисках новых поселений они с каждым годом продвигались все дальше вглубь материка, что, в свою очередь, сопровождалось активизацией процесса заселения Сибири. В это время были заложены новые города: Тюмень (1586 г.), Тобольск (1587 г.), Сургут (1594 г.), Томск (1604 г.), Енисейск (1619 г.), Красноярск (1628 г.), Якутск (1632 г.), Братск (1637 г.).

Одним из первых русских завоевателей Сибири считается казачий атаман Ермак Тимофеевич (?-1585 г.), который в 1581-1584 гг. пересек азиатский континент от бассейна реки Обь до Тихого океана. Поход под предводительством Ермака был предвестником многочисленных российских экспедиций XVII в., что открыли имена замечательных путешественников.

Среди русских землепроходцев особое место занимает Семен Иванович Дежнев (ок. 1605 – 1673 гг.), который с 1638 по 1671 гг. активно занимался освоением и исследованию Сибири. В 1648 г. он совершил экспедицию, во время которой прошел из Северного Ледовитого океана в Тихий, доказав, тем самым, что Азию и Америку разделяет пролив. К сожалению, открытию Дежнева не оказали должного внимания, и его отчет затерялся в архивах Якутска. Лишь в 1736 г. его обнаружил немецкий историк и участник Великой Северной экспедиции Мюллер. Однако Витус Беринг тогда уже успел открыть эту пролив повторно.

По сути, фантастическое для своего времени путешествие совершил Пантелей Демидович Пянда, который во главе небольшого отряда в 1620-1623 гг. одолел речными путями более 8000 км. Во время этого путешествия им были открыты верховья Нижней Тунгуски и Ангары, а также верхняя и средняя Лена.

В середине XVII в. огромное значение в освоении Сибири имели экспедиции российских путешественников-землепроходцев: Ивана Юрьевича Москвитина, который первым достиг побережье Тихого океана и открыл Охотское море; Михаила Васильевича Стадухина, который, преодолевая путь от Охотского острога к Восточно-сибирскому морю, открыл реку Колыма и основал на ней Нижнее-Колымский острог; Ивана Ивановича Реброва (? – 1666 г.), открывшего реку Индигирка и совершившего первое плавание в Восточно-сибирском море; Илью Порфирьева, который открыл реку Яна и Яно-Индигирскую низменность, а также основал город Верхоянск.

Основную роль в исследовании байкальского региона в середине XVII в. сыграли Курбат Афанасьевич Иванов, Семен Скороход и Иван Похабов. Уникальное путешествие совершил Тимофей Булдаков, который в 1649 г. во главе отряда казаков прошел около 200 км по льдам Восточно-сибирского моря – эта экспедиция была первым исторически доказанным пешим путешествием на значительное расстояние.

Первое известное путешествие в Приамурье было осуществлено знаменитым российским землепроходцем Василием Даниловичем Поярковым. Он не только в 1643 – 1646 гг. возглавил экспедицию, во время которой первым проник в бассейн реки Амур, где открыл реку Зея, Амуро-Зейскую равнину, низовье реки Амур до устья, но и совершил первое плавание по Охотскому морю. Сведения о Приамурье, собранные В.Д. Поярковым, были настолько интересными, что уже в 1647 г. одним из самых богатых сибирских купцов Ерофеем Павловичем Хабаровым (ок. 1610 – после 1667 гг.) была организована собственная экспедиция в этот район. Хабаров не был первооткрывателем, но благодаря его деятельности, настойчивости и мужеству Приамурье вошло в состав Русского государства. В это же время свое путешествие совершил и енисейский сотник Петр Бекетов, который прошел по территории Забайкалья и совершил первое плавание по всему Амуру.

Первооткрывателями внутренних районов Камчатки стали Федор Алексеевич Чукичев и Иван Иванович Камчатый, которые совершили в 1658-1661 гг экспедицию в этот район. Первые сведения о вулканах и климате Камчатки, о морях, что ее омывают, и о ее населении сообщил Владимир Васильевич Атласов (ок. 1661 – 1711 гг.), который побывал на полуострове в 1697 – 1699 гг. Он открыл Срединный хребет и Ключевскую сопку, что входит в десятку крупнейших действующих вулканов Земли.

Походы землепроходцев по Сибири не прошли безрезультатно. Возвращаясь из них, казаки привозили составленные во время путешествий

чертежи (карты) и «сказки» (описания) открытых ими земель. Отчеты и сообщения более раннего времени собирались в Тобольске, административном центре Сибири, а начиная со второй половины XVII в. – в Якутске. В 50-х гг. XVII в. по этим отчетам в Тобольске были составлены первые чертежи (карты) Сибири, а в 1667 г. по распоряжению воеводы Петра Годунова был составлен «Чертеж Сибирския Земли», который в 1673 г. был дополнен Степаном Поляковым. В 1698 г. по поручению Петра I Семеном Ремезовым был составлен чертеж Сибири, а в 1701 г. Ремезов закончил свой атлас «Чертежная книга Сибири» (23 карты).

10.5. Поход Ермака в Западную Сибирь

В XV в. Московская Русь окончательно избавилась от монголо-татарского ига. После чего русские сами отправились покорять восток. Больших успехов в покорении восточных земель добился царь Иван Грозный. Им в XVI в. были захвачены и присоединены к России две очень мощные крепости Казань и Астрахань. Города эти были очень богатыми, а также имели важное стратегическое и торговое значение. На тот момент серьезную опасность русским могла представлять лишь Синяя Орда (территория от Тюмени до Мангышлака). Хан Синея Орды Кучум тревожил своими набегами города, расположенные на освоенной русскими территории. Из таких поселений выделялся город купцов Строгоновых, которые дабы обезопасить себя от неприятеля наняли для экспедиции на восток отряд атамана Ермака в 1581 г.

Отряд численностью в 840 человек был сформирован на территории Пермского края. Деятельное участие в оснащении отряда всем необходимым приняли сами купцы Строгановы. Казаки Ермака прибыли в Пермский край по их приглашению в 1579 г. для защиты их владений. Поход осуществлялся без ведома царских властей, и историк Карамзин назвал его участников «*малочисленной шайкой бродяг*». Костяк завоевателей Сибири составили волжские казаки в числе пяти сотен во главе с такими атаманами как Ермак Тимофеевич, Иван Кольцо, Матвей Мещеряк, Никита Пан, Яков Михайлов.

1 сентября 1581 г. отряд поднялся по рекам Чусовой и Серебряной (притоки Камы) до Тагильского перевала в Уральских горах. С топором в руках казаки сами прокладывали себе путь, расчищали завалы, валили деревья, рубили просеку. У них не было времени и сил разровнять каменистый путь, вследствие чего они не могли волочить суда по земле. По словам участников похода, они тащили суда в гору на руках. На перевале казаки построили земляное укрепление – Кокуй-городок, где зимовали до весны. Сплывившись по Тагилу, выплыли в Туру.

Первая стычка казаков с сибирскими татарами произошла в районе современного города Туринск, где воины князя Епанчи обстреляли Ермака из луков. Здесь Ермак при помощи пищалей и пушек разогнал конницу мурзы Епанчи. Затем казаки без боя заняли городок Чинги-туру (Тюменский район). На месте современной Тюмени было взято множество сокровищ: серебро, золото и драгоценные сибирские меха.

22 мая в устье Туры казакам пришлось принять бой с шестью татарскими князьками. На Тоболе произошли сражения у Караульного яра, 21 июля произошло сражение у Бабасанских юрт. У Долгого яра (совр. Тобольского района) сибирские татары вновь обстреляли стрелами войско Ермака. 14 августа произошло сражение у Карачин-городка. Ермак взял его улус мурзы Карачи и в нем богатую добычу, запасы и множество кадей царского меду.

4 ноября Кучум решил встретить казаков недалеко от места сливания Тобола и Иртыша у Чувашского мыса. Поджидая казаков, хан собрал большие силы – почти 15 тыс. чел. В решающей битве были с Кучумом наемники, остяцкие и вогульские князьки с личными дружинами. Силы были не лучшие, так как самые боеспособные силы Кучума ушли в набег на Пермь. Местное население не оказало особенной поддержки Кучуму. Кучум потерпел поражение и отступил в Ишимскую степь.

8 ноября 1582 г. атаман занял Кашлык – тогдашнюю столицу Сибирского ханства. Через четыре дня ханты привезли в дар завоевателям пушнину и съестные припасы, главным образом рыбу. Ермак «лаской и приветом» встретил их и отпустил «с честью». За хантами потянулись с дарами местные татары, бежавшие ранее от русских. Ермак принял их так же ласково, позволил вернуться в свои селения и обещал защищать от врагов, в первую очередь от Кучума. Затем стали являться с пушниной и продовольствием ханты из левобережных районов – с рек Конда и Тавда. Всех являвшихся к нему Ермак облагал ежегодной обязательной податью. С племенной верхушки Ермак брал присягу в том, что их народ будет своевременно платить дань. После этого они рассматривались как подданные русского царя.

В декабре 1582 г. военачальник Кучума, Маметкул, истребил из засады один казацкий отряд на Абалацком озере, но 23 февраля казаки нанесли новый удар Кучуму, взяв в плен Маметкула на реке Вагае.

В конце 1582 г. Ермак направил в Москву посольство во главе со своим верным помощником Иваном Кольцо известить царя о разгроме Ку-

чума. Царь Иван IV оказал казацкой делегации Ивана Кольцо милостивый прием, щедро одарил и отправил обратно к Ермаку. 10 мая 1583 г. князь Семен Болховской получил указ царя проследовать в Сибирь с дружиной в 300 стрельцов. Кроме этого, Строгановым предписывалось предоставить Болховскому 40 добровольцев из числа своих людей. На пути в Сибирь Болховской с отрядом остановился на зиму 1583 – 1584 гг. на территории Строгановых. Но отряд прибыл в Кашлык только в ноябре 1584 г., а казаки не заготовили необходимого количества провианта.

Лето 1583 г. Ермак употребил на покорение татарских улусов по рекам Иртышу и Оби, встречая везде упорное сопротивление, и взял город Назым. Зимой 1584 – 1585 гг. температура в окрестностях Кашлыка падала до -47° , начинали дуть ледяные северные ветры. Глубокие снега делали невозможной охоту в таежных лесах. В голодное зимнее время волки собирались большими стаями и появлялись возле жилищ. Стрельцы не пережили сибирскую зиму. Они все погибли, так и не приняв участия в войне с Кучумом. Умер и сам Семен Болховской, назначенный первым воеводой Сибири. После голодной зимы численность отряда Ермака катастрофически сократилась. Чтобы сберечь уцелевших людей, Ермак старался избежать столкновений с татарами.

В марте 1585 г. на реке Туре восстал изъявлявший прежде покорность Ермаку мурза Карача, внезапно истребивший отряд казака Ивана Кольцо. Восставшие татары подошли к Кашлыку и блокировали в нем войско Ермака, но 12 июня 1585 г. атаман Матвей Мещеряк предпринял вылазку, в ходе которой смог отогнать татар от города. При этом его отряд понес большие потери. В войске Ермака оставалось меньше половины от числа тех, кто покинул под его знаменами Пермский край в 1581 г. Три из пяти казачьих сотников были мертвы.

В ночь на 6 августа 1585 г. Ермак погиб вместе с небольшим отрядом в устье Вагая. Удалось спастись лишь одному казаку, который и принес в Кашлык печальную весть. Казаки и служилые люди, остававшиеся в Кашлыке, собрали круг, на котором решили не зимовать в Сибири. Уводил остатки войска Ермака на родину атаман Матвей Мещеряк.

В конце сентября 1585 г. в Кашлык прибыло 100 служилых людей под командой Ивана Мансурова, посланных на помощь Ермаку. В Кашлыке они никого не застали. При попытке возвратиться из Сибири путем своих предшественников – вниз по Оби и далее «через Камень» – служилые люди были вынуждены из-за «смерзения льда» поставить «град над Обью против устья реки» Иртыша и в нем «седоша зимовати». Выдержав здесь осаду, люди Ивана Мансурова летом 1586 г. возвратились из Сибири.

Третий отряд, прибывший весной 1586 г. и состоявший из 300 человек под руководством воевод Василия Сукина и Ивана Мясного, привез с собой «*письменного голову Данилу Чулкова*» «для заведения дел» на месте. Экспедиция, судя по ее результатам, была тщательно подготовлена и экипирована. Для утверждения в Сибири власти русского правительства она должна была основать первый сибирский правительственный острог и русский город Тюмень.

10.6. Походы отрядов В. Пояркова и Е. Хабарова

После Ермака, первопроходцами, которым принадлежат значительные успехи в освоении Сибири, были Василий Поярков и Ерофей Хабаров.

Василий Данилович Поярков был родом из северных районов Европейской части России и в Сибири оказался во второй половине 1630-х гг. Человек он был умный и образованный, поэтому вскоре стал чиновником по особым поручениям при якутском воеводе Петре Головине. Именно по его указу в июле 1643 г. Поярков во главе отряда, состоящей из 132 казаков и добытчиков пушного зверя, отправился на юго-восток Сибири, чтобы исследовать край, называемый Даурия. Фактически, это была разведывательная экспедиция с целью сбора сведений и подготовки присоединения этих земель к России.

Первый этап пути экспедиции Пояркова проходил по рекам Лена, Алдан и далее, к пределам Станового хребта. Здесь отряд разделился на две части. Первая, численностью 90 человек, отправилась к реке Зея, где и начинались даурские земли. В ожидании прихода оставшихся, Поярков производил разведку местности, интересуясь в особенности рудами и пушниной. Перезимовав и дождавшись подхода второго отряда, весной 1644 г. экспедиция отправилась дальше вдоль Зеи. Дойдя до Амура летом того же года, Поярков принял решение направиться к его устью. Плавание, в результате которого были получены новые сведения о землях вдоль Амура вплоть до Тихого океана, было нелегким. Несколько десятков человек погибло в ходе стычек с местными жителями и в результате несчастных случаев. Добравшись до устья поздней осенью, Поярков с оставшимися членами экспедиции остался на зимовку, а весной 1645 г. на построенном судне вышел в Охотское море и направился к северу. Добравшись осенью до реки Ульи и перезимовав в ее устье, весной следующего года экспедиция направилась на запад, к Алдану. Выйдя к реке, Поярков через несколько недель дошел до Лены и 12 июня 1646 г. вернулся в Якутск. Вместе с ним в живых к тому моменту осталось всего 20 человек. Но в результате этой экспедиции впервые были получены сведения об огромном пространстве, лежащем между Байкалом и Тихим океаном.

Дело Пояркова продолжил Ерофей Павлович Хабаров. Первое известное путешествие в Сибирь совершил он еще в 1625 г., когда ходил в сибирский город Мангазею. Затем последовали новые путешествия к Тобольску. Поселившись затем в сибирских землях, Хабаров несколько лет занимался земледелием, добычей соли и торговлей, ничем особенным не отличаясь от прочих русских промышленников, живших в те времена в этих краях.

Однако в 1648 г. он подал якутскому воеводе Дмитрию Францбекову прошение об организации экспедиции в Даурию. Это прошение было удовлетворено, и летом 1649 г. Хабаров во главе отряда численностью 80 человек выступил из Якутска на юг. Первая экспедиция оказалась достаточно успешной. Подробно разведав территорию вплоть до Амура и вернувшись в следующем году назад, Хабаров оправился во второй поход уже во главе отряда 180 человек. С такими силами ему удалось закрепиться на Амуре и принять в российское подданство местных жителей. Дождавшись подхода нового отряда из 130 человек, в 1651 г. Хабаров отправился вниз по течению, составляя подробные карты местности и принимая в состав России земли, лежащие вдоль Амура.

Поход продолжался почти два года, с остановками на зимовки. За это время произошел бунт части отряда, отказавшегося идти дальше. Он был подавлен, однако это затормозило продвижение дальше. Сил, оставшихся с Хабаровым, было недостаточно для удержания под контролем столь обширной территории. Поэтому ему на помощь был выслан отряд, направленный по специальному распоряжению царя Алексея Михайловича. В августе 1653 г. произошла его встреча с экспедицией Хабарова. Однако, в результате интриг, последний вскоре был отстранен от руководства и обвинен в злоупотреблении властью. Будучи доставленным в Москву, он более года находился под следствием. Наконец, все обвинения с него были сняты, а сам Ерофей Хабаров назначен управлять только что образованной Усть-Кутской волостью. Сюда он направился в 1655 г. и пребывал до самой смерти в 1671 г. Известно, что в 1667 г. Хабаров подавал новое прошение об организации экспедиции по Амуру к берегам Тихого океана, однако судьба этого прошения неизвестна.

10.7. Дипломат-путешественник П.А. Толстой

Одним из самых необычных русских учеников за границей в эпоху Петровских реформ стал Петр Андреевич Толстой, который в возрасте 52 лет, будучи уже дедушкой, испросил у царя разрешение отправиться в Италию для изучения военно-морской науки. Несомненно, он руководствовался исключительно карьерными соображениями, рассчитывая за-

воевать расположение Петра I. И его расчет оправдался. До заграничного путешествия он, несмотря на солидный возраст, имел только скромный чин стольника, а по возвращении в Россию стремительно продвинулся по службе и вскоре стал одним из самых выдающихся русских дипломатов.

Толстой выехал из Москвы 26 февраля 1697 г. вместе с 37 отпрысками знатнейших фамилий. Его сопровождали только солдат-охранник и слуга. Толстой пересек границу России 23 марта, а неделю спустя переправился на пароме через Днепр и оказался «в городе короля польского» Могилеве, откуда добрался до Вены.

В дороге Петр Андреевич собственноручно вел путевой дневник, содержащий замечательные подробности его повседневной жизни. *«И ехал я, – пишет путешественник, – от Вены до итальянской границы 12 дней, где видел много смертных страхов от того пути и терпел нужду и труды от прискорбной дороги».* Особенно труден был переход через Альпы: *«...не столько я через те горы ехал, сколько шел пеш, и всегда имел страх смертный пред очима».*

В Италии Толстой, не ограничившись изучением военно-морского дела, проявлял невероятную любознательность. Он посещал правительственные учреждения, ватиканские дворцы, предприятия, госпитали, учебные заведения, зверинцы и другие места, которые считал достойными своего внимания.

Толстой интересуется самыми разнообразными предметами. Он описывает церкви и монастыри в Речи Посполитой, Италии и Вене, рассказывает о католическом богослужении, на котором ему довелось присутствовать, очень подробно характеризует магнатов Речи Посполитой, сообщает о деталях их жизни, перечисляет предметы роскошной обстановки. Он повествует также о железодельном производстве в Силезии, рассказывает о художественных воротах в Ольмюце (совр. Оломоуц, Чехия), виноградниках и огородах на пути в Вену, парках и фонтанах в императорской резиденции Шенбрунн. Особое внимание Толстого привлекла венская больница, поразившая его своими размерами. В Италии путешественник удивляется великолепию ухоженных садов и роскоши дворцов.

В Вене Толстой пробыл лишь 6 дней, но успел увидеть и описать очень многое. Он обратил внимание на отсутствие деревянных строений в городе, на обилие церквей и монастырей, на проезжающие по улицам «изрядные» кареты. Наибольший интерес представляет та часть «Путевого дневника» Толстого, в которой запечатлено его пребывание в Италии. Петр Андреевич посетил Венецию, Бари, Неаполь, Рим, Флоренцию, Болонью, Милан и Сицилию. Ему не удалось побывать лишь на северо-западе Апеннинского полуострова – в Турине.

В Италию Толстой прибыл уже с достаточно обширным багажом впечатлений. Например, путешественника не могли теперь удивить каменные здания и вымощенные улицы итальянских городов. Но Венеция поразила его: каналы вместо улиц и передвижения по городу на лодках пленили воображение человека, прожившего почти всю свою жизнь в сухопутной Москве.

Особый восторг у Толстого вызывали фонтаны, которые он видел во всех итальянских городах, а также в Варшаве и Вене. Но ни с чем не сравнимы были фонтаны Рима и окрестных парков. Некоторые из них он описал на страницах своего дневника. Путешественнику довелось наблюдать также фонтаны с сюрпризами, обливавшие водой всякого, кто наступал на секретный механизм.

Обустройство повседневного быта приезжего в каждом новом городе начиналось с поиска подходящей гостиницы. Комфорт и роскошь этих заведений были в диковинку немолодому стольнику, привыкшему к грязным и тесным комнаткам российских постоялых дворов и харчевен. В Венеции каждому приезжему иностранцу *«отведут комнату особую; в той же палате будет изрядная кровать с постелью, и стол, и кресла, и стулы, и ящик для платья, и зеркало великое, и иная нужная потреба»*. Слуги *«постели перестилают по вся дни, а простыни белые стелят через неделю, также палаты метут всегда и нужные потребы чистят»*. Кормили гостей дважды в день – обедом и ужином. На стол подавалось вдоволь виноградных вин и фруктов.

Петра Андреевича более всего удивляло наличие в гостиничных комнатах белоснежного постельного белья – в России он к этому не привык. Где бы ни останавливался на ночлег Толстой, он обязательно отмечал, что ему предоставили *«палату изрядную, где спать, и в ней кровать с завесом и постелию чистою»*. Почти в каждом рассказе о пребывании в европейских гостиницах фигурирует упоминание о *«белых простынях»*. Особенным убранством отличались римские гостиницы для иностранцев.

В Венеции Толстому довелось побывать на маскараде, что произвело на него неизгладимое впечатление. *«И так всегда в Венеции увеселяются, – отметил он, – и не хотят быть никогда без увеселения, в которых своих веселостях и грешат много, и, когда сойдутся на машкарах на площадях к собору Святого Марка, тогда многие девицы берут в машкарах за руки иноземцев приезжих и гуляют с ними и забавляются без стыда»*. Путешественник особо подчеркнул при этом, что венецианки *«ко греху телесному зело слабы»*. Зато неаполитанские женщины, по его мнению, были целомудренны и скромны.

Путешественник обратил внимание еще на одно обстоятельство, весьма странное с точки зрения русского человека того времени: повсюду в Италии продавалось огромное количество разнообразных вин, однако пьяных нигде не было видно. *«Пьянство в Риме под великим зазором, – пояснил Толстой, – не токмо в честных людях, и между подлым народом пьянством гнушаются».*

Русский путешественник не довольствовался случайными впечатлениями от увиденного, а специально ездил осматривать разного рода достопримечательности. Иногда он осматривал достопримечательности в сопровождении гида. Например, в Риме папа Иннокентий XII прикрепил к московскому гостю своего конюшего, который показывал ему город.

Толстой не забывал об обязанностях ученика, поэтому с особым вниманием осматривал учебные заведения. Так, его очень заинтересовало принадлежавшее иезуитам платное училище в Неаполе. Дворянских детей обучали там не только основам различных наук, но и фехтованию, танцам, верховой езде.

Толстой отправился в заграничное путешествие не ради отдыха и экскурсий, его основной задачей являлось обучение военно-морскому делу. Итальянская морская практика Петра Андреевича продолжалась в общей сложности два с половиной месяца. В первое, самое продолжительное плавание он отправился из Венеции 10 сентября 1697 г., а вернулся 31 октября. Второе морское путешествие было менее продолжительным. Толстой отбыл на корабле из Венеции в Дубровник 1 июня 1698 г., но обратно на этом судне не поплыл, а был высажен на юге Италии, в Бари, по суше добрался до Неаполя, а оттуда 8 июля отправился в третье плавание. Корабль с русским путешественником на борту держал путь на Мальту с заходом на Сицилию. Между двумя этими островами Толстого ждало опасное морское приключение. 16 июля фелюга, на которой он находился, встретила в море с тремя турецкими кораблями, каждый из которых имел на вооружении 60 пушек. Вступить в сражение с превосходящими силами противника было бы безрассудно, поэтому итальянское судно поспешило ретироваться в Палермо, где на время укрылось в гавани вместе с тремя мальтийскими галерами. После ухода из сицилийской акватории турецких кораблей можно было продолжить путь.

Накануне отъезда из Венеции на родину, 30 октября 1698 г., венецианский дож выдал Толстому аттестат, подводивший итоги овладению им военно-морской наукой, из которого следует, что русский навигатор прошел курс теоретической подготовки и получил навыки кораблевождения,

управляя судном во время осенних штормов. Кроме того, в аттестате отмечено, что русский волонтер ознакомился в Италии с географией и математикой. Если верить этим оценкам, получалось, что в лице вернувшегося на родину волонтера Россия могла бы приобрести превосходного моряка. Однако проверить это не удалось – Петр Андреевич более не служил на море ни одного дня. Петр I использовал его на дипломатической и административной работе.

10.8. Путешествие на Мальту Б.П. Шереметева

В конце XVII в. Европа принимала Великое посольство русского царя. Оно позволило молодому Петру Алексеевичу и его приближенным близко познакомиться с европейскими странами, бытом и традициями. Одновременно с этим пышным и многолюдным посольством менее заметные путешественники отправились в различные уголки Европы. Одним из ярких примеров путешествий того времени является путешествие знатного боярина Бориса Петровича Шереметева на Мальту через страны Европы. Однако данное путешествие является уникальным, поскольку целью поездки было не изучение зарубежного опыта, наук и искусств, а всего лишь путешествие в качестве туриста. Хотя в царской грамоте и значилось, что боярин Б.П. Шереметев следует в Италию и на Мальту по *«охоте царя Петра»*, сам он объяснял свою поездку на остров желанием *«большую себе к воинской способности воспринять охоту»*. Очевидно, что он имел и дипломатические поручения, связанные с вхождением России в антитурецкий союз.

Посещение Мальты было подробно описано Б.П. Шереметевым. Его сын в 1773 г. опубликовал в Москве «Записки путешествия генерал-фельдмаршала российских войск тайного советника и кавалера мальтийского, Святого Апостола Андрея, Белого Орла и прусского ордена графа Б.П. Шереметева».

Путь Шереметева лежал через Речь Посполитую, переживавшую в то время смутные дни борьбы за корону партий Августа II и принца Франсуа-Луи де Бурбон-Конти. Шереметев ехал под именем ротмистра Романа, с небольшой свитой, отказавшись от всякой пышности. Тем не менее, разнесся слух, что боярин Шереметев едет к королю условиться насчет действий сосредоточенных, будто бы, на границе русских войск против конфедератов. Два раза арестовывали его противники Августа, и только путем богатого выкупа удавалось ему получить свободу; под Замостьем Шереметев подвергся нападению трех хоругвей, приведенных старостой Грабовецким Лашем, и спасся от верной смерти исключительно благодаря за-

ступничеству княгини Радзивилл. 5 ноября Шереметев прибыл в Краков, где остановился в доме, приготовленном ему по приказанию короля. Немедленно по приезде явились к нему с приветствиями гетман Литовский, стражник коронный и секретарь Августа Клейст. Аудиенция у короля, состоявшаяся 6 ноября, носила, по желанию Шереметева, частный характер. Легкое нездоровье задержало Бориса Петровича в Кракове почти на три недели и только 25 ноября, обменявшись подарками с королем и знатнейшими из вельмож, он выехал в Вену, куда прибыл 10 декабря. Император выслал ему на встречу свою карету и переводчика Адама Смилля с приветствием. 17 декабря Шереметев, сменив боярский наряд на немецкое платье, вручил Леопольду письмо Петра.

В Вене боярин оставался почти целый месяц, осматривая местные церкви и монастыри и пируя с австрийскими вельможами, которых он щедро одарял привезенными с собой мехами. 5 января 1698 г. Шереметев переехал в Баден, в сопровождении иезуита Вольфа, а оттуда отбыл в Венецию, где в то время находились его братья Василий и Владимир. В Венеции Шереметев жил с 5 февраля по 3 марта, затем через Падую, Феррару, Лорет, Сполетто проехал в Рим, куда прибыл 21 марта. С почетом принятый папой, допустившим его к руке и благословившим образом Спасителя и крестом с частицей древа Креста Господня, Шереметев проводил время в осмотрах бесчисленных церквей и монастырей Вечного города; 4 апреля, отправив папе и его приближенным богатые дары, Шереметев выехал в Неаполь, оттуда в Сицилию, и 2 мая высадился на Мальте, где встретил самый почетный прием у магистра Раймунда Переллоса Рокафула и рыцарей.

Сам Борис Петрович, живший на Мальте в доме Великого Магистра Никола Котонера, оставил «Записки путешествия генерал-фельдмаршала российских войск Бориса Петровича Шереметева в европейские государства в Краков, в Вену, в Венецию, в Рим и на Мальтийский остров», записанные дьяконом Петром Артемьевым и впервые опубликованные в Санкт-Петербурге в 1773 г. сыном фельдмаршала. В записках приводится полное описание событий, произошедших во время проживания Б.П. Шереметева на острове Мальта.

Шереметев стал первым русским кавалером Мальтийского ордена Большого Креста с брильянтами, который вручил ему вместе с патентом на него сам Великий Магистр Раймонд де Перейлос де Рокафюль в своем дворце.

Таким образом, Б.П. Шереметев действительно считался частным лицом, путешествующим за границей в качестве туриста, и отправился на Мальту по своему собственному желанию. И хотя Шереметев отправился за границу «по охоте своей», неофициальной целью своего путешествия он имел заключение против турок военного союза с мальтийскими кавалера-

ми, которое подтверждается информацией, что была оставлена самим Шереметевым в своих записках. На Мальте Шереметева встретили необычайным образом. В нем видели победителя турок, т.е. человека, способствовавшего решению задачи, которую преследовал Мальтийский орден, и наградили мальтийским крестом. Заканчивается путешествие Шереметева подробным рассказом о получении мальтийского «кавалера». Путешествие боярина Б.П. Шереметева является одной из самых ярких страниц в летописи развития отношений России с Западом, поскольку эти отношения положили основу регулярных посещений российскими людьми европейских стран в качестве туристов.

10.9. «Дневник путешествия в Московию» И.Г. Корба

«Дневник путешествия в Московское государство Игнатия Христофора Гвариента, посла императора Леопольда I к царю и великому князю Петру Алексеевичу в 1698 г., веденный секретарем посольства Иоганном Георгом Корбом» – является образцом путевых заметок, описывающих визиты иностранных посольств в Россию. Немалая часть этих описаний принадлежит перу дипломатов Священной Римской империи, поддерживавшей с Россией регулярные дипломатические отношения с начала XVI в. Посольство И.Х. Гвариента было отправлено в Москву в 1698 г. после того, как Священная Римская империя, Венеция, Речь Посполитая и Россия в 1697 г. подписали договор, направленный против Турции. И хотя создать общеевропейский союз для отражения турецкой агрессии не удалось, дипломатическое сближение России со странами Западной Европы в конце XVII в. явилось значительным этапом в процессе становления России как мировой державы. Кроме сочинения Корба, миссия Гвариента отражена и в донесениях самого посла, опубликованных Н.Г. Устряловым с оригиналов, хранящихся в Венском Императорском архиве.

Книга Корба быстро приобрела большую известность. Российские власти отреагировали на нее крайне негативно. Резидент в Вене князь П.А. Голицын, считая автором книги И.Х. Гвариента, писал главе Посольского приказа Ф.А. Головину: *«Цесарь хочет послать в Москву посольство, чего добивается Гвариент, бывший пред тем посланником в Москве; он выдал книгу о состоянии и порядках Московского государства. Не изволишь ли, чтобы его к нам не присылали: истинно, как я слышал, такова поганца и ругателя на Московское государство не бывало; с приезде его сюда, нас учинили барбарами и не ставят ни во что...»*. Гвариент счел нужным оправдаться и писал Ф.А. Головину: *«Молю не винить меня в чужом деле. Я ни словом, ни делом в том не участвовал. Это сочинение секретаря моего, которому нельзя было возбранить... что-либо напечатать, потому что он*

не здешней стороны, а из другой области...». В другом письме, вероятно, к П.П. Шафирову, Гвариент писал: *«Как я могу отвечать за книгу, изданную не царским подданным, но под запрещением других князей живущим? Сверх того, по моему мнению, в ней более похвального, кроме некоторых смехотворных и неверных описаний»*. Тем не менее петровские дипломаты настояли на отстранении Гвариента от назначения послом в Россию и добились запрещения книги и уничтожения нераспроданной части тиража, что сделало ее библиографической редкостью. Столь болезненная реакция российской дипломатии была вызвана тем, что появление книги Корба совпало с разгромом русских войск Карлом XII под Нарвой, существенно подорвавшим международный престиж России.

Корб первым из иностранных авторов описал Россию при Петре I. Ему довелось быть свидетелем одного из самых драматических событий петровского царствования – стрелецкого восстания 1698 г. В бытность свою при московском дворе Корб не раз встречался с приближенными Петра: Л.К. Нарышкиным, Б.А. Голицыным, Е.И. Украинцевым, А.Д. Меншиковым и др., не раз он видел царя и пировал с ним за одним столом. В числе информаторов Корба был знаменитый генерал П.И. Гордон, сообщивший ему подробности сражения со стрельцами под Воскресенским монастырем. От Гордона Корб получил чертежи военных сооружений, которые привел в конце своей книги. Наблюдения очевидца, отразившие личность молодого царя, быт и нравы московского двора, ход реформ и их восприятие в русском обществе, имеют большое значение. Исключительно ценным является описание Корбом страшного «стрелецкого розыска», находящее детальное подтверждение в русских источниках. К свидетельствам Корба обращались люди искусства, работавшие над произведениями, посвященными петровской эпохе.

Вместе с тем запискам Корба свойственны те же черты, которые отличают большинство иностранных сочинений о России, в первую очередь пренебрежительное отношение к русским. Он слабо верит в успех преобразовательной политики царя, чьи подданные – *«сущие варвары»*. Самим Петром Корб восхищается; его привлекает стремление российского государя к западноевропейской культуре. В то же время Корб не закрывает глаза на деспотизм и жестокость Петра, на грубость его забав, так что в целом нарисованный им портрет царя получился живым и убедительным.

В сочинение Корба вкрались многочисленные ошибки, связанные с незнанием им языка и истории России, а также с тем, что в качестве источников он пользовался исключительно устными сообщениями. Значительна путаница в приведенных автором географических названиях и именах; особенно это касается списков иностранных офицеров, служивших в России.

10.10. Кругосветные путешествия англичан и французом (Бугенвиль, Байрон, Дж. Кук)

Мореплавателем, который первым из французом совершивший кругосветное плавание, является Луи Антуан де Бугенвиль. Родился он в Париже, в семье нотариуса. В молодости Бугенвиль занимался математикой, потом служил в армии, воевал с англичанами в Канаде во время Семилетней войны, затем против войск прусского короля. Получив юридическое образование, Бугенвиль был на дипломатической службе, затем поступил в военный флот, где в 1763 г. стал капитаном фрегата. В 1763 – 1765 гг. Бугенвиль исследовал Мальвинские острова и основал там французскую колонию. Однако острова вскоре были уступлены Испании. В 1766 – 1769 гг. мореплавателем возглавлял первую французскую кругосветную экспедицию на двух кораблях – фрегате «Будез» («Сердитый») и транспортном судне «Этуаль» («Звезда»). Целью плавания было открытие новых земель для французских колоний, а также стремление раздобыть на голландских Молуккских островах семена и ценные саженцы деревьев, «дающих пряности». Их намеревались культивировать на французском острове Маврикий. Экспедицию сопровождали также естествоиспытатели и другие ученые.

5 декабря 1766 г. «Будез» отплыл из порта Сен-Мало. Транспортное судно с дополнительным грузом продовольствия присоединилось к нему в июне 1767 г. на Мальвинских островах. Корабли через Магелланов пролив вышли в Тихий океан лишь 25 января 1768 г. В конце марта мореплавателем открыл несколько атоллов в архипелаге Туамоту. 6 апреля суда бросили якоря у северного побережья Таити, где были встречены туземцами с радостью и гостеприимством. Вскоре, однако, идиллические отношения испортились, и Бугенвиль, взяв с собой таитянина Аутуру, пожелавшего посетить Францию, пошел к другим островам Полинезии. По пути он посетил острова Самоа и Новые Гебриды. У края Большого Барьерного рифа Бугенвиль повернул на север, не достигнув Австралии. В Коралловом море были открыты острова из архипелага Луизиада, а северо-восточнее от него экспедиция вторично открыла Соломоновы острова, достигнутые в 1568 г. А. Менданьей, но которые позже не удавалось найти. Бугенвиль посетил также острова Шуазель и один из Соломоновых островов.

Плавание по Тихому океану осложнилось тем, что оставшаяся провизия *«испортилась и от нее шел смрад»*. Половина экипажа заболела цингой. Наконец корабли добрались до порта Буру на Молуккских островах. Здесь голландцы разрешили французам сделать стоянку. Моряки смогли купить провиант, подлечиться и отдохнуть. В конце сентября ко-

рабли пошли в Батавию (ныне Джакарта). Отдохнув и запасшись продуктами, путешественники взяли курс на Маврикий, которого достигли 7 ноября. Там «Этуаль» был оставлен на ремонт. Обойдя мыс Доброй Надежды, Бугенвиль и его спутники вернулись в порт Сен-Мало в марте 1769 г. За время плавания погибли семеро членов экипажа. Саженцев пряных растений Бугенвиль не привез, однако собрал богатые сведения по географии, навигации, торговле и военному делу. Своим кругосветным путешествием он значительно обогатил карту мира. Участие в экспедиции естествоиспытателей, астрономов и других ученых сделало ее весомой в научном отношении.

Свое плавание Бугенвиль описал в книге, изданной в 1771 г., с ценными сведениями по географии и этнографии. В 1772 г. он стал секретарем Людовика XV, затем служил коммодором в операциях французского флота в Северной Америке в 1779-1782 гг. в поддержку американцев в Войне за независимость США. Во время Великой французской революции Бугенвиль избежал резни в Париже в 1792 г. и поселился в своем поместье в Нормандии. После революции он вышел в отставку в чине вице-адмирала. Во времена Директории Бугенвиль был избран членом Французской академии наук. Император Наполеон Бонапарт дал ему звание сенатора, члена Почетного легиона и титул графа. Умер мореплаватель в Париже. Именем Бугенвиля назван остров в группе Соломоновых островов и глубоководная впадина возле него, пролив в группе островов Новые Гебриды, а также растение.

В 60-х гг. XVIII в. разгорелось англо-французское соперничество на океанах. На поиски Южного материка и новых или «потерянных» островов с целью подготовить их захват одна за другой направлялись экспедиции. Англичанин Джон Байрон плавал вокруг света, участвуя в каперской экспедиции Джорджа Ансона, и описал это плавание. В 1764 г. Д. Байрон был послан на поиски земель, «на которые до сих пор не ступала нога европейца», в первую очередь атлантической «Земли Пепис», якобы открытой англичанами в 1684 г. у 47° ю. ш. Байрон «ошибся» на пять градусов широты, смешав «Землю Пепис», которую, разумеется, не нашел, а может быть и не искал, с Мальвинскими островами, высадился там и объявил их британским владением.

Оттуда он перешел к Огненной Земле, где высаживался в нескольких местах и наблюдал быт огнеземельцев; он описывал их как «самые жалкие человеческие создания», которые ему, кругосветному мореплавателю, приходилось видеть.

Пройдя вокруг мыса Горн в Тихий океан, Д. Байрон и там занялся поисками южных земель, в том числе открытых и потерянных испанцами

Соломоновых островов, но нашел только небольшие острова. 7 июня 1765 г. он прошел через архипелаг Туамоту, посетил острова Кука, 24 июня обнаружил несколько атоллов из групп Токелау и Гилберта. Следуя затем через Маршалловы, Марианские и Филиппинские острова и посетив Яву, Д. Байрон, обогнув мыс Доброй Надежды, вернулся на родину в 1766 г. В 1767 г. один из его спутников издал описание этого плавания.

В августе 1766 г. из Англии были посланы в Тихий океан на поиски южных земель корабли «Дельфин» и «Своллоу» («Ласточка»), постоянно отстававшая (судно было очень ветхим). У западного выхода из Магелланова пролива во время шторма в апреле 1767 г. они разлучились. Сэмюэл Уоллис на «Дельфине», решив, что «Своллоу» затонул, взял курс сначала на северо-запад, примерно у 35° ю.ш. повернул на север и шел близ 100° з.д. до широты острова Пасхи. Оттуда ветры снесли судно к северо-западу, а за 20° ю.ш. С. Уоллис направился на запад. 6-13 июня он обследовал центральную часть архипелага Туамоту и впервые нанес на карту и дал названия пяти атоллам. Западнее, возможно вторично, после испанцев, 17 июня он открыл небольшой остров Мехетиа, а на другой день – вулканический остров Таити (1040 км^2) и несколько других. Всю группу он назвал в честь Лондонского Королевского общества архипелагом Общества.

На плодородном, густонаселенном Таити С. Уоллис провел около месяца. Следуя дальше, он обнаружил 16 августа и нанес на карту небольшой остров Уоллис (местное название Уза). Хотя его корабль дал течь, С. Уоллис поднялся в северное полушарие выше 11° . В пути он открыл несколько атоллов в Экваториальной Полинезии и в группе Маршалловых, в том числе 3 сентября – Ронгерик. Затем через Моллукки он прошел в Индийский океан, обогнул мыс Доброй Надежды и прибыл в Лондон в мае 1768 г. Это кругосветное плавание вошло в историю навигации, так как С. Уоллис первый на практике довольно верно устанавливал положение островов Океании, применяя новый способ определения долготы, основанный на наблюдениях угловых расстояний между Луной и звездами. Сделать это С. Уоллис мог потому, что петербургский академик Леопард Эйлер к тому времени разработал теорию движения Луны, а астрономы Гринвичской обсерватории установили положения ряда звезд.

Филипп Картерет на «Своллоу», увлекаемый штормом на север от Магелланова пролива, подошел к островам Хуан-Фернандес для пополнения запасов питьевой воды. Потратив некоторое время на безуспешные поиски земель близ тропика Козерога, якобы найденных испанцами, он повернул на запад с небольшим уклоном к югу судно двигалось через ак-

ваторию, вместо которой на картах того времени показывалась суша. 2 июля 1767 г. у 25° ю.ш. и 130° з.д. он открыл небольшой остров Питкэрн и назвал в честь гардемарина Роберта Питкэрна, первым обнаружившего этот клочок суши ($4,5 \text{ км}^2$). Оттуда Ф. Картерет направился к северо-западу, 11-12 июля усмотрел несколько атоллов в южной части архипелага Туамоту и высадился на одном из них (Дьюк-оф-Глостер). Затем в течение месяца в поисках Соломоновых островов он двинулся сначала на запад, держась приблизительно 20° ю.ш., по достижении 152° з.д. повернул на северо-запад и, наконец, близ 7° ю.ш. и 175° з.д. вновь на запад с уклоном к югу. 12 августа Ф. Картерет открыл остров Ваникоро в архипелаге Санта-Крус, а через восемь дней увидел относительно большой остров Малаита, не подозревая, что это один из давно разыскиваемых Соломоновых островов. На корабле к тому времени половина команды болела цингой, многие скончались, болен был и сам капитан, буквально бредивший этими «неуловимыми» островами, к северу от которых его корабль шел 25 августа. От атолла Килинаулау (второе название – Картерет), у 5° ю.ш., моряки повернули на запад к Новой Британии и, идя по безымянному проливу шириной около 60 км, справа, т.е. на севере, видели «Зеленые острова» (Грин-Айлендс, так и на современных картах), а слева, т.е. на юге, – остров Бука, самый северный из Соломоновых островов.

В южной береговой линии Новой Британии, на карте У. Дампира непрерывной, Ф. Картерет 9 сентября нашел разрыв и проник в узкий пролив, который вывел его в Новогвинейское море. Он доказал, что остров Новая Британия состоит по крайней мере из двух островов; за большим, юго-западным (36600 км^2), сохранилось имя, данное У. Дампиром; меньший, северо-восточный, длинным и узкий, Ф. Картерет назвал Новой Ирландией (8650 км^2), а проход между ними – Сент-Джорджес, но часто его называют проливом Картерета. Он проследил весь западный берег Новой Ирландии, 12 сентября нашел проход (пролив Байрон), отделяющий ее от третьего значительного острова архипелага – Лавонгая (1200 км^2). А в северо-западной части Новогвинейского моря Ф. Картерет открыл, правда вторично, после А. Сааведры, и нанес на карту архипелаг Адмиралтейства, и в нем крупный вулканический остров Манус, а далее к западу – острова Ниниго.

В конце октября больной Ф. Картерет с больной, выбившейся из сил командой, подошел к Минданао, но не решился на высадку и повернул на юго-запад, к Яве. Он шел через море Сулавеси и Макаassarский пролив, где на его корабль ночью напали пираты, но англичанам удалось потопить их судно. Из-за постоянного юго-западного муссона Ф. Картерет целый месяц

лавировал в проливе и вынужден был в середине декабря 1767 г. зайти в порт Макассар, на остров Сулавеси. Здесь англичан враждебно встретил уполномоченный нидерландской Ост-Индской компании. Только после угрозы бомбардировать Макассар он разрешил зайти для ремонта в гавань Бонтайн, на юго-западе острова. Там Ф. Картерет провел полгода и через Яву вокруг мыса Доброй Надежды в марте 1769 г. вернулся в Англию, завершив свое второе кругосветное плавание.

Одним из наиболее прославленных английских первооткрывателей-путешественников был Джеймс Кук (1728-1799). Кук начал свое первое кругосветное путешествие из Плимута 25 августа 1768 г. На борту судна «Эндевор» было 94 человека, в которые входили члены экипажа и ученые. 11 апреля 1769 г. они достигли Таити.

Островитяне с радостью приветствовали их на острове и были заинтересованы во всем, что они делали. Между островитянами и членами команды Кука возникли некоторые трудности, которые заключались в разных взглядах на собственность. Собственность у островитян была общая, и поэтому они часто брали вещи и другие предметы у членов команды Кука, что вызывало недовольство последних. Островитяне украшали свое тело различными татуировками, что очень понравилось многим морякам, и они сделали то же самое. Мода на татуировки на теле распространилась именно отсюда.

После идиллического пребывания на Таити, Кук отправился к берегам Новой Зеландии. Там им повстречались племена Маори с военными каноэ. Затем они отправились к берегам Тасмании и восточному побережью Австралии. Корабль «Эндевор» чуть было не разбился на коралловых рифах, но члены экипажа Кука справились с опасностью. Во время плавания у берегов Батавии (современная Джакарта), многие член команды умерли от лихорадки. Кук сумел предотвратить распространение болезни, сохраняя идеальную чистоту на борту. В 1771 г., после трехлетнего путешествия Кук вернулся в Англию, пришвартовавшись в Дувре только с 56 членами экипажа.

Через год после первого путешествия было принято решение начать второе путешествие под командованием Кука. На это раз в пользование Куку предоставили два таких же корабля как «Эндевор». Кук должен был совершить кругосветное путешествие в широтах Антарктики. Во время этого путешествия Кук впервые опробовал морские часы (хронометр), которые были созданы Джоном Гаррисоном и оказались очень точными, а это означало, что не только Кук, но и другие мореплаватели смогут точнее измерять долготу и широту, чем прежде.

В период с января 1773 по январь 1774 гг. корабли Кука входили в полярный круг несколько раз, но из-за сильных холодов были вынуждены

возвращаться назад. После этого Кук отправился в Новую Зеландию, где торговал с племенами Маори. Затем снова побывал на Таити, где островитяне приняли его. Двое островитян приплыли на его корабле в Англию.

Кук так же исследовал Меланезийские и Полинезийские острова, перед тем как отправиться в Англию через Южную Африку. Во время этого путешествия многие из команды Кука погибли от болезней, а некоторые были убиты во время встречи с племенами Маори. После этого путешествия он получил повышение и стал капитаном корабля. Сам король Георг III назначил ему повышение.

Третье путешествие Кука было направлено на то, чтобы найти Северо-западный проход, который соединяет Атлантический и Тихий океаны. В это путешествие Кук направился на двух кораблях, один из которых назывался «Дискавери». После того как корабли Кука не смогли исследовать Арктику из-за того, что чуть не столкнулись с огромной льдиной, Кук направился на юг. Там он исследовал Гавайские острова, островитяне которых относились к нему как к божеству. Побыв там какое-то время, Кук решил продолжить путешествие, и вскоре корабли отплыли в путь. Но через некоторое время им пришлось вернуться назад, так как один из кораблей был поврежден. Но на этот раз островитяне встретили Кука враждебно. Кук был убит во время стычки с островитянами 14 февраля 1779 г., после того как островитяне украли лодки с корабля Кука. Кук был похоронен 21 февраля, хотя некоторые источники утверждают, что останки Кука так и не были найдены. Капитан Кларк взял на себя командование кораблями, но вскоре он тоже скончался от туберкулеза. Командование принял на себя лейтенант Гор. Именно он привел корабли обратно в Англию.

Достижения Джеймса Кука в исследовании Тихого океана, Новой Зеландии и Австралии радикально изменили представления о географии мира и доказали, что он был самым лучшим мореплавателем когда-либо жившем в Англии. Достижения Джеймса Кука просто огромны. Кук был первым человеком, который: совершил кругосветное путешествие в западном направлении, совершил кругосветное путешествие в обоих направлениях, пересек Антарктический и Арктический полюса, определил свое положение в море с помощью подсчета долготы. Отличный мореплаватель, исследователь, картограф, математик, астроном и топограф Джеймс Кук был бы возведен в рыцари, если бы вернулся из своего третьего путешествия. Джеймс Кук полностью изменил представление многих о географии мира. Он подробно исследовал Новую Зеландию и Австралию, куда впоследствии были высланы многие англичане, так как эти территории стали колониями Англии. Именно исследования Кука сделали английский флот самым сильным в XVIII в.

Тема 11. НАУЧНЫЕ ПУТЕШЕСТВИЯ В XIX–НАЧАЛЕ XX вв. ПЕРВЫЕ ТУРИСТИЧЕСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ

- 11.1. Кругосветное путешествие И.Ф. Крузенштерна.
- 11.2. Путешествие вокруг света Фицроя на корабле «Бигль».
- 11.3. Четыре путешествия Н. Пржевальского в Центральную Азию.
- 11.4. Первые географические общества.
- 11.5. Возникновение в Европе альпийских клубов. Английский альпийский клуб – первое в мире объединение любителей путешествий в горах.

11.1. Кругосветное путешествие И.Ф. Крузенштерна

Первое русское кругосветное плавание было предпринято в 1803 – 1806 гг. на приобретенных в Великобритании небольших кораблях «Надежда» и «Нева» под командованием Ивана Крузенштерна (настоящее имя Адам Иоганн фон Крузенштерн) и Юрия Лисянского, соответственно. Это плавание внесло значительный вклад в изучение мирового океана, во многие отрасли естественных и гуманитарных наук.

Перед отплытием император Александр I лично осмотрел в Кронштадте приобретенные у англичан шлюпы. Император разрешил на обоих судах поднять военные флаги и расходы на содержание одного принял на свой счет, а за другой платили Русско-американская компания и один из главных вдохновителей экспедиции – граф Н.П. Румянцев.

Экспедиция вышла из Кронштадта 26 июля (7 августа) 1803 г. Она заходила в Копенгаген и 28 сентября прибыла в Фалмут, где пришлось еще раз проконопатить всю подводную часть обоих судов. Только 5 октября экспедиция пошла дальше к югу, зашла на остров Тенерифе; 14 ноября, на 24°20 з.д., она пересекла экватор.

Дойдя до 20° ю.ш., Крузенштерн тщетно искал остров Вознесения, о положении которого были очень сбивчивые указания. Починка корабля «Нева» заставила экспедицию с 9 декабря до 23 января 1804 г. пробыть у бразильских берегов. Отсюда плавание обоих кораблей было сначала весьма успешно: 20 февраля они обогнули мыс Горн; но вскоре их встретили сильные ветры с градом, снегом и туманами. Корабли разлучились, и 24 апреля Крузенштерн один достиг Маркизских островов. Тут он определил положение островов Фетуга и Уагуга, затем зашел в порт Анна-Мария на острове Нукагива. 28 апреля туда же прибыл и корабль «Нева».

На острове Нукагива Крузенштерн открыл и описал превосходную гавань, которую назвал портом Чичагова. 4 мая экспедиция покинула Ва-

шингтоновы острова и 13 мая, на 146° з.д., вновь перешла экватор по направлению на север; 26 мая показались Гавайские острова, где корабли разделились: «Надежда» взяла курс на Камчатку и далее в Японию, а «Нева» направилась исследовать Аляску, где приняла участие в Архангельской баталии (битве при Ситке).

Первая половина плавания (от Кронштадта до Петропавловска) была ознаменована конфликтами Крузенштерна с Н.П. Резановым, который был направлен императором Александром I в качестве первого русского посланника в Японию для налаживания торговли между странами и был официально утвержден в качестве главы экспедиции. Хотя Резанову и Крузенштерну пришлось делить одну каюту (6 м²), отношения между ними испортились до такой степени, что они общались исключительно при помощи записок. Одной из причин недовольства Крузенштерна было то, что полагавшаяся послу свита своим присутствием стесняла команду на небольшом, в сущности, корабле (длина «Надежды» была всего 35 метров). После прибытия в Петропавловск-Камчатский Резанов, наконец, покинул каюту и подал на непокорный экипаж жалобу местному губернатору. В своих записках Резанов пишет, что Крузенштерн принес ему официальные извинения за нарушение субординации на борту, в то время как Крузенштерн в письме главе академии наук Н.Н. Новосильцеву представляет прямо противоположную картину: публичные извинения были принесены Резановым Крузенштерну.

Взяв у правителя Камчатской области П.И. Кошелева почетный караул (2 офицера, барабанщик, 5 солдат) для посла, «Надежда» взяла курс на юг, прибыв в японский порт Дэдзима у города Нагасаки 26 сентября 1804 г. В гавань японцы запретили входить, и Крузенштерн бросил якорь в заливе. Посольство продлилось полгода, после чего все вернулись назад в Петропавловск. Крузенштерна наградили орденом Св. Анны II степени, а Резанова, как выполнившего возложенную на него дипломатическую миссию, от дальнейшего участия в первой кругосветной экспедиции освободили.

«Нева» и «Надежда» вернулись в Петербург разными маршрутами. В 1805 г. их пути пересеклись в порту Макао на юге Китая. «Нева» после захода на Гавайи оказала содействие Русско-американской компании во главе с А.А. Барановым в отвоевании у туземцев Михайловской крепости. После описи окрестных островов и других исследований «Нева» повезла товары в Кантон, но 3 октября села на мель посреди океана. Лисянский велел сбросить в воду ростры и карронады, но вслед за тем шквал посадил корабль на риф. Чтобы продолжить плавание, команде пришлось сбросить в море даже такие необходимые предметы, как якоря. Впоследствии товар

был подобран. По дороге в Китай был открыт коралловый остров Лисянского. «Нева» вернулась в Кронштадт раньше «Надежды» (22 июля).

Оставив берега Японии, «Надежда» пошла на север почти совсем неизвестным европейцам Японским морем. По дороге Крузенштерн определил положение ряда островов. Он прошел Лаперузовым проливом между Иессо и Сахалином, описал залив Анива, находящийся на южной стороне Сахалина, восточный берег и бухту Терпения, которую оставил 13 мая. Огромное количество льда, встреченное им на другой день на 48° широты, препятствовало ему продолжать плавание на север, и он спустился к Курильским островам. Здесь, 18 мая, открыл 4 каменных острова, названные им «Каменные ловушки»; около них он встретил такое сильное течение, что, при свежем ветре и ходе восьми узлов, корабль «Надежда» не только не подавался вперед, но его относило на подводный риф.

20 мая Крузенштерн прошел проливом между островами Оннекотана и Харамукотаном, а 24 мая вновь прибыл в Петропавловский порт. 23 июня он пошел к Сахалину, чтобы закончить описание его берегов, 29 прошел Курильские острова, проливом между Раукоке и Матауа, который назван им Надеждой. 3 июля прибыл к мысу Терпения. Исследуя берега Сахалина, он обошел северную оконечность острова, спустился между ним и берегом материка до широты $53^\circ 30'$ и в этом месте 1 августа нашел пресную воду, по которой заключил, что недалеко устье реки Амур, но из-за быстро уменьшающейся глубины идти вперед не решился.

На другой день встал на якорь в заливе, названном им заливом Надежды; 4 августа пошел обратно в Камчатку, где исправление корабля и пополнение запасов задержали его до 23 сентября. При выходе из Авачинской губы из-за тумана и снега, корабль едва не сел на мель. На пути к Китаю он тщетно искал острова, показанные на старых испанских картах, выдержал несколько штормов и 15 ноября пришел в Макао. 21 ноября, когда «Надежда» была уже совсем готова идти в море, пришел корабль «Нева» с богатым грузом пушных товаров и остановился в Вампоа, куда перешел и корабль «Надежда». В начале января 1806 г. экспедиция окончила свои торговые дела, но была задержана китайским портовым начальством без всякой особенной причины, и только 28 января суда оставили китайские берега.

Выходя из Зондского пролива, корабль «Надежда» опять только благодаря поднявшемуся ветру справился с течением, в которое попал, и которое несло его на рифы. 3 апреля «Надежда» разлучилась с «Невой»; через 4 дня Крузенштерн обогнул мыс Доброй Надежды и 22 апреля прибыл на остров Св. Елены, пройдя путь от Макао в 79 дней, через 4 суток Крузенштерн ушел и 9 мая вновь пересек экватор на 22° з.д.

Еще на острове Св. Елены было получено известие о войне России с Францией, а потому Крузенштерн решил идти кругом Шотландии; 5 июля он прошел между островами Фэр-Айл и Мейнленд Шетландского архипелага и, пройдя под парусами 86 дней, прибыл 21 июля в Копенгаген, а 5 (17) августа 1806 г. в Кронштадт, совершив все путешествие в 3 года 12 дней. Во время всего плавания на корабле «Надежда» не было ни одного смертного случая, да и больных было очень мало, тогда как на других судах тогда множество людей умирало и во внутреннем плавании.

Император Александр I наградил Крузенштерна и его подчиненных. Все офицеры получили следующие чины, командиры ордена св. Владимира 3 степени и по 3000 рублей, лейтенанты по 1000 рублей, а мичманы по 800 рублей пожизненного пенсионера. Нижние чины, по желанию, уволены в отставку и награждены пенсионом от 50 до 75 рублей. По высочайшему повелению была выбита особая медаль для всех участников этого первого кругосветного путешествия.

Описание этой экспедиции было напечатано за казенный счет под заглавием «Путешествие вокруг света в 1803, 1804, 1805 и 1806 годах на кораблях «Надежда» и «Нева», под начальством капитан-лейтенанта Крузенштерна», в 3 томах, с атласом из 104 карт и гравированных картин. Это сочинение было переведено на английский, французский, немецкий, голландский, шведский, итальянский и датский языки.

Путешествие Крузенштерна составило эпоху в истории русского флота, обогатив географию и естественные науки многими сведениями о странах, малоизвестных. С этого времени начинается непрерывный ряд русских кругосветных путешествий; во многом изменилось к лучшему управление Камчаткой. Из офицеров, бывших с Крузенштерном, многие с честью служили впоследствии в русском флоте, а кадет Отто Коцебу – был сам потом командиром корабля, ходившего в кругосветное путешествие.

11.2. Путешествие вокруг света Р. Фицроя на корабле «Бигль»

Роберт Фицрой родился 5 июля 1805 г. в графстве Суффолк. В феврале 1818 г. он поступил в Королевское военно-морское училище в Портсмуте. Служба на флоте его началась в 1819 г., сначала гардемаринном на корабле «Оуэн Глендоуэр», затем мичманом. В чине лейтенанта он служил на флагманском корабле адмирала Отуэя «Ганг». А в октябре 1828 г. он был назначен капитаном «Бигля», 235-тонного корабля гидрографической экспедиции Филлипа Паркера Кинга, которая занималась съемкой южного побережья Южной Америки.

Экипажу «Бигля», отделившись от корабля руководителя экспедиции «Адвенчур», предстояло продолжить исследование западной части побережья. Съемка побережья происходила в сложных климатических условиях. Дожди, шквалы и шторма были постоянными спутниками «Бигля». Неприятный пустынный берег, населенный недружелюбно настроенными огнеземельцами, довершал эту картину. Постоянная сырость и недостаток витаминов вызывали среди экипажа цингу и ревматизм. Предшественник Фицроя, капитан Стокс, не выдержав сложных условий плавания, покончил жизнь самоубийством. Однако молодой двадцатитрехлетний капитан гидрографического корабля в сложных штормовых условиях сумел показать себя решительным и волевым командиром, успешно справился со сложным заданием.

Во время этого своего первого самостоятельного плавания молодой офицер совершил характерный для него поступок. Желая привести местное население к цивилизации и улучшить их нравы, Фицрой взял четырех аборигенов на борт своего корабля. Предполагалось, что после обучения в Англии они вернутся на родину. По мнению Фицроя обучение в Англии поднимет культурный уровень туземцев, приучит их к цивилизации. В дальнейшем путешественников в этих краях будут встречать не дикари, склонные к воровству, а вполне цивилизованные люди, которые при необходимости смогут оказать помощь, поставить продовольствие.

В начале осени 1830 г. экспедиция вернулась в Англию. Капитан Кинг по окончании плавания подал в отставку. На должность руководителя следующей экспедиции он рекомендовал Фицроя, дав ему самые лучшие рекомендации. Однако адмиралтейство отказалось от дальнейших планов проводить съемку побережья Огненной Земли.

Привезенные Фицроем огнеземельцы оказались на его попечении, адмиралтейство обещало поддержку его планам. Помогло и миссионерское общество. В сельской местности они обучались в приходской школе, им были даны некоторые навыки в земледелии. Однако один из них заболел оспой и вскоре умер. Остальные чувствовали себя неплохо и, как казалось, вполне освоились в непривычной для себя обстановке. Вместе с ними на Огненную Землю должен был отправиться и миссионер, который должен был основать миссию

Отказ адмиралтейства от планов дальнейших гидрографических исследований ставил Фицроя в затруднительное положение. Огнеземельцы оставались в Англии, а Фицрой обещал им возвращение на родину. Поэтому он вынужден был взять отпуск, и готовился вернуть своих подопечных за

свой счет. Для этого им за 1000 фунтов было нанято судно. Однако, не без помощи влиятельных родственников, мнение лордов адмиралтейства изменилось, и Фицрой, уже в звании капитана 3 ранга, вновь начал готовить «Бигль» к экспедиции. Одной из инициатив Фицроя была идея пригласить в экспедицию натуралиста. По рекомендации профессора Хенслоу им оказался недавно окончивший Кембриджский университет Чарльз Дарвин.

4 июля 1831 г. «Бигль» был вновь отдан под командование Роберта Фицроя, и на нем началась подготовка к плаванию, которое согласно заданию адмиралтейства, стало кругосветным. Задачи, стоящие перед экипажем «Билля» существенно расширились. Согласно меморандуму главного гидрографа адмиралтейства капитана Бофорта, кроме съемки побережья Южной Америки необходимо было определить долготы ряда мест вокруг всего земного шара. Картографическая съемка должна начаться к югу от Ла-Платы, затем продолжить описание Магелланова пролива и Огненной Земли. При этом необходимо подробно исследовать реку Рио-Негро и Фолклендские острова. Далее следовало пойти вдоль тихоокеанского побережья как можно дальше на север. Затем в месте, где будет завершена съемка, нужно пересечь Тихий Океан. При этом желательно зайти на Галапагосские острова и Таити, а также посетить ряд мест в районе пролива Торреса и Ост-Индии. На всю экспедицию отводилось два года. На деле, оказалось – почти пять лет.

Для скорейшей выполнения съемки протяженного побережья Патагонии, в Монтевидео Фицрой нанял сроком на восемь месяцев две небольшие шхуны. Вскоре обе шхуны под командованием лейтенанта Джона Викема и штурмана Джона Стокса приступили к выполнению задачи. В отличие от Кинга Фицрой не счел необходимым запрашивать на это разрешение из Лондона: время, потраченное на переписку, заняло бы месяцы, было бы потеряно драгоценное время. Он известил об этом адмиралтейство задним числом, подчеркнув, что если его действия не будут одобрены, то он *«в состоянии заплатить и охотно заплатит»* необходимую сумму. Ответом было обвинение в нарушении инструкции и требование немедленно разорвать контракт, как только к тому представится удобный случай. Контракт Фицрой не разорвал.

Потребность во вспомогательной шхуне (такая была в составе более внушительной экспедиции капитана Кинга) была вызвана большим объемом работ, а также удаленностью объектов исследования от портов. Поход за пополнением запасов в ближайший порт занимал месяцы. Поэтому на Фолклендах Фицрой за свои деньги (6000 долларов) купил зверобойную шхуну

«Юникорн», переименованную вскоре в «Адвенчур». На этот раз Фицрой не поставил адмиралтейство в известность. Поэтому все расходы на приобретение и содержание шхуны нес сам руководитель экспедиции. Впоследствии из-за невозможности содержать шхуну ее пришлось продать.

27 ноября 1832 г. «Бигль» вышел из Монтевидео и направился к мысу Горн, где предстояло высадить огнеземельцев и основать христианскую миссию. У мыса Горн «Бигль» попал в жестокий шторм и оказался одним из немногих судов, кто смог его пережить.

Огнеземельцы были высажены на берегу залива Нассау. Здесь же, в местечке под названием Вуллия приступили к строительству миссии. Аборигены сначала проявляли вполне дружелюбное любопытство, потом их поведение стало более агрессивным и бесцеремонным. Миссия через недолгое время оказалась заброшенной, а «цивилизованные» огнеземельцы никак не повлияли на своих братьев, вскоре вернулись к привычной для них жизни. Не удалось насадить и культурные растения, привезенные из Англии, так как их посевы были вытоптаны туземцами, а все предметы, которые привлекли внимание дикарей, разворованы. Миссионер Ричард Метьюз в таких условиях не мог надеяться добиться успеха и, пока на время, отложил свои миссионерские планы. Надежда возлагалась на то, что оставшиеся огнеземельцы со временем повлияют на своих братьев. Вернувшись через год, путешественники не встретили особых изменений в поведении туземцев, хотя единственный оставшийся в этих краях «английский» огнеземелец (Фицрой назвал его Джемми Баттон) не забыл своих друзей и не превратился вновь в дикаря. Он обзавелся семьей, с которой жил отдельно от своих сородичей, и не желал покидать больше своей родины. В общем, идея с миссией и цивилизацией огнеземельцев провалилась.

Проведя исследование архипелага Огненной Земли и Фолклендских островов, экспедиция, следуя указаниям инструкции, направилась на север вдоль тихоокеанского побережья Южной Америки. Тяжесть личных расходов на «Адвенчур» и невозможность его содержать вынудили Фицроя его продать. Лишившись вспомогательной шхуны, экспедиция теряла большие возможности в исследовании побережья. В своем дневнике Дарвин писал: *«Последние два месяца капитан Фицрой работал сверх сил, причем ему все время мешали. Продажа шхуны и связанные с этим неприятности, холодность адмиралтейства и тысячи других досадных мелочей привели к тяжелой нервной депрессии»*. Фицрой на время сложил с себя полномочия руководителя экспедиции, передав руководство лейтенанту Викему.

Летом и осенью шла съемка в районе острова Чилоэ у побережья Чили. В феврале 1835 г. «Бигль» покинул этот район и прибыл в порт Вальдивия. В это время произошло сильное землетрясение, разрушившее почти полностью Консепсьон. Произошедшее смещение земных пластов привели к изменению океанских течений, в результате чего разбился на скалах корабль британского флота «Челленджер», которым командовал друг Фицроя Майкл Сеймур. Фицрой лично принимает меры для спасения его экипажа, настойчиво добиваясь от местных английских властей, не спешащих выполнять свои обязанности, решительных действий. В конце концов, он предложил командиру морской базы коммодору Мейсону свои услуги и сам, оставив на время «Бигль», на другом судне отправился на выручку морякам.

Летом 1835 г. экспедиция работала у перуанского побережья и здесь закончила свою программу исследований южноамериканского материка. В начале сентября «Бигль» наконец покинул берега Южной Америки и направился к Галапагосским островам. С 15 сентября до 20 октября экспедиция занималась здесь картографическими съемками.

После Галапагосских островов корабль направился на Таити. Здесь Фицрою пришлось выполнить дипломатическое поручение коммодора Мейсона и взыскать с таитян долг в 2853 доллара в качестве компенсации за убийство на островах английских офицеров. Фицрой вел переговоры деликатно и твердо, с уважением обращаясь к совету вождей, и ему удалось добиться положительного решения этого вопроса. Когда островитяне выдвинули встречный иск, всего в 390 долларов, он признал его (чем поступил против обычая английских властей). После переговоров островные вожди задали ему ряд вопросов, касающихся правовых отношений. Многие из ответов английского офицера тут же были приняты в качестве островных законов. Пробыв на Таити десять дней (с 15 по 25 ноября), «Бигль» отбыл в направлении Новой Зеландии.

Под Рождество 1835 г. экспедиция достигла Новой Зеландии. В этот свой приход Фицрой сблизился с новозеландскими миссионерами. За десять дней пребывания в Новой Зеландии он успел основательно познакомиться с положением дел. Во многом это знакомство предопределило его действия в качестве новозеландского губернатора через семь лет.

Далее путь экспедиции пролегал через Сидней, Тасманию, Кокосовые острова в Индийском океане, остров Маврикий, Кейптаун в Южной Африке. В Атлантическом океане «Бигль» посетил остров Святой Елены, остров Вознесения и, пересекши океан, достиг вновь берегов Южной Америки. 2 октября 1836 г. «Бигль» прибыл в Фалмут. Экспедиция была завершена.

Успехи экспедиции привлекли внимание самой широкой общественности. Результаты пятилетних исследований получили высокую оценку. Фицрою была вручена золотая медаль королевского общества. По результатам исследований для судов находящихся в плавании у берегов Южной Америки им была составлена «Навигационная инструкция». Сам руководитель экспедиции занялся подготовкой к изданию книги о плавании «Бигля». В итоге в 1839 г. в свет вышел четырехтомник. Первый том включал материалы первого плавания под руководством Филлипа Паркера Кинга. Вторым том посвящен кругосветному плаванию «Бигля». Третий том написал Чарльз Дарвин. Изданный впоследствии отдельно, он стал известен как *«Путешествие натуралиста вокруг света на корабле «Бигль»*. Дополнительный четвертый том был приложением ко второму и включал документы плавания (судовой журнал, метеорологический дневник и т.п.), а также замечания Фицроя по различным научным вопросам. Отдельный интерес представляют две заключительные главы Отчета о плавании. Фицрой убежденно пишет: *«Люди сходны по крови, но под влиянием различных климатических условий, различных привычек и различной пищи приобрели различный вид»*. Фицрой приходит к выводу, что у всех людей одна прародина и, изучая течения и господствующие ветры (ведь примитивные суда могли плавать только по ветру) можно установить общую прародину человечества.

11.3. Четыре путешествия Н. Пржевальского в Центральную Азию

Несколько выдающихся экспедиций XIX в. в Центральную Азию предпринял путешественник и натуралист Николай Михайлович Пржевальский. Пржевальский принадлежал к шляхетскому роду, имевшему герб «Серебряные Лук и Стрела, повернутые вверх на Красном Поле», дарованный за воинские подвиги в сражении с русскими войсками при взятии Полоцка армией Стефана Батория в 1579 г. Дальним предком Николая Михайловича был воин Великого княжества Литовского Карнила Перевальский, который отличился в Ливонской войне.

По окончании в 1855 г. курса в Смоленской гимназии Пржевальский определился в Москве унтер-офицером в Рязанский пехотный полк; получив офицерский чин, перешел в 28-й пехотный Полоцкий полк. Затем поступил в школу Генерального штаба. В это время появились его первые сочинения: «Воспоминания охотника» и «Военно-статистическое обозрение Приамурского края», за которые в 1864 г. он был избран действительным членом Русского географического общества. Занимая впоследствии

должность преподавателя истории и географии в Варшавском юнкерском училище, Пржевальский изучал эпопею африканских путешествий и открытий, знакомился с зоологией и ботаникой, составил учебник географии, изданный в Пекине.

В 1867 г. Пржевальский получил командировку в Уссурийский край. По реке Уссури он дошел до станции Буссе, потом на озеро Ханка, служащее станцией во время перелета птиц и давшее ему материал для орнитологических наблюдений. Зимой он исследовал Южно-Уссурийский край, пройдя в три месяца около 1100 км. Весной 1868 г. он снова отправился на озеро Ханка, потом усмирив в Маньчжурии китайских разбойников, за что был назначен старшим адъютантом штаба войск Приамурской области. Результатами его первой поездки были сочинения «Об инородческом населении в южной части Приамурской области» и «Путешествие в Уссурийский край».

В 1872 г. Пржевальский предпринял первое путешествие в Центральную Азию. Из Пекина он двинулся к северному берегу озера Далай-Нор, потом, отдохнув в Калгане, исследовал хребты Сума-Ходи и Инь-Шань, а также течение Хуанхэ, показав, что она не имеет разветвления, как думали прежде на основании китайских источников; пройдя через пустыню Ала-Шань и Алашанские горы, он вернулся в Калган, проделав за 10 месяцев путь около 3700 км. В 1872 г. он двинулся к озеру Куку-Нор, намереваясь проникнуть на Тибетское нагорье, затем через пустыню Цайдам он вышел к верховью Голубой реки (Мур-Усу). После неудачной попытки пройти Тибет, в 1873 г., через центральную часть Гоби Пржевальский возвращается в Кяхту через Ургу. Результатом путешествия стало сочинение «Монголия и страна тангутов». В течение трех лет Пржевальский прошел около 11700 км.

В 1876 г. Пржевальский предпринял второе путешествие из Кульджи на реку Или, через Тянь-Шань и реку Тарим к озеру Лоб-Нор, южнее которого им был открыт хребет Алтын-Таг; весну 1877 г. он провел на Лоб-Норе, наблюдая за перелетом птиц и занимаясь орнитологическими исследованиями, а потом через Курлу и Юлдус вернулся в Кульджу. Болезнь заставила его пробыть дома дольше, чем планировалось, за это время он написал и опубликовал труд «От Кульджи за Тянь-Шань и на Лоб-Нор».

В 1879 г. он выступил из города Зайсан в третье путешествие во главе отряда из 13 человек. По реке Урунгу через оазис Хами и через пустыню в оазис Са-Чжеу, через хребты Нань-Шаня в Тибет, и вышел в долину Голубой реки (Мур-Усу). Тибетское правительство не хотело пустить Пржевальского в Лхасу, и местное население было так возбуждено, что Пржевальский, перейдя через перевал Танг-Ла и находясь всего в 250 верстах от Лхасы, был

вынужден вернуться в Ургу. Возвратившись домой в 1881 г., Пржевальский дал описание своего третьего путешествия. Им был описан новый вид лошади, ранее неизвестный науке, позднее названный в его честь.

В 1883 г. он предпринял четвертое путешествие, возглавив отряд из 21 человека. Из Кяхты он двинулся через Ургу старым путем на Тибетское плоскогорье, исследовал истоки Желтой реки и водораздел между Желтой и Голубой, а оттуда прошел через Цайдам к Лоб-Нору и в город Каракол (Пржевальск). Путешествие окончилось лишь в 1886 г.

Окончив обработку четвертого путешествия, Пржевальский готовился к пятому. В 1888 г. он двинулся через Самарканд к русско-китайской границе, где во время охоты в долине реки Кара-Балта, выпив речной воды, заразился брюшным тифом. По дороге в Каракол Пржевальский почувствовал себя плохо, а по прибытии в Каракол он совсем слег. Через несколько дней он скончался. Похоронен Пржевальский на берегу озера Иссык-Куль.

В любых условиях ежедневно Н.М. Пржевальский вел личный дневник, который лег в основу его книг. Н.М. Пржевальский обладал ярким писательским даром, который он выработал упорным и систематическим трудом. Крупнейшими заслугами Пржевальского является географическое и естественно-историческое исследование горной системы Куэнь-Луня, хребтов Северного Тибета, бассейнов Лоб-Нора и Куку-Нора и истоков Желтой реки. Кроме того, им был открыт целый ряд новых форм животных: дикий верблюд, лошадь Пржевальского, тибетский медведь, ряд новых видов других млекопитающих, а также собраны громадные зоологические и ботанические коллекции, заключающие в себе много новых форм, в дальнейшем описанных специалистами. Академия наук и ученые общества всего света приветствовали открытия Пржевальского. Британское Королевское географическое общество назвало Николая Пржевальского «самым выдающимся путешественником» мира. Петербургская Академия наук наградила Пржевальского медалью с надписью: «Первому исследователю природы Центральной Азии». По мнению А.И. Воейкова, Пржевальский был одним из крупнейших климатологов XIX в.

11.4. Первые географические общества

Первые объединения географов возникли еще в XVII – XVIII вв. Прообразом современных географических обществ можно считать Космографическое общество (позже Общество воздухоплателей), образованное в 1688 г. В 1731 г. в Нюрнберге было создано географическое общество, преследовавшее коммерческие цели и занимавшееся главным образом изучением Африканского континента. Позже появились несколько других аналогичных обществ.

Идея образования географического общества, не ограничивавшегося коммерческими целями, была впервые озвучена в 1775 г. французским ученым Жаном-Николя Бошем. 19 июля 1821 г. ученые, разделявшие идею о необходимости создания географического общества, провели подготовительное заседание, а 15 декабря 1821 г. в здании мэрии Парижа состоялось учреждение первого в истории научного географического общества. Ввиду особого статуса французского географического общества его президент на международных собраниях географических обществ мира всегда выступает первым. В создании французского географического общества приняли участие 227 самых выдающихся ученых той эпохи, среди которых были Шампольон, Кювье, Дюмон-Дюрвиль, фон Гумбольдт, Лаплас, Монж и другие. Членами общества в разное время были Жан Шарко, Анатоль Франс, князь Монако Альберт и Жюль Верн.

Образование французского географического общества было обусловлено не только научными предпосылками. Оно было создано в эпоху, когда в Европе нарастал особый интерес в отношении других частей мира, и связано это было в первую очередь с расширением колониальной экспансии европейских государств.

Французская модель легла в основу создания других географических обществ Европы и мира. В 1828 г. было основано географическое общество в Берлине. Его основателями стали выдающиеся географы своего времени Карл Риттер и Александр фон Гумбольдт, считающиеся основоположниками современной научной географии.

Следующим после Берлинского общества стало географическое общество Лондона. Оно было образовано сэром Джоном Бэрроу, сэром Джоном Франклином и Фрэнсисом Бофортом в 1830 г. Покровителем общества был король Вильгельм IV. В Географическое общество Лондона вошли «Ассоциация по продвижению открытию внутренних областей Африки» (Африканская ассоциация), Клуб Роли и Палестинская ассоциация. Общество активно способствовало и всячески поддерживало многих известных исследователей и путешественников, таких как Чарльз Дарвин, Давид Ливингстон, Генри Мортон Стэнли, Роберт Фалкон Скотт, Эрнест Генри Шеклтон, сэр Эдмунд Хиллари. В 1859 г. Общество получило привилегии от королевы Виктории. Географическое общество создавалось как организация продвижения географической науки, однако история Общества в первые годы существования была тесно связана с колониальными открытиями в Африке, Юго-Восточной Азии, полярных областях, а главным образом Центральной Азии.

С середины XIX в. до 1916 г. экспедиции, спонсировавшиеся Королевским географическим обществом, часто попадали на обложки газет, мнение президента и членов правления Королевского географического общества пользовалось высоким авторитетом в обществе.

В 1831 г. появилось первое географическое общество в Азии – в Бомбее. В 1836 г. географическое общество было учреждено во Франкфурте-на-Майне. В 1838 и 1839 гг. открыты Бразильский исторический и географический институт в Рио-де-Жанейро и географическое общество в столице Мексики. В 1845 г. было основано Императорское русское географическое общество в Санкт-Петербурге. В 1846 г., спустя 25 лет со времени основания первого географического общества, общее число этих обществ доходило до девяти: шесть в Европе, два в Америке и одно в Азии. Еще через 25 лет, в 1871 г., их было 25 (16 в Европе, 6 – в Америке и 3 – в Азии). Начиная с 1871 г. число географических обществ быстро возрастает вследствие развития колониальной политики. В 1892 г. насчитывалось уже 117 обществ с 53 тысячами действительных членов. Всего больше членов (3570) было у Лондонского общества, затем следуют Берлинское общество коммерческой географии – 3000 действительных членов и Парижское – 2600 действительных членов.

На конец XIX в. самыми значимыми географическими обществами мира были Лондонское, Парижское, Берлинское и Императорское Русское. Лондонское общество было к тому же и самым богатым из всех. За ним следовало Императорское русское географическое общество.

Деятельность трех главных иностранных обществ того периода значительно отличалась от деятельности Императорского русского географического общества. Первые три общества служили главным образом только центрами, куда стекались географические данные из колониальных владений, которые затем обсуждались на их заседаниях. Инициатива новых исследований и научных путешествий принадлежала в этих обществах почти исключительно их отдельным членам или другим учреждениям. В изданиях Лондонского общества можно встретить описания путешествий по всем странам земного шара; Парижское общество было особенно занято Африкой и в меньшей степени – Южной Америкой, Берлинское общество также много сил уделяло изучению Африки. В то время приоритетом Русского географического общества всегда оставалось *«изучение родной земли и людей ее обитающих»*.

В Российской империи, кроме Императорского Русского географического общества и четырех его действующих отделов – в Тифлисе, Оренбурге, Омске и Иркутске, – существовали и другие общества географического характера: во Владивостоке с 1884 г. – «Общество изучения Амурского края»; в Астрахани с 1890 г. – «Петровское общество исследователей Астраханского края»; в Одессе с 1891 г. – «Крымский горный клуб»; в Москве с 1891 г. – новое, географическое отделение Императорского общества любителей естествознания, антропологии и этнографии; в Барнауле

с 1892 г. – «Общество любителей исследования Алтая», в Финляндии, в Гельсингфорсе, с 1888 г. существовали два общества: Финляндское географическое и «Географии в Финляндии».

Со времени своего появления географические общества разных стран сотрудничали друг с другом. Постепенно сотрудничество в области географии приобрело международный характер: в 1871 г. состоялся первый Географический конгресс в Антверпене, а в 1922 г. был основан Международный географический союз. Большинство государств сегодня в нем представлено национальными географическими обществами.

11.5. Возникновение в Европе альпийских клубов. Английский альпийский клуб – первое в мире объединение любителей путешествий в горах

Летом 1786 г. крестьянин из деревни Шамони Жак Бальма и доктор Мишель-Габриэль Паккар совершили первое восхождение на Монблан, главную вершину высочайшей горной системы Центральной Европы. Ни проводник Ж. Бальма, ни его наниматель М. Паккар в то время даже не догадывались, что их восхождение станет отправной точкой начала нового мирового увлечения – горвосхождений, которые по названию горной системы Альп, получили название «альпинизм». А основоположникам этого удивительного явления будет открыт памятник в мировом центре альпинизма и горных лыж – в Шамони.

История отмечает и более ранние времена, когда люди поднимались на горные вершины или переходили из долины в долину через горные перевалы. Причин для совершения подобного было много: поиск новых путей общения, войны, любопытство, научное исследование неизвестных горных стран и многие другие причины. Но целенаправленного «хождения» в горы, каковым является занятие альпинизмом, не было вообще.

В начале XIX в. процесс совершения восхождений постепенно становился обычным делом. Инициаторами новых направлений становились, как ни странно, не жители альпийских горных стран, а представители Великобритании. Активности англичан в освоении альпийских вершин не было предела. Стал появляться интерес к «спортивному» освоению горных вершин. Началом спортивной эры в альпинизме стал период 1857-1865 гг., который получил название «золотой век альпинизма». В это время были покорены все основные вершины Альп. Большая часть всех сложнейших стен, получила имена своих открывателей.

Именно в этот период стало ясно, что необходимо введение какой то формы организации любителей горвосхождений. Такой формой в Англии стали общественные организации, по своей сути больше отвечавшие понятию

«альпийский клуб». Понятие «Альпийский клуб», а не «Альпинистский клуб» появилось по совершенно простой причине – если британцы выезжали в горы, то только в Альпы, а понятие «альпийское» уже было в ходу. Именно это послужило определению места зарождения альпинизма – Центральная Европа.

До 1850 г. интересы альпинистов Великобритании в основном ограничивались повторными восхождениями на Монблан, да и то, только с одной стороны – из Шамони. Английские альпинисты Э. Кеннеди, Дж. Харди, В. и Ч. Матьюс и Дж. Эллис по возвращении после своего восхождения на Фистераргорн (13 августа 1857 г) договорились о создании в своей стране Альпийского клуба. Э. Кеннеди размножил и разослал проспект, с проектом Устава Английского Альпийского клуба.

Учитывая общую стоимость нового увлечения, вполне естественно, что членами Альпийского клуба в первую очередь становились состоятельные люди: адвокаты, судьи, доктора, преподаватели, политические деятели, люди искусства, ученые, представители буржуазии. Основной целью, провозглашенной первым Уставом клуба и первой его статьей, являлось: *«Содействие установлению дружбы между альпинистами, развитие горных восхождений и исследований во всем мире и лучшему познанию гор через литературу, науку и искусство»*. На протяжении более чем 150-летней истории Английского Альпийского клуба, единственной статьей Устава, которая не претерпевала никаких изменений, оставалась первая статья.

Первым президентом клуба был избран неутомимый путешественник Джон Болл, который особенно тщательно исследовал Восточные Альпы, выпустив подробный путеводитель, включавший ботанические, геологические и другие данные по этому району. Он же был редактором официального журнала «Peaks, Passes and Glaciers». Первым почетным членом клуба стал ученый и альпинист Дж. Форбс, восхождение которого на Юнгфрау в 1841 г. было результатом не только научных, но в большей мере спортивных устремлений.

Именно с создания Альпийского клуба Англии пошла широкая волна создания альпийских клубов. Швейцарский Альпийский клуб (1863 г.), главной своей целью считал служение «живым комментарием» к топографическому атласу Швейцарии, изданному Дюфуром. Поэтому исследования производились по трем направлениям: топографическим (описательным), артистическим и естественно-историческим. Вскоре общество открывает свои филиалы (отделы) в разных городах страны. Труды Общества изложены в «Jahrbuch des Schweizer Alpenklubs» и снабжены превосходными картами.

Итальянский Альпийский клуб, основание которого относится к августу 1863 г., занимался изучением преимущественно Альп и Апеннин и других горных районов, находящихся на территории Италии.

Австрийское Альпийское общество (1862 г.), ставило своей целью не только распространять сведения об Альпах, в пределах Австро-Венгерской империи, но и *«содействовать всеми силами развитию в публике охоты к изучению альпийского мира и облегчать путешествия по горам»*.

Первое немецкое общество «Немецкий Альпийский союз», открытое в Мюнхене в 1869 г. занималось исследованием германских Альп для облегчения путешествий по ним. В начале января 1874 г. это общество объединилось с австрийским обществом, составив один «Германский и Австрийский Альпийский союз». Это объединение становится одним из самых многочисленных (для того времени) клубов любителей горных путешествий. В 1875 г. отдельные австрийские члены общества отделились и образовали самостоятельный Альпинистский клуб Австрии.

Французский Альпийский клуб (1874 г.) сразу поставил перед собой задачу исследования французской альпийской области, а также и других гор Франции, Пиренеев, Севенн. Им начал издаваться роскошно иллюстрированный журнал «Annuaire du Club Alpin Français», ежегодно выходящий с 1875 г. В этом же году альпийский клуб был создан в такой маленькой стране, как Хорватия. В 1891 г. подобное объединение открывается в Южной Африке, а в 1893 г. – в Словении. 1902 г. стал годом начала деятельности Американского Альпинистского клуба.

Помимо клубных объединений, направленных на развитие альпинизма, было организовано еще много других, ставивших своими задачами исследование отчасти Альп и других горных систем.

В более позднее время были созданы клубы и альпинистские организации в Польше, Болгарии, Югославии, Румынии и других Европейских странах. Именно эти ассоциации становились лидерами в проведении работ по уточнению карт горных районов мира, регулярно издавалась альпинистская литература, престижным делом являлось издание собственных горных журналов. Усилиями клубов и меценатов строились горные хижины и приюты, прокладывались новые и обустроивались старые дороги и тропы в районах наибольшего посещения путешественниками и спортсменами. Значительное место в их деятельности занимали вопросы топографического, естественно-исторического и исторического изучения гор.

Началом же спортивного альпинизма, принято считать восхождение в 1865 г. группы английских альпинистов под руководством Эдварда Уимпера на Маттерхорн. Особый размах восхождений на альпийские вершины, относится именно к периоду 1860-х гг., когда члены Английского клуба Ф. Таккет, Д. Фрешфильд, Г. Матьюс, А. Мор, Ф. Уолкер совершают восхождение на Маттерхорн по новому пути, перовосхождение на Дрю, прохождение Западной стены Вейсгорна. Вскоре члены клуба стали выезжать за пределы уже хорошо знакомых Альп. Первой большой зарубежной стала экспедиция

1868 г. на Кавказ. Английская группа А. Мура и К. Таккера и впервые приглашенный французский профессиональный проводник из Шамони Франсуа Девуассу, во главе с Президентом Королевского географического общества Д. Фрешфильдом с местными проводниками Д. Датосовым и А. Соттаевым совершила восхождение на Эльбрус. В рамках этой же экспедиции ее руководитель совершил первовосхождение на Казбек. В 1903 г. члены клуба Л. Роллестоун и Т. Лонгстафф без проводников покоряют Кавказскую вершину Тихтинген. Надо отдать должное – это восхождение совершалось без участия местных и английских проводников. Л. Роллестоун поднимается на Западную вершину Уллу-тау. В последующие годы британцы совершают ряд восхождений на Кавказе, которые по своему характеру, можно смело отнести к разряду пионерских восхождений: Д. Коккин (Шхара Главная), Д. Коккин и А. Муммери разными путями поднялись на Главную вершину Дых-тау.

В 1895 г. британцы организовали экспедицию, ставящей своей целью попытку восхождения на Гималайский гигант Нанга-Парбат (8125 м). Это был первый вызов английских альпинистов Гималайским гигантам и первое крупное мероприятие Английского Альпийского клуба в больших горах. Горные объекты Гималаев и Каракорума вскоре становятся едва ли не главными объектами деятельности клуба. Этому способствовали успешное восхождение Т. Лонгстаффа с братьями Брохерель и Карбиром в 1907 г. на Трисул в Гималаях. А один из деятельных исследователей Гималаев – А. Келлас в 1911 г. поднялся на вершину Паухунри.

Деятельность клуба не ограничивалась только альпинистскими задачами. Первый номер «British Mountaineering Journal» XX в. открывался словами знаменитого Уильяма Конвея: «...Исследование Альп почти завершено... случайно, а не по замыслу, исследование гор мира, стало характерной чертой нашего клуба... Я считаю, что пришло время, когда это стихийное развитие должно стать политикой клуба, когда он должен откровенно смотреть за пределы Альп и сделать себя центром и главным очагом исследований гор вообще».

С тех пор клуб последовательно следует этому направлению в своей работе. На протяжении своей истории Альпийский клуб тесно связан с Королевским Географическим Обществом. Первый президент клуба ряд лет был секретарем Общества по иностранным делам, а Д. Фрешфильд – президентом обеих организаций. Многие члены клуба от Э. Уимпера, Б. Гатона, У. Конвея и до Т. Логстаффа, Х. Ратледжа, Э. Шиптона, Г. Тилмена, Д. Ханта и Ч. Эванса удостоены золотой медали Общества за свои выдающиеся заслуги в деле высокогорных исследований.

Долгая и богатая событиями история Альпийского клуба Англии укладывается в целой библиотеке книг, написанных его членами, и почти в 100 томах печатного органа «British Mountaineering Journal».

Тема 12. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ И ПРИЧИНЫ СТАНОВЛЕНИЯ МАССОВОГО ТУРИЗМА

12.1. Возрождение традиций курортного лечения в Европе.

12.2. Использование для путешествий новых видов транспортных средств. Развитие автомобильного и водного транспорта.

12.3. Возникновение и развитие железнодорожного транспорта.

12.4. Возникновение и развитие воздушного транспорта.

12.5. Развитие гостеприимства в Западной Европе и Америке, возникновение сетей отелей и ресторанов.

12.1. Возрождение традиций курортного лечения в Европе

Водолечение стало возрождаться в XIII в., когда на минеральных источниках было основано поселение Апониум (ныне курорт Абано-Терме, один из крупнейших элитных курортов Западной Европы, располагающий радоновыми и йодобромными ваннами и сульфидной иловой грязью). В начале XIV в. был восстановлен популярный в Германии курорт Баден-Баден, на месте которого в III в. существовала большая лечебная местность Цивитас-Аурелия-Аквензис, разрушенная ранее германцами и возродившаяся в X в. под названием Баден. Примерно к этому же периоду относится и основание всемирно известного курорта Карлсбад (ныне Карловы Вары в Чехии). Курорт был назван именем чешского короля Карла I, обнаружившего, согласно преданию, горячий источник во время охоты в 1358 г. Минеральные воды курорта использовались сначала для ванн, а с XVI в. для питьевого лечения, что сделало его одним из наиболее популярных элитных курортов мира.

В XV в. в Италии был опубликован трактат о лечении водой врача Савонарола. Савонарола описал в нем различные воды Италии. Он не только лечил своих больных пресными и минеральными ваннами, но и рекомендовал лечебные ванны из вина (особенно для новорожденных), а также ванны из молока. Впрочем, молочные ванны применяли задолго до этого: по сообщениям летописцев, жена императора Нерона Помпея и египетская царица Клеопатра в целях сохранения молодости и красоты принимали ванны из ослиного молока.

Первые признаки выделения лечения водой в медицинскую дисциплину относятся к XVI в. Увековечивший свое имя в анатомии известный ученый Фаллопий опубликовал лекции, в которых излагались основы физико-химического состава природных вод и целесообразность их использования в лечебных целях. Фаллопий снизил до 15-20 стаканов дневную дозу минеральной воды для внутреннего потребления.

Таким образом, началось формирование научно-курортологического подхода к курортному делу. В XVII в. после открытия Гарвеем кровообращения, не только отдельные ученые, но и некоторые государственные деятели начали осознавать значимость минеральных вод для оздоровительных целей. Наиболее оживленное внимание к минеральным источникам отмечалось во Франции, где сначала король Генрих IV, а впоследствии короли Людовик XIV, Людовик XV и Людовик XVI издавали специальные указы о надзоре за минеральными источниками. Однако следует заметить, что изданный королем Генрихом IV в 1603 г. указ об учреждении должностей инспекторов имел в своей основе не защиту природы, а чисто финансовый интерес. Указ ограничивал возможности эксплуатации курортов частными предпринимателями. Магистрат курорта Карлсбад предписал ввести налог с лечившихся. Так, впервые были приняты меры к упорядочению форм и методов лечения.

Попытки промышленного розлива различных минеральных вод датируются началом XVII в. Наибольшая трудность при этом заключалась в том, чтобы сохранить надлежащую температуру воды в надлежащих условиях и не выпустить из воды лечебного «духа» – углекислый газ, так как насыщением воды углекислотой в ту пору еще не занимались.

В XVIII в. лечение водой стали применять врачи в разных странах Европы (Германии, Италии, Франции, Англии, Чехии и др.). Воды были официально признаны в качестве лечебного фактора, однако эмпирические методики были столь разноречивы, что вызвали в итоге не только сдержанное отношение, но и недоверие, и скептицизм в среде ученых. В литературе XV – XVI вв. начинают рассматриваться вопросы строительства, оборудования и порядка эксплуатации курортных учреждений бальнео- и грязелечебниц. Так, в середине XVI в. в Карлсбаде впервые введен налог, взимаемый с пациентов, и установлен порядок проведения лечебных мероприятий. В начале XVII в. во Франции создана курортная инспектура, задачей которой являлся надзор за состоянием курортов и их эксплуатацией. При этом пользование курортами продолжало оставаться исключительно привилегией знати. Только в XVIII – XIX вв, в связи с развитием промышленности, торговли и транспорта, начинается интенсивное развитие европейских курортов на основе коммерческого подхода.

Оживление курортного дела сопровождалось расширением круга их посетителей за счет представителей буржуазии, крупного чиновничества, интеллигенции. По инициативе английского врача Р. Рассела в 1792 г. был основан первый детский приморский санаторий в Маргите, затем детские курорты появились в Италии и Франции.

В XIX – начале XX вв. происходит официальное открытие большинства современных европейских курортов, которые начинают приобретать облик не столько лечебных комплексов, сколько мест отдыха и туризма.

С конца XVIII в. во многих странах Европы грязелечение получило широкое применение, но только в начале XIX в. его стали проводить под медицинским контролем. В 1822 г. шведский химик И.Я. Берцелиус впервые произвел точные химические анализы карлсбадских источников и разработал методы определения состава минеральных вод. К концу XIX в. на основе проведенных исследований по гидрогеологии, физикохимии и микробиологии минеральных вод и лечебных грязей, курортографии, курортной гигиене были сделаны попытки дать научное обоснование курортному делу и доказать необходимость развития науки о курортах.

В первой половине XX в. начинает просматриваться дифференцированный подход к курортному делу. В странах с рыночной экономикой, где преобладают оздоровительные курорты и узкоспециализированные клиники, реализуется коммерческий подход. Социальный подход развивается в странах социализма, где курортное дело рассматривается как часть здравоохранения. Организация курортного дела в бывших социалистических странах Европы строилась на сходных с СССР принципах. Все курортные богатства были взяты под контроль государства, а сами курорты национализированы.

Благоустраивались и создавались новые бальнеотехнические и климатотерапевтические сооружения на традиционных, пользовавшихся общеевропейской известностью курортах: Крыница, Рабка, Кудова Здруй, Иновроцлав в Польше, Фридрихрода, Бад-Эльстер, Бад-Либенштайн в Германии, Кэлимэнешти, Слэншс-Молдова, Бэиле-Олэнешти в Румынии, Марианске-Лазне, Франтишкови-Лазне, Пьештяни в Чехословакии, Матарушка-Баня, Рогашка-Слатина, Рибарска-Баня в Югославии и др. Были построены многочисленные санатории, пансионаты, дома отдыха.

Система медицинского обслуживания больных предусматривала обязательный врачебный контроль за проведением назначенного курса лечения. Большинство курортов находились в ведении курортных советов профсоюзного подчинения, остальные были подчинены курортным управлениям министерств здравоохранения и социального обеспечения. Тесная организационная связь между ведомствами здравоохранения и социального обеспечения облегчала возможность комплексного решения медико-социальных вопросов курортного лечения, которое являлось одной из важных особенностей советской организации курортного дела. Больные получали на льготных условиях путевки на санаторно-курортное лечение в соответствии с заключением врача. На ряде курортов были организованы центры восстановительного лечения больных, утративших трудоспособность.

В большинстве европейских стран сегодня отсутствуют общегосударственные системы организации и управления курортами. Они находятся в ведении местных органов самоуправления, акционерных обществ или частных лиц. Туристические организации вкладывают крупные средства в благоустройство курортов и их рекламу, поскольку они расположены большей частью в красивых местностях, нередко на территориях с большим количеством археологических памятников. Государство обычно ограничивает свою роль контролем за соблюдением курортного законодательства, субсидированием компаний и акционерных обществ на гидрогеологические изыскания, строительство общекурортных сооружений. Органы здравоохранения осуществляют контроль за соблюдением санитарно-гигиенического режима на курортах, но не принимают участия в определении порядка отбора больных для санаторно-курортного лечения, в разработке показаний и противопоказаний к направлению на курорты и т.д. В ряде стран эти функции частично выполняют врачи страховых компаний.

В 1958 г. владельцы западных курортов организовали Международную федерацию по курортному делу, в первоначальные задачи которой входили и социальные проблемы курортного дела, в частности организация курортной помощи инвалидам Второй мировой войны. В дальнейшем деятельность этой Федерации свелась к решению экономических вопросов курортной индустрии, на десяти созванных ею международных конгрессах были рассмотрены проблемы повышения качества бальнеотехнических сооружений, совершенствования методов эксплуатации курортных богатств. Силами входящих в Федерацию компаний на курортах Западной Европы были проведены значительные работы по стандартизации и классификации минеральных вод и лечебных грязей и по многим вопросам гидротермальной техники.

Главной тенденцией последних лет на основных европейских курортах является широкое распространение СПА-технологий и косметологических процедур, для которых было разработано и внедрено самое современное технологическое оборудование. Еще одна особенность западной курортологической школы заключается в создании узкоспециализированных высококомфортных клиник для лечения какой-либо одной патологии или применения какого-либо преформированного или природного монофактора.

12.2. Использование для путешествий новых видов транспортных средств. Развитие автомобильного и водного транспорта

В 1784 г. английским изобретателем Джеймсом Ваттом был получен патент на созданный им универсальный тепловой двигатель. Это изобретение послужило отправной точкой для дальнейшего развития техники. Через несколько лет Роберт Фултон, который увлекался инженерными вопросами судостроения, предложил применение гребного колеса для более эффективного использования энергии парового двигателя. Колесные теплоходы получили широкого распространения в Европе с середины XIX ст. как прогулочные корабли.

Летом 1807 г. «Пароход» (как его назвал Г. Фултон) длиной 45 м был спущен на воду. Пройдя успешные испытания, с сентября 1807 г. пароход, который был приспособлен для перевозки пассажиров и получил название «Северный Речной Пароход», начал совершать коммерческие рейсы между Нью-Йорком и Олбани, перевозя пассажиров и легкий груз. В течение первого зимнего сезона Фултон расширил корпус корабля, внес усовершенствования в конструкцию коленчатого вала, колес и улучшил пассажирские помещения. После этих модификаций пароход в 1808 г. был зарегистрирован как «Северный Речной Пароход Клермонт», название которого вскоре пресса уменьшила до «Клермонт».

В 1811 г. был построен пароход «Новый Орлеан», также разработанный Г. Фултоном, а в 1812 г. изобретатель построил первый паровой военный корабль для защиты Нью-Йоркской Гавани от Британского флота.

Активизация туризма в начале XX в. во многом зависела от темпов развития транспортной инфраструктуры. Именно этот период характеризовался формированием основных направлений, свойственных для транспортной сферы современности. Несмотря на научный потенциал, в Европе этот процесс происходил медленно и недостаточно равномерно. В противовес европейским тенденциям в развитии транспортной сферы, географическое положение США, размеры их территории и темпы экономического развития обеспечили в этой стране быстрый и главное практически одновременное развитие четырех основных видов транспорта: железнодорожного, автодорожного, водного и воздушного.

Развитие автомобилестроения также сыграло важную роль в становлении массового туризма. Изобретение автомобиля стало возможным благодаря изменениям, сделанным в паровом двигателе. Создание первых автомобилей связано с именами немецких изобретателей и предпринимателей Готлиба Даймлера, который вместе с Вильгельмом Майбахом, основал

свою собственную компанию «Даймлер и Майбах». В 1885 г. они запатентовали свой первый удачный высокоскоростной двигатель внутреннего сгорания и сконструировали карбюратор, что сделало возможным использование бензина в качестве топлива. Даймлер использовал двигатель при создании в 1885 г. первого в мире мотоцикла, в 1886 г. – четырехколесного экипажа с одноцилиндровым двигателем, а в 1887 г. – первой моторной лодки. Кульминацией сотрудничества Даймлера и Майбаха стало создание в 1889 г. четырехколесного экипажа, который считается по своим параметрам одним из первых автомобилей. Первый же автомобиль (трехколесный) был создан в 1885 г., а в 1886 г. был запатентованный Карлом Бенцем. Во многом способствовал развитию автомобилестроения немецкий инженер и изобретатель Рудольф Дизель. В 1897 г. в Аугсбурге им был сконструирован двигатель внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия, который получил название в честь своего создателя – дизель. Двигатель отличался довольно высоким коэффициентом полезного действия, но работал на дорогом керосине. Усовершенствованная в 1898 – 1899 гг. конструкция дизеля стала работать на более дешевом топливе, и широко применяться в производстве. Изобретение двигателя Г. Дизелем не только упростило производство автомобилей, сделал их более функциональными, но и послужил толчком к созданию самолетов.

Однако свое признание автомобиль получил не в Европе, а в США, где благодаря усилиям Генри Форда и нескольких его компаньонов в 1899 г. была основана «Детройтская автомобильная компания» (позже переименована в «Компанию Генри Форда»). Стремясь сделать автомобиль массовым, в 1913 г. Генри Форд впервые в мире создал конвейерное производство, уже в 1914 г. с заводского конвейера каждые 24 секунды сходило по одному автомобилю. Это позволило до 1929 г. каждому пятому американцу иметь собственный автомобиль.

Развитие автомобилестроения в США требовало строительства сети автомобильных дорог, основная часть которых пролегла по территории более спокойных и безопасных северных штатов, что в свою очередь обусловило активизацию туристического обмена между США и Канадой.

Автомобильный бум в США способствовал также стремительному росту сферы обслуживания автотуристов. В 1925 г. американским архитектором Артуром Хайнеманом был спроектирован и построен первый отель для автомобилистов – мотель, который находился в Сан-Луис-Обиспо (штат Калифорния), в городке, расположенном примерно в 200 милях от Лос-Анджелеса. Именно такое расстояние в среднем за день преодолевали

в то время автомобилисты в США. А. Хайнеман спроектировал свой мотель таким образом, чтобы гости могли подъезжать прямо к двери одноэтажных бунгало или к гаражам, что примыкали непосредственно к бунгало.

Крупнейшая на сегодняшний день компания по прокату автомобилей «Хертц» была создана в 1918 г. Сразу после Второй мировой войны в 1946 – 1947 гг. были созданы компании «Авис», «Нэшнл» и «Баджет», которые сегодня занимают ведущие места на рынке проката автомобилей.

Вторая половина XX в. характеризовалась активным развитием автобусного транспорта, что обеспечило перевозки туристов как на пригородных маршрутах, так и на большие расстояния, а также использованием его при организации экскурсионных поездок и трансферов.

Развитие туристического обмена между США и Европой в XIX в. было связано с освоением трансатлантических маршрутов и строительством морских лайнеров. Первым парусным пароходом, который пересек Атлантику, было судно «Саванна», которое в 1819 г. преодолело путь от Нью-Йорка до Ливерпуля. При этом большая часть пути была пройдена под парусами. Впервые исключительно на паровом двигателе Атлантический океан пересек пароход «Сириус». В этом же году было открыто регулярное пароходное сообщение между Нью-Йорком и Лондоном: колесно-винтовой пароход «Грейт вестерн» доставил из Америки в Европу 68 пассажиров. В 1840 г. английский судовладелец Сэмюэл Кунард создал компанию «Кунард Лайн» и вывел на трансатлантические линии один за другим 4 парохода: «Великобритания», «Акадия», «Каледония» и «Колумбия».

Наряду с развитием трансатлантических перевозок уже в середине XIX в. были сделаны первые попытки организации круизов. В 1844 г. состоялся круиз по Средиземному морю на судне «Леди Мэри Вуд» компании «Пи энд Оу Лайн» («P&O Line»).

Организация успешных круизных маршрутов связана с именем Альберта Боллина из немецкой компании «Гамбург-Америка Лайн». Он предложил в период спада трансатлантических рейсов перевести судно «Августа» в круиз по Средиземному морю. 22 января 1891 г. «Августа» с 241 пассажиром на борту отправилось в путешествие. В 1900 г. эта компания начала строить круизные лайнеры, где были предусмотрены только каюты первого класса.

Уже в начале XX в. круизные лайнеры «Принцесса Виктория-Луиза» и «Кобра» совершали плавания по Средиземному морю, а «Кливленд», «Цинциннати», которые были зафрахтованы американской туристической компанией, отправились в кругосветные путешествия.

В 1906 – 1907 гг. британская компания «Кунард Лайн» спустила на воду 2 новых судна «Мавритания» и «Лузитания», водоизмещением 30 тыс. тонн каждый. Лайнеры были оборудованы самым современным оборудованием, имели в своем распоряжении большие салоны, комнаты для отдыха, удобные каюты. За «Мавританией» на долгое время закрепился титул «жемчужины океана», тогда как «Лузитания» в 1915 г. была потоплена немецкой подводной лодкой.

В начале XX в. активизировала свою деятельность компания «Уайт Стар Лайн», в 1911 – 1912 г. она построила судна «Олимпик» и «Титаник» водоизмещением более 50 тыс. тонн каждый. Эти лайнеры по праву считались «плавающими дворцами». Судостроители гордились особенно прочной конструкцией кораблей. Однако, во время первого плавания из г. Саутгемптон (Великобритания) в Нью-Йорк (США) «Титаник», столкнувшись 12 апреля 1912 г. с айсбергом, затонул. На борту лайнера находилось около 2200 человек, из которых, по разным данным, погибшими считаются от 1400 до 1523 человек.

Трагическая гибель «Титаника», вместе с Первой мировой войной, которая началась в Европе в 1914 г., вызвала резкое снижение интереса к трансатлантическим рейсам. И если в период с 1860 по 1913 г. число американцев, которые пересекли океан, увеличилось более чем в 10 раз с 26 тыс. чел. до 286 тыс. чел. соответственно, то в 1914 г. их число снизилось до 189 тыс. чел., а довоенный уровень был снова достигнут лишь в 1923 г., когда число заокеанских туристов превысило 300 тыс. чел.

Возобновление круизов после Первой мировой войны связано с деятельностью американской фирмы «Америкен Экспресс». В 1922 г. она фрахтовала лайнер «Лакония», принадлежавший компании «Кунард Лайн». Маршрут кругосветного круиза «Лаконии» пролегал через только что построенный Панамский канал. Феноменальный успех обеспечил небывалый спрос на этот круиз. Билеты были раскуплены на несколько лет вперед.

Расцвет эпохи круизов в первой половине XX в. пришелся на 1930-е гг. Каждая уважающая себя морская держава стремилась иметь собственный огромный и сверхскоростной лайнер. В этот период на воду были спущены итальянские «Конте ди Савойя» и «Рекс», немецкие «Бремен» и «Европа», французское судно «Нормандия». Наиболее известные лайнеры того времени были построены в Великобритании. 1 декабря 1930 г. по заказу компании «Кунард Лайн» на верфи фирмы «Джон Браун» был заложен корабль под названием «проект № 534». За год средства «Кунард Лайн» закончились и строительство заморозили. Выход был найден на са-

мом высоком государственном уровне. По требованию тогдашнего министра финансов Великобритании Невилла Чемберлена злейшие конкуренты, судоходные компании «Кунард Лайн» и «Уайт Стар Лайн» слились в одну – «Кунард Стар Лайн». Объединив средства бывших конкурентов и добавив государственные инвестиции, британцы построили один из самых известных своих кораблей – «Куин Мэри». В 1936 г. судно отправилось в свой первый рейс через океан. В 1938 г. англичане спустили на воду еще один морской гигант – «Куин Элизабет».

В период Второй мировой войны итальянские «Конте ди Савойя» и «Рекс» были повреждены бомбами и восстановлению не подлежали. Немецкий «Бремен» сгорел в 1941 г.; лайнер «Европа» остался невредим, однако стал трофеем США. Французское судно «Нормандия» с началом войны был задержан в Нью-Йорке, американцы попытались переделать его на военный транспорт. Во время сварочных работ в надстройке «Нормандии» вспыхнул пожар. Лайнер потерял устойчивость и опрокинулся на борт. Несмотря на возможность восстановления судна, американцы порезали его на металлолом. «Куин Мэри» и «Куин Элизабет» во время Второй мировой войны использовались как военно-транспортные суда, а после окончания войны быстро вернули себе довоенный статус и блеск.

В 1961 г. французы спустили на воду «Франс» протяженностью 315,5 м. Итальянцы в 1960-1965 г. построили «Океаник», «Рафаэлло» и «Микеланджело». Хотя эти корабли поражали своим совершенством и изяществом архитектуры, они были очень дорогими в эксплуатации, поскольку потребляли большое количество энергоресурсов. Энергетический кризис начала 1970-х гг. и дальнейшее развитие авиации сделали нерентабельными эти шедевры кораблестроения.

В целом 1970-е гг. характеризовались строительством тихоходных судов, для которых главная задача состояла не в перевозке пассажиров, а предоставлении туристам полного спектра услуг. Одной из первых компания «Карнивал Круз Лайнс» оборудовала свой теплоход кинотеатром, казино, бассейнами, теннисными кортами, многочисленными ресторанами и магазинами. Она была основана в 1972 г., но и сегодня является одним из лидеров на рынке круизов.

Возродив систему круизного судоходства на кораблях средних размеров в 1970-х гг., в 1990-х гг. вновь возродилась идея строительства гигантских морских лайнеров. В 1995 г. американцами был построен 285-метровый лайнер «Гранд Принцесс», за ним последовала серия суперлайнеров, каждый из которых был больше предыдущего, в 2002 г. на воду

был спущен 311-метровый «Навигатор оф зе Сиз». 8 января 2004 г. в Саутгемптоне королева Великобритании Елизавета II провела церемонию освящения лайнера «Куин Мэри 2». Это судно имеет водоизмещение 150 тыс. тонн, его длина – 345 м, ширина – 41 м, каюты площадью от 19 до 455 кв. м.; на борту могут разместиться 2620 пассажиров и 1254 члена экипажа. К услугам пассажиров трехъярусный ресторан, 7 конференц-залов, 5 бассейнов, несколько казино и кинозалов, музыкальный салон, ночные клубы, гольф-поля, теннисные корты, джакузи, фитнес-центры, бары, магазины и даже планетарий.

12.3. Возникновение и развитие железнодорожного транспорта

Изобретение парового двигателя повлияло также и на активизацию работ по созданию сухопутных транспортных средств, которые могли бы работать на паровом двигателе. В 1801 г. Ричард Тревитик создал безрельсовый паровую повозку, а в 1803 г. – первый паровоз для рельсового пути, названный им «Ньюкасл». Этот паровоз мог двигаться со средней скоростью около 8 км/ч и тянуть вагоны, что вмещали в целом 70 пассажиров, однако через свой избыточный вес он не нашел применения. Эстафету паровозостроения принял английский конструктор и изобретатель Дж. Стефенсон (Стивенсон), в 1814 г. он построил для работы свой первый паровоз «Блюхер». В 1815 – 1816 гг., усовершенствовав конструкцию, Стефенсон построил еще два паровоза. В 1823 г. в Ньюкасле он основал первый в мире паровозостроительный завод, которым были выпущены паровозы «Локомоушен» (1825 г.) и «Ракета» (1829 г.). В 1825 г. он построил первую железную дорогу общего пользования Дарлингтон-Стоктон.

3 мая 1830 г. в Англии в графстве Кент впервые в мире были начаты регулярные перевозки пассажиров по десятикилометровой железнодорожной линии между станциями Богшоул-Фарм и Саут-Стрит (пригород города Витстебл на побережье Северного моря).

В 1830 г. американским инженером Питером Купером был построен первый в США паровоз «Том Тамб», заменивший конную тягу на дороге от Балтимора до Огайо. В 1831 г. в штате Южная Каролина был построен локомотив «Лучший друг Чарльстона», открывший эпоху регулярного железнодорожного сообщения в Северной Америке.

В Российской Империи первый паровоз был построен крепостными отцом Ефимом Алексеевичем и сыном Мироном Ефимовичем Черепановыми в 1833 г. Он перевозил 3,5 т груза со скоростью до 15 км/ч по чугунной рельсовой дороге, проложенной на 800 м. В марте 1835 г. Черепановы

завершили сооружение второго паровоза грузоподъемностью 17 т, в конструкции которого были воплощены передовые технические идеи того времени. Для доставки руды на Нижнетагильские заводы в 1834 г. Черепановыми была построена железная дорога, протяженностью 3,5 км, которая по праву может считаться первой в Российской Империи. Первый пассажирский поезд начал курсировать из Санкт-Петербурга в Царское Село в 1837 г. Благодаря Черепановым Россия стала второй страной в мире (после Англии), где строились свои паровозы. По времени введения железных дорог с паровой тягой Россия занимала четвертое место после Англии, США и Франции.

Быстрое распространение железнодорожного транспорта во второй половине XIX в. сделало доступными поездки на значительные расстояния. Так, в США в 1869 г. было закончено строительство железной дороги, соединившей побережья Атлантического и Тихого океанов. Если путешествие в дилижансе с Запада на Восток или в обратном направлении ранее требовало несколько месяцев и было связано с многочисленными трудностями и опасностями, то поездка по железной дороге тем самым маршрутом не превышала недели. А железнодорожные поезда в сравнении с другими видами наземного транспорта того времени отличались высоким уровнем комфорта: вагоны были оборудованы специальными спальными полками, в каждом поезде был предусмотрен вагон-ресторан.

К началу XX в. общая длина железных дорог в США составляла примерно 125 тыс. км, а их активное строительство продолжалось вплоть до 1930-х гг. В то время длина железнодорожных магистралей по сравнению с началом XX в. увеличилась в 2 раза и составила почти 250 тыс. км.

В Японии первая железная дорога, соединившая Токио и Йокогаму, была построена в 1872 г. В 1891 г. в России началось строительство железной дороги, которая получила название Транссибирская магистраль. Она соединила Европейскую часть страны с Сибирью и Дальним Востоком. Магистраль протянулась более чем на 7000 км. Ее строительство длилось около 25 лет и было закончено в 1916 г.

Первой через территорию современной Беларуси прошла в 1862 г. Петербургско-Варшавская железная дорога (через Гродно). В 1866 г. начала действовать Риго-Орловская железная дорога (на территории Беларуси включала участок Двинск-Полоцк-Витебск), в 1871 г. – Московско-Варшавская (Смоленск-Орша-Барановичи-Брест), в 1871-1874 гг. – Либаво-Роменская (Вильно-Молодечно-Минск-Осиповичи-Бобруйск-Жлобин). В 1880-е гг. были построены Полесские железные дороги (Вильно-Барановичи-Лунинец, Гомель-Лунинец-Пинск-Жабинка, Барановичи-Слоним-Волковыск-Белосток). В 1902 г. открылся железнодорожный участок Витебск-Орша-Могилев-Жлобин, а в 1907 г. участок Волковыск-

Лида-Молодечно-Полоцк. Общая длина железных дорог в Беларуси с 1867 по 1904 г. выросла в 12 раз. Железные дороги связали Беларусь с важными индустриальными центрами: Петербургом, Ригой, Москвой, Киевом, Варшавой, портами Балтики.

Активное развитие железнодорожного сообщения в начале XX в. внесло серьезные изменения в структуру гостиничного хозяйства: постоянные дворы, которые располагались вдоль основных дорог, постепенно уступили место привокзальным гостиницам.

Развитие железнодорожного туризма во многом связан с деятельностью американской компании «Вагон-Ли», которая была создана братьями Пульман в 1872 г. Через 12 лет, в 1884 г. была создана международная компания «Вагон-Ли и Большой Европейский экспресс». Ее основной целью была организация железнодорожного сообщения между столицами европейских стран. Именно эта компания 5 июня 1883 г. ввела в эксплуатацию знаменитый «Восточный экспресс», следовавший по маршруту Париж-Константинополь и преодолевал это расстояние за 80 часов. В 1898 г. усилиями «Вагон-Ли» была начата эксплуатация «Транссибирского экспресса», в 1922 г. был введен «Голубой экспресс», а в 1926 г. – «Золотая Стрела». В России после революции 1917 г. было национализировано более 160 высококлассных вагонов, которые принадлежали этой компании, что нанесло серьезный ущерб «Вагон-Ли». Однако компания смогла удержаться на европейском рынке железнодорожных перевозок. После Второй мировой войны «Вагон-Ли» была реорганизована в международную компанию «Вагон-Ли и туризм».

Послевоенное развитие железнодорожного сообщения связано с появлением высокоскоростных поездов. Первый такой поезд, получивший название «Поезд-пуля» за обтекаемый корпус и высокую скорость движения, был построен в Японии в начале 1960-х гг. В Европе скоростные железнодорожные линии были построены чуть позже. Поезда, курсировавшие по ним, связали основные европейские города. Преимуществом скоростных железнодорожных линий перед авиалиниями стало то, что поезда прибывают на вокзалы, расположенные в центре городов, что минимизирует затраты времени и средств на трансфер.

Конец XX в. характеризовался стремительно растущим спросом на железнодорожные круизы, которые представляют собой одно- и многодневные туристические путешествия на поездах в условиях повышенной комфортности. Во время таких поездок предусмотрено безупречное обслуживание туристов, изысканное питание, обширная культурно-познавательная и развлекательная программа.

Лидером современных железнодорожных круизов может считаться компания «Ориент-Экспресс», которая не только восстановила в 1980 г. знаменитый «Восточный экспресс», но и значительно расширила его культурно-познавательную программу. Сегодня маршруты компании «Ориент-Экспресс» пролегают через такие города, как Лондон, Париж, Венеция, Рим, Вена, Будапешт, Прага, Бухарест, Стамбул.

Кроме стран Европы, большой популярностью пользуются также маршруты других железнодорожных круизных компаний, которые проходят территориями Австралии, Танзании, ЮАР, Таиланда, Индии, Индонезии, США, Канады, Мексики и других государств.

12.4. Возникновение и развитие воздушного транспорта

Начало XX в. также характеризовалось и становлением такого вида транспорта, как воздушный. Это стало возможным благодаря научно-техническому прогрессу: за несколько десятилетий летательные аппараты претерпели серьезные изменения и в начале XX в. стали пригодными и достаточно безопасными для перевозки пассажиров.

Идеи создания летательных аппаратов вынашивали много ученых, в том числе и Леонардо да Винчи, однако приблизиться к осуществлению этих идей стало возможным лишь в XVIII в.

В 1783 г. братья Жозеф и Этьенн Монгольфье запустили одиннадцатиметровый воздушный шар из льняного полотна и бумаги, который поднялся на высоту 1830 г. В том же году в Париже маркиз д'Арланд и Пилатр де Розье впервые поднялись в небо на тепловом воздушном шаре.

Использование в конструкции аэростатов двигателя позволило создать новый вид летательных аппаратов – дирижабль. В 1852 г. французский изобретатель Анри Жиффар совершил первый полет на самостоятельно сконструированном и построенном аэростате с паровым двигателем. Жиффар также сконструировал и построил несколько оригинальных дирижаблей, которые продемонстрировал на Всемирных выставках в Лондоне (1868 г.) и Париже (1878 г.). В 1872 г. состоялся успешный полет дирижабля, сконструированного французом Шарлем Дюпной де Лома. Хотя этот полет был последней попыткой использования для перемещения аэростата мускульной силы человека, отсутствие двигателя на борту компенсировалось другими техническими решениями, реализованными в конструкции дирижабля. В том же 1872 г. немцем Паулем Генлейном в конструкции дирижабля был использован газовый двигатель; в 1880 г. в Лейпциге немецкие инженеры Баумгартеп и Вельферт провели успешные испытания

управляемого аэростата, на котором был установлен бензиновый двигатель; в 1883 г. французскими инженерами братьями Тиссанде был сконструирован дирижабль с электродвигателем. Значительный вклад в совершенствование дирижаблей сделали французы Шарль Ренар и Артур Кребс, которые в 1884 г. создали дирижабль, который впервые совершил полет по замкнутой кривой и вернулся к месту старта.

Начало регулярным воздушным пассажирским перевозкам было положено 14 июня 1910 г. в Швейцарии, где с этой целью стал эксплуатироваться дирижабль «Город Люцерн». В 1910 – 1911 гг. им было выполнено без единой аварии 247 полетов. На дирижабле, кроме трех членов экипажа, в каждом полете находилось 5-6 пассажиров.

Дальнейшее развитие воздухоплавания связано с именем немецкого конструктора, графа, генерала Фердинанда Цеппелина, первый дирижабль которого совершил полет 2 июля 1900 г.; с 1910 г. Ф. Цеппелин организовал серийный выпуск дирижаблей жесткой конструкции «Цеппелин».

Первая мировая война внесла свои коррективы в развитие воздухоплавания: дирижабли использовались для воздушных атак и бомбардировки городов. Боевые дирижабли оснащались пулеметными установками и определенным запасом бомб, что позволяло им проводить самостоятельные боевые действия. Возможно бы и в дальнейшем дирижабли использовались преимущественно в военных целях, если бы не условия Версальского договора, согласно которому Германия теряла возможности иметь военно-воздушные силы.

Поскольку потенциал цеппелинов был значительный, было решено задействовать их как один из видов пассажирского транспорта. До смерти Фердинанда Цеппелина (1917 г.) фирма «Luftschiffbau Zeppelin» построила более 100 управляемых аэростатов. Однако именно трем следующим моделям суждено было навсегда войти в историю мирового воздухоплавания. Первый из них – LZ-126 был куплен Соединенными Штатами Америки в 1924 г. и находился в эксплуатации до 1940 г. С другим LZ – 127 «Graf Zeppelin» связаны наибольшие успехи пассажирских дирижабельных перевозок. Уже через три недели после выхода из верфи в 1928 г. он совершил перелет в Нью-Йорк, после чего регулярно эксплуатировался на пассажирских линиях, которые связывали Европу с Америкой. За 9 лет дирижабль выполнил 578 полетов, при этом 143 раза пересекал Атлантический океан, преодолев расстояние 1,66 млн. км, общее количество перевезенных пассажиров составило 17 591 чел. По уровню комфорта дирижабль не уступал океанским лайнерам. Пассажиры размещались в оборудованных двухмест-

ных каютах со спальными местами, в передней части была предусмотрена кают-компания; через наклонные окна кают и салона обеспечивался хороший обзор; также были предусмотрены умывальные комнаты, телеграф и т.д. Еще большим комфортом отличался LZ-129 «Гинденбург», построенный в 1936 г. на заводах Ф. Цеппелина. Уже в год выхода из верфи «Гинденбург» перевез 1002 пассажира, притом, что цена билета составляла 800 долларов – астрономическая по тем временам сумма. Сделав 63 полета, через год эксплуатации он сгорел при посадке за считанные секунды, чем заслужил трагическое право называться «Небесным Титаником».

Параллельно с развитием дирижаблестроения в Германии, строились дирижабли и в других странах. Так, уже в марте 1918 г. в Советской России была создана так называемая «Летучая лаборатория», деятельность которой была направлена на дальнейшую и скорейшую интенсификацию развития советского воздухоплавания. С 1920 г. аэростаты стали широко применяться для научных исследований, промышленных и пропагандистских целей. В 1923 г. с целью возобновления промышленного производства дирижаблей была создана специальная государственная организация, получившая название «ДирижабльСтрой». За десять лет, начиная с 1927 г., ею были сооружены и введены в эксплуатацию 6 дирижаблей. Последний из них с порядковым номером «6», проведя в 1937 г. в полете 130 часов 27 минут, установил мировой рекорд по продолжительности полета среди управляемых аэростатов.

США также оставались верными традициям строительства и использования дирижаблей как в мирных, так и в военных целях. Некоторые американские дирижабли широко использовались в деле освоения отдаленных северных земель. Так, например, дирижабль «Шенандоа», совершивший свой первый полет в 1923 г., через год отправился в экспедицию по исследованию Аляски. С 1925 г. фирма «Гудьер» построила более 10 дирижаблей, которые использовались в коммерческих целях, и до середины 1940 г., налетав более 6 млн. км, перевезли 366 тыс. пассажиров. В 1930-е гг. в США были построены дирижабли «Мейкон» и «Экрон» – самые известные воздушные гиганты.

В Европе в 1920-е гг. дирижабли также активно использовались при организации исследовательских экспедиций. Так, в 1926 г. арктическая экспедиция под руководством Г. Амундсена, Л. Элсворта и В. Нобили на дирижабле «Норвегия» осуществила первый трансарктический беспосадочный перелет с острова Шпицберген через Северный полюс на Аляску. В 1928 г. итальянская экспедиция под руководством В. Нобили осуществила на дирижабле «Италия» полет со Шпицбергена к Северному полюсу.

Несмотря на многочисленные успехи в эксплуатации дирижаблей, гибель «Гинденбурга» приостановила эксплуатацию дирижаблей как пассажирского транспорта, а позже дирижабль уступил место более совершенному летательному аппарату – самолету.

Появлением первого самолета человечество обязано американским авиаконструкторам, братьям Улберу и Орвиллу Райтам, которым удалось 17 декабря 1903 г. осуществить первый успешный полет на самостоятельно сконструированном ими аэроплане «Флайер-1», полет продолжался 59 секунд. Главенство США в авиастроении длилось недолго. Уже в 1909 г. французском авиаконструктору Луи Блерио на самолете «Блерио-ХІ» удалось впервые перелететь через пролив Ла-Манш.

Самый распространенный в Европе и США пассажирский самолет 1920-х гг. был создан нидерландским авиаконструктором Антони Фоккером в 1921 г. и назывался «Фоккер-111».

В 1916 г. американский авиаконструктор и промышленник Уильям Эдвард Боинг основал фирму «Пасифик аэро продактс», сменившую через несколько месяцев название на «Боинг эрплейн» и выпускал до 1927 г. в основном военные самолеты. Боинг, используя самолеты собственного производства, организовал почтовые авиаперевозки, а в 1926 г. создал свою авиатранспортную компанию. Его имя носит современная фирма «Боинг», которая на сегодняшний день является крупнейшим в мире производителем магистральных лайнеров, используемых авиаперевозчиками всего мира.

Первый пассажир был перевезен на самолете в 1908 г., когда француз Леон Деллагранж, совершая полет на аэроплане с пассажиром, сам того не ведая, положил начало коммерциализации воздушного пространства. Первая авиалиния, соединившая Сан-Диего с Лос-Анджелесом, была открыта в 1915 г. в США. Лучшим доказательством преобразования воздушного транспорта в действительно массовое средство передвижения было почти повсеместное создание в первой половине XX в. крупных коммерческих авиакомпаний. Причем родоначальником этого дела выступила Россия, что вполне закономерно, учитывая необъятные просторы страны и хронического бездорожья. Весной 1923 г. было образовано акционерное общество «Добролет», которое активно занялось обустройством авиалиний и формированием парка самолетов. Впоследствии АО «Добролет» было преобразовано в государственную компанию «Аэрофлот». Американская авиакомпания «Delta», существующая до сих пор и занимающая третье место в мире по объемам перевозок, была создана в 1924 г.; в том же году была создана и британская «Imperial Airways»; а знаменитая немецкая «Lufthansa», которая занимает сейчас седьмое место в мире по объемам

пассажироперевозок, – в 1925 г.; с 1933 г. начала деятельность Air France, которая сейчас замыкает пятерку крупнейших авиакомпаний мира, а лидер современных пассажирских перевозок – компания American Airlines возникла в 1934 г.

После Второй мировой войны авиатранспорт стал развиваться стремительными темпами. В 1954 г. был принят в эксплуатацию первый Боинг-707. К 1958 г. авиакомпания «Пан-Американ» открыла трансатлантические рейсы из Нью-Йорка в Париж. Боинг-707 мог доставлять 111 пассажиров на расстояние 10000 км со скоростью 1000 км в час.

В 1964 г. Боинг-727 становится основным авиалайнером внутреннего рынка США; он перевозит 145 пассажиров со скоростью 1000 км в час. Его модификация, Боинг-737, выпущенный в 1968 г., сразу же занял ведущее место в полетах на ближние расстояния. В 1970 г. был создан Боинг-747 – первый по-настоящему вместительный самолет, способный принять на борт до 500 чел.

В 1950-е гг. самостоятельные исследования по созданию сверхзвукового пассажирского самолета были начаты в Европе английской фирмой «Бристоль» и французской компанией «Аэроспасяль». Однако, исходя из финансовых соображений, в 1962 г. правительства Франции и Великобритании подписали соглашение о совместной разработке самолета «Конкорд», первое испытание которого состоялось в 1969 г. В регулярных рейсах «Конкорд» эксплуатировался с 1976 по 2000 гг. Новым европейским проектом в области авиастроения стал самолет «Эйрбас», создаваемый совместно концерном Европейская авионавтика, оборона и космос (создан в результате слияния французского «Аэроспасяль», немецкого ДАСА и испанской КАСА) и компанией «Бритиш Аэропейс». За два месяца до испытания «Конкорда», 31 декабря 1968 г. в небо поднялся ТУ-144 – первый в мире сверхзвуковой самолет, который был разработан и собран в конструкторском бюро А.М. Туполева. Ранее, в 1955 г. под руководством Туполева был создан первый в мире серийный реактивный пассажирский самолет ТУ-104, способный преодолевать расстояние до 2100 км со скоростью 800 км в час.

Особое место в воздушных перевозках занимали аэропорты, среди которых наиболее крупными на сегодняшний день являются Хартфилд Интернешнл (Атланта, США), о'Хара Интернешнл (Чикаго, США), Хитроу (Лондон, Великобритания), Ханэда (Токио, Япония), Лос-Анджелес Интернешнл (Лос-Анджелес, США), Форт Верт Интернешнл (Даллас, США), Франкфурт Интернешнл (Франкфурт, Германия), Шарль де Голль (Париж, Франция).

В конце XX в. специалисты многих стран активно заговорили о развитии нового вида туризма – космического. Это самый дорогой и, пожалуй, самый экзотический вид отдыха. Пока космических туристов можно пересчитать по пальцам – это американский миллионер Дэнис Тито, гражданин ЮАР Марк Шаттлворт, американец Грегори Олсен, первая женщина космический турист, американка иранского происхождения Ануше Ансари, дважды – американец венгерского происхождения Чарльз Симони и американец Ричард Гериот. Хотя любителям экстремальных ощущений уже сейчас предлагается возможность испытать все «прелести» космического полета на специальных тренажерах, на которых тренируются будущие космонавты, желающих отправиться непосредственно в космос не так уж и мало. Например, полученные результаты опроса в Японии показали, что 70 % людей в возрасте до 60 лет и более 80 % людей – до 40 лет хотя бы раз в жизни хотели бы побывать в космосе.

Наиболее близко к идее «чистого» и наиболее массового космического туризма подошли американцы. 21 июня 2004 г. летчик Майк Мейвил на космическом челноке Спейс Шип 1 впервые сделал краткосрочный полет в космос. Космический челнок был поднят самолетом-носителем Уайт Найт на высоту 17 км, где ракетоплан отделился от самолета-носителя, за 80 секунд развил сверхзвуковую скорость и поднялся на высоту 100 км. Финансирует данный проект один из основателей компании «Microsoft» Пол Аллен, который входит в число самых богатых людей планеты.

12.5. Развитие гостеприимства в Западной Европе и Америке, возникновение сетей отелей и ресторанов

С появлением железных дорог, пароходов и других новых транспортных средств расширяются возможности развития туризма. В новых транспортных средствах создаются удобства, достигается высокий уровень комфорта: появляются спальные вагоны, вагоны-рестораны и т.д. На более высокую ступень поднимается и гостиничное дело. Подавляющее большинство туристов в XIX в. составляли аристократы и буржуазия. Они выдвигали повышенные требования к уровню и качеству обслуживания, побуждая этим владельцев гостиниц заботиться об усовершенствовании своих заведений. Постепенно в европейских городах стали появляться комфортабельные отели, расположенные в специально построенных зданиях (по типу частных резиденций) или в великолепных государственных особняках. Отсюда происходит французское название «отель», что означает городской дворец магната, место пребывания правительства или городских

властей. Это были люксовые гостиницы с ресторанами и высоким уровнем обслуживания. Так, в 1861 г. гостиница «Морис» в Париже имела 700 номеров с водой, лифт, ресторан на 1500 мест. Наряду с созданием упорядоченных отелей и роскошных ресторанов начинают действовать и новые средства развлечений: ночные клубы, кабаре и т.д.

Особая роль в развитии предприятий гостеприимства принадлежит США. Вступившие на землю Американского континента европейские переселенцы принесли с собой тот опыт строительства и управления постоянными дворами и тавернами, который был накоплен ими за столетия. Американские постоянные дворы и таверны часто копировали английские, так как в те годы именно английский тип организации услуг гостеприимства в Западном мире считался лучшим. С точки зрения архитектуры, расположения, предлагаемого обслуживания американские постоянные дворы и таверны во многом напоминали европейские, отличаясь незначительно. Например, при размещении людей здесь отсутствовала дискриминация по классовому признаку. В отличие от европейских предприятий, которые во многом выполняли социальную функцию, американские таверны с самого начала своего существования в большой степени имели коммерческую направленность. Американские постоянные дворы и таверны колониального периода отражают не только развитие сферы гостеприимства, но и историю страны в целом. Таверны в Америке всегда оставались центрами общественной жизни, местами политических сборищ.

К XVI в. относится открытие первых кофеен, ставших центрами культурной и литературной жизни того времени. Их появлению способствовало распространение в Западной Европе таких экзотических напитков, как кофе и чай. Первые европейские кофейни были открыты в 1652 г. в Лондоне и в 1683 г. в Вене. В частности, в Вене впервые был предложен кофе, подслащенный медом и разбавленный молоком. К концу XVII в. кофейни на Европейском континенте стали довольно распространенным явлением. В крупных городах их количество достигало нескольких десятков.

Во Франции М. Буланже, «отец современного ресторана», открыл на улице Баель таверну, которая работала и ночью. Главным блюдом, подаваемым здесь, был суп, который Буланже назвал «restorantes» (укрепляющий, восстанавливающий), откуда и произошло название «ресторан». Однако Буланже не хотел ограничивать свой кулинарный репертуар только супом. В 1767 г. он бросил вызов гильдии поставщиков провизии, которой принадлежала монополия на мясные блюда, создав свой знаменитый «суп» из баранины в белом (винном) соусе. Гильдия подала иск, и дело дошло до

Верховного суда Франции. Буланже выиграл дело, и скоро его ресторан принимал сотни посетителей, предлагая им широкий набор сочных, прекрасно приготовленных блюд.

К 1794 г., когда произошла Французская революция, в Париже уже было пять сотен ресторанов. В свете того, как сложилась дальнейшая судьба французских поваров, можно сказать, что именно благодаря революции идея ресторана распространилась по всему миру. В результате революции только самые верные из шеф-поваров аристократических домов остались во Франции, большинство же из них революционная буря разбросала по всей Европе. Многие пересекли океан и оказались в Америке, главным образом, в Новом Орлеане.

Французские повара принесли с собой французские кулинарные традиции. Скоро простые, плотные обеды и примитивную стряпню облагородили пикантные соусы и горячие мясные блюда в горшочках. Другие страны тоже почувствовали на себе влияние французского кулинарного искусства, которое со временем стало органической частью их стола. Исключения составляли, пожалуй, только итальянцы, которые сами являлись наследниками мощных кулинарных традиций и считали, что французская кухня сама произошла от итальянской.

Однако нельзя сказать, что французская кухня была принята безоговорочно даже теми двумя странами, которые больше других обязаны ей, – Великобританией и Соединенными Штатами. Французские кушанья были лучше английских, и английские повара, естественно, почувствовали в этом угрозу для себя и начали проявлять отчаянный шовинизм, встав на защиту традиций национальной кулинарии. В США, где подобные традиции еще не сложились, пуритане поступили еще проще, объявив французскую кухню греховной. Доставшаяся им в наследство простая кухня прочно укрепилась в Новом Свете, и заокеанские гости в течение долгого времени были вынуждены констатировать, что американцы не умеют толково использовать свои богатейшие природные ресурсы, во всяком случае, если говорить о приготовлении пищи.

На рубеже XVIII – XIX вв. развитие кулинарного искусства и организация ресторанного дела во Франции достигают высокого уровня. Продолжаются работы по анализу накопленных в этой сфере знаний, их структуризации и сведению в специальные кодексы для дальнейшего совершенствования и популяризации. Эта деятельность связана с именами таких известных во всем мире мастеров, как А. Карэм, У. Дюбуа, Ж. Гуф, Ж. Арон, Э. Бернар, Ж.А. Эскофье и другие.

К 1800 г. англичане начали всерьез перенимать у французских соседей их концепцию ресторана. До этого английский ресторан был величественным учреждением – миром утонченной кухни, высокого декорума, изысканного сервиса, где могли позволить себе отобедать только избранные. В 1898 г. в Лондоне открылся отель «Савой». Его управляющим был Цезарь Ритц (сейчас отели Ritz-Carlton носят его имя), а шеф-поваром – Огюст Эскофье. Они и совершили настоящую революцию в организации ресторанов при гостиницах. Ритц и Эскофье создали коллектив, умеющий готовить самые изысканные европейские блюда, а также обеспечивать самую утонченную атмосферу в ресторане, соответствующую этим блюдам. Ритц ввел традицию, согласно которой посетители приходили только в вечерних нарядах, приглашал в ресторан лучшие инструментальные оркестры и вообще не жалел средств на различные спецэффекты. Ритц считал самым необходимым качеством управляющего умение общаться с публикой. Его внимание к людям и их желаниям подняли искусство менеджера на новую ступень.

В Америке список первоклассных ресторанов возглавляли знаменитые заведения Delmonico. Долгое время они оставались единственными дорогими и вполне аристократическими ресторанами Соединенных Штатов. В ресторанах Дельмонико доминировала швейцарско-французская кухня, которая задавала тон всей американской гастрономии, т.е. искусству принятия пищи. Один из владельцев ресторанов, Джон Дельмонико, ввел одно полезное новшество. Заметив, что посетителям трудно читать меню, традиционно печатающееся на французском языке, он заплатил \$100 переводчику Роберту Гринхау, чтобы тот перевел его меню на английский язык. Так появилось двуязычное меню, в котором названия блюд на французском и английском языках размещались друг против друга. Эта традиция привилась и с годами получила широкое распространение.

Во многих городах Америки появились отели-дворцы: Palmer House в Чикаго, St. Charles и St. Louis в Новом Орлеане, Planter's Hotel в Сент-Луисе. Hotel del Coronado в Сан-Диего – одна из исторических достопримечательностей города, всемирной славе которой во многом способствовал уникальный архитектурный стиль.

Во второй половине XIX в. под меню стали понимать перечни закусок, блюд для конкретных завтраков, обедов или ужинов на любых предприятиях питания. Они могли меняться через день, неделю, месяц, год. Таким образом, можно считать, что во второй половине XIX в. начало использоваться меню «а ля карт» (a la carte) и клиенты получили право выбирать по вкусу любое блюдо из предложенного ему списка.

Таким образом, за XIX в. в индустрии гостеприимства появилось гораздо больше новшеств, чем за всю ее предыдущую историю. В престижных ресторанах Западного мира, собиравших прежде исключительно мужскую компанию, стали обедать и женщины. Знаменитый Цезарь Ритц, чья фамилия превратилась в нарицательное имя, став синонимом роскоши, сделал обеды в ресторане непременным атрибутом светской жизни для представителей обоих полов. Не столь обеспеченная часть населения посещала «grill room» (маленький ресторан или комната в ресторане, где подавались блюда из жареного мяса или рыбы) – тоже чисто английское изобретение, где можно было пообедать в непринужденной, дружеской обстановке.

В XIX в. были изобретены способы сохранять пищу путем консервирования и вакуумной упаковки, что позволило готовить любые кулинарные деликатесы независимо от сезона. К этому важному изобретению причастен сам император Наполеон, выплативший в 1809 г. человеку по имени Николя Апперт вознаграждение в сумме 12 тыс. франков за предложенный им способ сохранять пищевые продукты от порчи, стерилизуя их в плотно закрытых стеклянных банках путем нагревания.

XIX в. и начало XX в. оставили заметный след в истории развития гостиничного дела во всем мире. В этот период были построены известные гостиничные предприятия, отдельные из которых продолжают успешно функционировать и в настоящее время. Следует отметить, что в основном они соответствовали европейской концепции с точки зрения как архитектуры и интерьера, так и предлагаемого обслуживания.

В XX в. индустрия гостеприимства достигает расцвета. Лидерами в этой области остаются США и Европа, где повсеместно появляются новые формы организации гостиничного хозяйства, например объединение в гостиничные цепи. Значительные изменения происходят и в ресторанном бизнесе.

В 1921 г Уолтер Эндерсон и Билли Ингрэм основали сеть гамбургерных закусовых, которую они назвали «White Castle» (Белая крепость). Это название они выбрали потому, что белый цвет символизирует чистоту, а крепость – основательность и надежность. Белые оштукатуренные стены закусовых сразу привлекли к себе внимание, хотя за ними посетитель мог увидеть лишь небольшое помещение с несколькими стульями, да плиту со сковородками для поджаривания гамбургеров. От клиентов не было отбоя, и за следующих 10 лет сеть «White Castle» расширилась до 115 заведений.

В 1927 г. вместе со своей женой Уиллард Марриотт начал продавать пиво «A&W Root Beer» в киоске, который он сам построил, в Вашингтоне, столице страны. Однако этот бизнес шел вяло, особенно когда наступали

холода, поэтому Марриотт решил добавить в ассортимент киоска горячие блюда и переименовал свой киоск в «Hot Shoppe». Идея сработала, и к тридцати годам Марриотт стал миллионером. В 1927 г. открылась первая придорожная закусочная «Hot Shoppe and root beer», принадлежавшая компании Marriott. Примерно в это же время по всей Америке начали создаваться рестораны быстрого обслуживания и заведения, в которых проезжающие обслуживались, не выходя из своей машины. Эти заведения получили название «драйв-ин» (drive in – заезжай во двор), и автомобилисты называли этот способ обслуживания «car hopping» (вскакивание на подножку): чтобы принять заказ, официант вскакивал на подножку автомобиля. Драйв-ины стали неотъемлемой частью американского образа жизни и одним из любимых мест для общения.

Среди посетителей Всемирной ярмарки 1939 г. ресторан «Le Pavillion France» пользовался такой известностью, что позднее ресторан с аналогичным названием открылся в Нью-Йорке.

В 1959 г. в Америке открылся первый элегантный ресторан, не подражающий французским образцам, – «Four Seasons». Он вобрал в себя весь предыдущий опыт ресторанного дела, и все в нем, от просторного помещения до столовых аксессуаров, создавало ощущение гармонии. Ресторан «Four Seasons» отличался от других своим сезонным меню, современной архитектурой и внутренним интерьером, воплощающим тему искусства. Его создатель Джо Баум понимал, что люди ходят в ресторан не только поесть, но и пообщаться друг с другом. Рестораны существуют для того, чтобы их посетители получали удовольствие от того и другого, и мерой успеха ресторана может служить только один фактор – насколько хорошо он удовлетворяет эту потребность в удовольствиях. В настоящее время «Four Seasons» владеет и управляет сорока одним отелем и продолжает строить планы развития гостиничного и ресторанного бизнеса в разных странах мира.

В 1970-е гг. в индустрии гостеприимства появились новые типы заведений, например, Taco Bell, TGI Friday's, Houston's и Red Lobster – в ресторанном деле и Days Inn, Super 8 Motels и Comfort Inns – в гостиничном. Такие корпорации, как Four Seasons, Canadian Pacific, Marriott, Hyatt, Sheraton, Hilton, Radisson Ramada и другие сетевые структуры высшего класса, начали активно распространяться по всему миру.

Возрождение европейской гостиничной индустрии началось сразу после войны, а с конца 1950-х гг. отсчитывается история современного гостиничного бизнеса. «Золотая эра», или «золотые дни» гостиничной ин-

дустрии продолжались почти 20 лет: с начала 1960-х гг. до конца 1980-х гг. Это была эпоха высокой загрузки и масштабного строительства новых средств размещения. Тогда инвесторы активно вкладывали средства в гостиничный бизнес.

Гостеприимство, или сфера гостиничного бизнеса – это отрасль, которую называют «курицей, несущей золотые яйца». Объясняется это тем, что сфера гостеприимства является ведущим фактором, действующих в международном туризме, является глобализация.

Гостиничная индустрия начала испытывать на себе воздействие со стороны таких сил, как информационные технологии, демографические изменения, мировое разделение труда.

В настоящее время гостиничное хозяйство насчитывает свыше 300 тысяч отелей в 142 странах. Статистические данные говорят о том, что в четырех основных регионах земного шара (Европа, Северная Америка, Центральная и Южная Америка, Восточная Азия) сконцентрировано 95% всех средств размещения. В первую очередь растет популярность таких стран, как Китай, Гонконг, Малайзия, Таиланд, Сингапур, Южная Корея, Индонезия. Поездки в эти страны и проживание там пока относительно дешевы, что немаловажно для туристов из государств со средним уровнем жизни.

Ведущее место в мировом гостиничном хозяйстве занимает Европейский континент. На его долю приходится около 45 % мирового гостиничного фонда, возрастая ежегодно в среднем на 2 – 3,5 %. Лидирующее положение в Европе по приему туристов занимает Франция.

Второе место в мире по привлекательности для туристов занимает Американский континент. Здесь насчитывается свыше 5 млн. номеров, что составляет 35 % мирового гостиничного фонда. По темпам прироста гостиничная база Америки опережает Европу.

Тема 13. АНГЛИЯ XIX ВЕКА – СТРАНА ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ

- 13.1. Причины появления массового британского туризма.
- 13.2. Томас Кук и его вклад в развитие туристической индустрии.
- 13.3. Путеводители для туристов XIX – начала XX вв.
- 13.4. Развитие туристического бизнеса в Европе и формирование рынка туристических услуг.

13.1. Причины появления массового британского туризма

С точки зрения развития массового туризма XIX в. был рубежным. Даже формально само слово «турист» возникает в начале этого века. Оно появляется на страницах книги англичанина Педжа, который констатировал, что «путешественника в наши дни называют туристом». Нет ничего удивительного в том, что термин вводится, по всей вероятности, англичанами, хотя, фактически, одновременно он начинает использоваться и жителями материковой Европы.

Начало становления массового британского туризма совпало с глубокими социальными изменениями, произошедшими в Англии в эпоху промышленной революции. Время промышленного переворота рассматривалось в советской историографии довольно односторонне, преимущественно в контексте социальной поляризации и нарастания противоречий между буржуазией и рабочим классом. Такой подход сложился под влиянием трудов основателей марксизма, в частности работы Ф. Энгельса «Положение рабочего класса в Англии». Идею о том, что время промышленного переворота было «черной страницей» в истории капитализма, разделяли все наиболее известные авторы, писавшие об истории рабочего класса. Новейшими исследованиями установлено, что примерно динамика роста реальной заработной платы была следующей: ее рост проявился в 1810-1816 гг., затем последовало некоторое снижение, вызванное экономическим кризисом 1815 г., хотя и не такое значительное, как опасались многие, в 1820-х гг. отмечалось некоторое повышение реальной заработной платы, в 1830-е гг. – некоторое снижение, но уже начиная с 1840-х гг. проявился резкий рост реальной заработной платы, которая в 1850-е гг. была уже на 40 % выше, чем десять лет до этого. Приведенные цифры – это один из аргументов, который можно привести для обоснования тезиса о том, что завершающиеся годы промышленного переворота были временем зарождения в Англии среднего класса. Этот вывод чрезвычайно важен с точки зрения истории туризма, потому что туризм в современном понимании, как явление массового характера, возникает только в индустриальном обществе, в котором формируется так называемый средний класс.

Важной чертой демографического развития Англии был значительный рост населения. В 1751 г. население Англии и Уэльса составляло 5,7 млн человек, в 1801 – 8,7 млн, в 1851 г. – 16,8 млн. За эти же сто лет население Шотландии возросло с 1,25 до 2,89 млн человек. Выросла средняя продолжительность жизни: с 36-37 лет в 1750 г. до 40 лет у мужчин и 42 лет у женщин в 1838 – 1854 гг. Характерной чертой социального развития страны был рост городского населения: в течение всей первой половины XIX в. каждые десять лет оно увеличивалось на 23 – 29 %. Все эти цифры свидетельствуют о глубоких социальных и демографических сдвигах, с учетом которых становится понятным возникновение массового туризма. Как заметил английский историк Дж. Пимлотт, «промышленная революция произвела многочисленный и процветающий средний класс, а затем и еще более многочисленный и относительно процветающий городской пролетариат; железная дорога сделала путешествия дешевыми, быстрыми и такими простыми, как никогда раньше. Оба эти изменения имели решающее значение для мест отдыха в будущем».

Зарождению массового туризма способствовало развитие промышленности, а как следствие – разграничение свободного времени, появление оплачиваемых отпусков. Кроме того, революционное развитие транспорта – появление парохода, паровоза, расширение сети дорог также сыграло важную роль.

Еще с конца XVIII в. в Англии возникла мода на путешествие по Европе молодых людей по окончании школы. Со временем масштабы этого явления увеличились. В 1888 г., например, Ла-Манш пересекли полмиллиона англичан. Очевидно, что не все покидали туманный Альбион как туристы. Расширяя колониальную империю и осваивая новые рынки, английское правительство в основном делало ставку на предпринимателей и торговцев, а также колониальную администрацию, которые «прокладывали» путь туристам. Благодаря этим социальным стратам создавались «колониальные кварталы» в восточных странах, которые по уровню комфорта начинали постепенно соответствовать европейским стандартам. Да и в самой Европе все больше стало появляться «отелей», которые, возникнув еще в XVII в., отличались от обычных постоялых дворов большим набором и качеством услуг, в частности тем, что у каждого постояльца была своя отдельная спальня.

Почему же Англия становится пионером в области туризма? Этот факт в значительной мере объясняется тем, что именно в этой стране первой в мире начался промышленный переворот. Промышленный переворот, являясь основой, на которой возникает современная мировая цивилизация,

представляет собой комплекс экономических, социальных, политических и идеологических сдвигов, этап модернизации. По своему значению по этапам развития, по сдвигам в различных отраслях жизни его нередко сопоставляли с революцией. В области экономики он характеризуется возникновением крупной фабрично-заводской промышленности на основе машинного производства, дальнейшим ростом научно-технического прогресса, урбанизацией, новыми формами организации производства и торговли, крушением роли ручного труда и т.д. Это период бурного развития производительных сил, возможность покончить с экономической стагнацией и отсталостью.

Промышленный переворот начался в Англии в последней трети XVIII в., а завершился в этой стране к середине XIX в., когда он принимает наиболее отчетливо выраженную форму, как бы классическую. В Англии уже с XVI в. у отдельных лиц начали накапливаться значительные состояния. Не было больших проблем с первоначальным накоплением капитала, кроме того, был неплохо развит внутренний рынок, эти тенденции усиливались колониальной торговлей. Непосредственные производители были отделены в массе своей от средств производства, что вело к образованию рынка наемных рабочих. В стране не было абсолютизма с 1689 г., политические структуры не мешали развитию производства и свободной конкуренции.

До Второй мировой войны внутренний туризм в Великобритании значительно превышал международный по количеству участвующих в нем людей. В начале 1930-х гг. треть всех жителей страны проводили свой отпуск вне постоянного места жительства в пределах Великобритании, а в зарубежные страны ежегодно выезжало менее одного миллиона человек.

После Второй мировой войны, особенно в конце 1950-х гг., туризм в Великобритании быстро растет. Это было обусловлено в первую очередь коренными изменениями в транспорте: ростом сети усовершенствованных автомобильных дорог и количества легковых автомобилей у населения, быстрым развитием и удешевлением воздушного транспорта. Немаловажную роль сыграло введение в стране ежегодного двухнедельного, а для части населения – трехнедельного оплачиваемого отпуска.

В Великобритании сложились благоприятные условия для развития массового туризма: в стране нет районов, отстоящих от моря более чем на 120 км, то есть одного-полутора часов езды, множество городов расположено непосредственно на побережье. В Великобритании разнообразны ландшафты, и в каждой из частей страны есть горные или холмистые рай-

оны. Огромное количество рек и озер. Великобритания занимает одно из первых мест в мире по плотности автодорожной сети и уступает лишь Германии. Великобритания – высокоурбанизированная страна: в городах проживало более 75 % населения, в том числе половина – в крупных.

Таким образом, то, что международный туризм широко развился в Великобритании раньше, чем в других странах, объясняется рядом причин, среди которых более высокий в то время экономический уровень по сравнению с другими странами и, соответственно, выше уровень жизни населения; быстрая урбанизация; введение всеобщего начального и развитие среднего и высшего образования; передовое трудовое законодательство, установившее для всех наемных работников ежегодный оплачиваемый отпуск и ограничившее рабочее время. Имело значение и хорошее развитие для того времени железнодорожного и морского транспорта, а также близость к континентальной Европе, удобная связь с ней через пролив Ла-Манш.

13.2. Томас Кук и его вклад в развитие туристической индустрии

Британский предприниматель Томас Кук (1808 – 1892 гг.) прославился тем, что изобрел организованный туризм и в 1841 году открыл первое в истории туристическое агентство, известное как Thomas Cook Group. Он создал один из самых прибыльных видов бизнеса, на котором сегодня богатеют не только отдельные фирмы, но и целые государства. Т. Кук основал туристическую деятельность в современном понимании этого слова и все, что стоит за этой деятельностью: маршруты, билеты, гостиницы, путеводители, дорожные чеки и др.

Кук, будучи бедным баптистом, объявил войну алкоголизму и курению. Именно пьяниц и курильщиков он сделал первыми туристами. Пили тогда много, и это было не случайно. С XVIII в. английское законодательство, чтобы противостоять импорту иностранного бренди, поощряло перегонку спирта на дому. Борьба с пьянством стала одним из главных направлений деятельности Кука. Его единогласно избрали секретарем только что созданного Общества трезвости. Проповедуя трезвость, Кук обратил в свою веру множество людей, и все же ему казалось, что он делает недостаточно. И тогда, в ноябре 1839 г. Кук принялся за издание «Ежемесячного вестника трезвости», в котором наряду с лекциями и научными статьями о вреде алкоголя стал печатать стихи членов ассоциации. Затем Кук решил нанять поезд, чтобы отвезти на нем «друзей трезвости» из Лейстера в Лафборо на кварталный съезд ассоциации трезвенников южных графств центральной Англии.

Кук живо описал свой план секретарю железнодорожного общества Джону Фоксу Беллу и заинтересовал его своим энтузиазмом. Бел оплатил Куку предварительные расходы. Две недели ушло на организацию мероприятия: необходимо было договориться о культурной программе и питании в Лафборо, напечатать и распространить рекламные плакаты и билеты. Специальные приглашения были разосланы в Ноттингем, Дерби и другие города. 5 июля 1841 г. 570 «друзей трезвости» сели в девять открытых вагонов.

Успех вдохновил Кука на новые шаги. Он организовал несколько экскурсий стоимостью в 1 шиллинг для взрослых и 6 пенсов (1/2 шиллинга) для детей (цены, которые были доступны даже для бедных). Следующей сенсацией стала специальная детская поездка из Лейстера в Дерби. В ней приняли участие 3 тыс. учеников воскресных школ.

Успех Кука, по его мнению, а также по убеждению клиентов его агентства, заключался в том, что Кук лично сопровождал туристов во всех поездках. Формула очень простая: многие пассажиры впервые путешествовали по железной дороге, очень волновались за свое здоровье, а также за сохранность своего имущества. Для таких туристов Кук был словно отцом родным, инструктировал их, утешая и демонстрируя личную уверенность. Преподобный Бенджамен Амстронг из Норфолка свидетельствовал, что за те 14 лет, которые он путешествовал с компанией Кука, он даже не слышал ни об одном неприятном инциденте.

Следующей целью Кука стала борьба с курением. В ноябре 1842 г. семья Кука переехала в Лейстер. Тогда же его жена открыла гостиницу, в которой вместо алкогольных напитков продавался сок. И всюду висели таблички: «Курение запрещено». В отеле распространяли журнал «Противник курения», предлагавший в противовес «плохому табаку» увлекательные путешествия в обществе людей, отказавшихся от «плохого алкоголя».

Клиентская база росла, и Кук заключил контракт с управлением железной дороги о регулярной поставке пассажиров. Предложенный им лозунг «Железные дороги – для миллионов!» стал украшать витрины магазинов, заборы и фонарные столбы. Железнодорожные дороги за это предоставляли Куку скидки, которые позволяли организовывать развлекательные поездки даже для людей с очень ограниченными финансовыми возможностями. Поэтому клиентов были не сотни, а тысячи.

Экскурсии и путешествия Кука основывались на принципе: «Получение максимальной выгоды для максимального количества людей по минимальной цене». Было еще одно обстоятельство, которое способствовало делу Кука: в 1840 г. профсоюзы добились ежегодных отпусков для рабо-

чих и среднего класса, которые оказались совершенно не готовы к такой роскоши. Они просто не знали, чем заняться в свободное время. Кук подсказал: во время отпуска нужно заниматься туризмом.

Летом 1845 г. Томас Кук организовал первую развлекательную поездку, без проповедей и удержаний, на спецпоезде из Лейстера в Ливерпуль и обратно. Кук решил сразу отказаться от неудобных вагонов третьего класса, причислил комфорт и безопасность в ранг приоритетов. Прежде чем продать билеты всем желающим, Кук сам проехал по маршруту, осмотрел города, в которых планировал делать остановки, и впервые предложил путешественникам дорожные чеки (аналоги которых были знакомы еще со времен тамплиеров), знаменитые впоследствии как «чеки Кука», которые гарантировали защиту путешественников от дорожной кражи. Пытаясь сделать свои туры комфортными и интересными для своих клиентов, Кук издал в 1845 г. «Справочник для путешественника» о путешествии из Лейстера в Ливерпуль.

Главная сложность, с которой Кук столкнулся на этот раз, – накормить и разместить на ночлег одновременно более 700 туристов. Однако подготовительная работа не ограничивалась договорами, заключенными с владельцами отелей. Для своей первой поездки, как и для всех последующих, Кук издал небольшой путеводитель с рассказом обо всех достопримечательностях, которые туристы смогут увидеть. Успех превзошел самые оптимистичные ожидания. Еще во время рекламной кампании спрос на билеты был так высок, что возникла необходимость нанять два поезда вместо одного.

В 1846 г. Кук отправился в Шотландию, чтобы разработать маршрут для любителей творчества Вальтера Скотта и Роберта Бернса. Их читал и цитировал почти каждый житель Великобритании. Расчет был безошибочный: фанатичный читатель обязательно захочет «потрогать руками» сказочный мир любимых произведений. Кук был первым, кто это понял и претворил в жизнь эту идею, одну из самых кассовых идей будущего туристического бизнеса. После издания путеводителя по Шотландии Кук в первом же поезде отвез 350 человек.

Освоив маршруты по Шотландии, Ирландии, Северному Уэльсу, острову Мэн, Кук пошел дальше. Он предложил нескольким крупным землевладельцам центральной Англии открыть их замки и парки простым людям для осмотра. Рабочим это будет интересно, считал Кук. Первым откликнулся герцог Ротлендширский, открывший туристам свой замок. За ним потянулись некоторые другие знатные лица.

В 1847 г. была создана туристическая фирма «Thomas Cook and Son» («Томас Кук и сын»), которая просуществовала до начала XXI века.

В 1851 г. в лондонском Гайд-парке был построен большой павильон для торгово-промышленной выставки. Узнав об этом, Томас Кук решил, что выставка могла бы быть интересной людям, которые занимаются промышленной деятельностью, а также простым рабочим и потребителям представленных товаров, и детям для удовлетворения познавательных интересов. В течение трех месяцев Кук ездил по стране, организовывал специальные клубы для работников с еженедельным внесением небольшой оплаты членских взносов. Член клуба получал билет до Лондона и обратно (в этом Куку помог его старый друг и компаньон Джон Эллис, директор железной дороги в центральной Англии), а также питание и ночлег.

Грандиозный план был широко разрекламирован в созданном Куком журнале «Экскурсант», который просуществовал до Второй мировой войны. Благодаря усилиям Томаса Кука выставку посетили 3 тысячи учащихся из Лейстера, Ноттингема и Дерби. Спланировав детские экскурсии в столицу, Кук был особенно осторожен: на станции детей и учителей встречала группа фургонов и кэбов, которые отправляли детей в Гайд-парк и ожидали весь день, чтобы доставить их обратно на вокзал. Результат деятельности был значительный: благодаря Куку, выставку посетили более 165 тысяч человек.

После Лондона аналогичная выставка состоялась в Дублине, а затем в 1855 г. на Елисейских полях. Поездка в Париж была первым, зарубежным, маршрутом Томаса Кука. И на этот раз он снова предусмотрел все. Многочисленные контракты, заключенные с владельцами отелей и транспортных средств, гарантировали туристам спокойствие и комфорт. Кук, как всегда, выдал путеводитель, который на этот раз не только знакомил с достопримечательностями города, но и давал массу практических советов, как правильно вести себя в незнакомом городе. Один из советов Кука был адресован дамам: *«Леди могут, не нарушая правил поведения, входить в лучшее кафе или сидеть за столиком на улице. Однако леди должны воздержаться от посещения кафе на северной стороне бульваров между «Гранд-опера» и улицей «Сен Дени».* Успех был очень велик: по окончании сезона личный секретарь Наполеона III передал Томасу Куку благодарность императора за его деятельность. Покорив Париж, Кук разработал ряд маршрутов по другим европейским городам. Через некоторое время Т. Кук предложил всем желающим отправиться в «большой тур по всей Европе», при этом можно было выбрать один из нескольких маршрутов, каждый из которых пролегал через четыре европейские страны. Томас Кук в значительной степени популяризировал посещение Швейцарии как привлекательного центра туризма, чему способствовала организация им в 1863 г. специального тура по этой стране.

В 1865 г. Кук «открыл» для соотечественников Новый Свет, а для американцев – родину их предков. Американское отделение фирмы возглавил сын Кука – Джон Мейсон Кук, верный соратник отца во всех его делах. Агентство «Thomas Cook and Son» оказывало американским туристам тот же набор услуг, что и англичанам, в том числе и услуги, связанные с посещением торгово-промышленных выставок.

Регулярное пароходное сообщение между Нью-Йорком и Лондоном было установлено в 1838 г. В 1866 г. Т. Кук организовал туристические поездки для двух групп в США. Пятидневное путешествие, которое было осуществлено в 1877 г. на пароходе «Квейкер Сити», положило начало регулярным морским круизам в Америку. Одним из первых американских клиентов компании стал Марк Твен, который описал свои путешествия в путевых заметках «Простак за границей» и «Пешком по Европе». М. Твен был так восхищен агентством, что порекомендовал президенту Гранту воспользоваться услугами фирмы.

В декабре 1868 г. фирма предложила англичанам услуги в организации паломничества в Святую землю. Впервые христиане могли совершить путешествие к своим главным святыням настолько комфортно и безопасно. 60 человек пересекли пустыню с караваном: 65 верховых лошадей везли туристов, 87 лошадей вместе с большим количеством мулов и ослов были нагружены всем необходимым, пилигримов сопровождали 77 сотрудников фирмы, среди которых были вооруженные карабинами охранники со сторожевыми собаками. Паломники были в восторге от такого обслуживания. Представители знаменитых европейских семей буквально завалили Кука просьбами об организации для них аналогичных поездок. После возвращения из Палестины короля Сербии и нескольких русских князей к Куку обратился наследник английской короны принц Уэльский (будущий король Эдуард VII), пожелав отправить в паломничество своих сыновей, Альберта и Георга (будущего короля Георга V).

Премьер-министр Великобритании Гладстон дал Куку специальное задание: освоить для богатых англичан экскурсионные маршруты по Индии, а для богатых индусов – по Англии. Гладстон верил, что туризм поможет наладить дружеские отношения между жителями колонии и метрополии. В индийском офисе Кука не было отбоя от клиентов. В 1878 г. генерал-губернатор Индии граф Дафферин обратился к Куку с просьбой организовать для мусульманского населения региона хадж (исламское паломничество) в Мекку.

В 1872 году Кук организовал первый кругосветный круиз, в нем приняли участие 10 человек. Чтобы объехать земной шар по запланированному маршруту группе понадобилось 222 дня. В наше время этот путь

наземным транспортом можно преодолеть за неделю. В 1890-е гг. семья Кук первыми организовала поездку через всю Европу в Азию на поезде по Транссибирской магистрали.

После смерти Т. Кука в 1893 г. собственниками его компании стали его три сына. Бизнес компании разросся и включал в конце XIX в. три основных направления: туризм, банковское дело и перевозки грузов морскими судами. Позже, в 1931 г. компания «Thomas Cook and Son» слилась с компанией «Wagon Lit Company», которая занималась перевозкой пассажиров в спальнях вагонов экспресс-поезда по Европе. После окончания Второй мировой войны правительство Великобритании приобрело основные права на компанию «Thomas Cook and Son». По состоянию на начало XXI в. ее совладельцами были «Thrust Houses Forte Automobile» (крупнейшая компания в индустрии гостеприимства Великобритании) и ассоциация «Automobile Association of Britain». Компания «Thomas Cook and Son» имела на рубеже XX и XXI вв. 5 относительно независимых основных подразделений, более 625 офисов, в ней было занято около 10 тыс. сотрудников по всему миру. Она считается одной из крупнейших в области туризма, хотя деятельность этой знаменитой компании не ограничивается предоставлением туристических услуг.

Томас Кук является основателем современного организованного туризма. Впервые в мире он взялся организовать туристические поездки, став первым в мире туроператором. Он создал пакеты путешествий – туры. Туры конторы Кука до сего времени считаются одними из лучших по богатству содержания, формам, организационным и финансовым параметрам. Даже сегодня туристические агентства используют международные пустые билеты, кредитные карты, поездки туда и обратно, впервые введенные Томасом Куком. Во многих странах мира, таких как Швейцария, Италия, Франция и Египет Томас Кук заложил основу для развития туризма. Вместе со своим сыном он второй раз открыл Америку, но уже для туристических поездок.

13.3. Путеводители для туристов XIX – начала XX вв.

Желание человека узнать как можно больше о тех местах, которые он собирается посетить во время путешествия, во все времена было естественным и понятным. Однако возможности почерпнуть информацию о стране, ее истории, природе, культуре, нравах и обычаях жителей у путешественника долгое время были весьма ограничены. В XVIII – первой половине XIX вв. сведения такого рода он мог получить из единичных пуб-

ликаций путевых заметок, дневников, мемуаров или писем, посетивших те или иные страны, из немногочисленных переводных сочинений иностранных авторов или из приобретенных за рубежом изданий, в которых содержались сведения по истории и описывались достопримечательности. Записки путешественников отражали впечатления и настроения авторов, содержали размышления и рассуждения по поводу увиденного, что позволяет рассматривать их как произведения особого жанра художественной литературы.

Во второй половине XIX в. начинает меняться характер, способы и цели путешествий. Быстрое развитие промышленности и торговли ставит страны Европы перед необходимостью установления зарубежных контактов. В связи с интенсивным развитием средств передвижения (железные дороги, пароходы, автомобили) путешествия становятся более доступными и, следовательно, более массовыми, со временем превращаясь в туризм. Обнаруживают склонность к заграничным путешествиям не только аристократия, ученые и коммерсанты, но и преподаватели университетов, и студенты, учителя и учащиеся гимназий, причем не только из крупных городов, но и жители отдаленных регионов.

В связи с этим в последней четверти XIX – начале XX вв. возникла необходимость обеспечить путешественника специальной литературой, способной помочь ему в подготовке к путешествию и в ориентировании на месте по прибытии в другую страну. Таким специальным изданием стал путеводитель – книга, содержащая описание какой-либо области и страны и служащая руководством для путешественников. Именно вторая часть данного определения, то есть практическая направленность, утилитарность, адресный характер издания – определяющий признак путеводителей конца XIX – начала XX вв. Это издание предназначалось не для увлекательного чтения или пассивного отдыха, а было призвано стать универсальной карманной энциклопедией, добрым советчиком и надежным помощником в путешествии.

Коллекция путеводителей, изданных в указанный период, насчитывает более 400 книг, весьма различных по жанру и выбору географических объектов. Однако их общая отличительная черта – это систематичность, краткость описаний, обязательное наличие иллюстраций и обширного вспомогательного материала в виде карт, планов, таблиц, схем. Преобладают путеводители на немецком, французском и английском языках.

Издавались путеводители по европейским странам, регионам (провинциям, землям, областям, департаментам, губерниям), городам и отдельным районам городов. Довольно широко были распространены путеводители по немецким землям (Бавария, Вюртемберг, Саксония, Тюрин-

гия, Швабия), а также по крупнейшим городам (Берлин, Бремен, Веймар, Гамбург, Ганновер, Дюссельдорф, Гейдельберг, Данциг, Дрезден, Кельн, Лейпциг, Любек, Майнц, Мюнхен, Франкфурт-на-Майне). Они содержат краткие исторические сведения, детальное описание маршрутов путешествий, достопримечательностей и памятников, карты регионов и планы городов. В Германии почти для каждого маленького местечка, не говоря о крупных городах и о стране в целом, имелись тщательно составленные отдельные путеводители. В содержательном аспекте в немецкоязычных путеводителях следует отметить детальную разработанность маршрутов и их вариативность, что предполагало широкие возможности выбора путешественником мест посещения и остановок. Особую группу составляют путеводители и справочные книги по морским и водным курортам Германии: Ахен, Баден-Баден, Вильдбад, Висбаден, Кисинген, Кольберг, Наугейм, Фридрихрода, Эмс.

В конце XIX в. число европейцев, отправлявшихся за границу не столько с целью отдохнуть, сколько поправить здоровье, увеличивалось с каждым годом. Литература по курортологии ставила себе задачей познакомить публику, выезжавшую лечиться в Германию, Бельгию, Данию, Австро-Венгрию, Италию, Францию, Швейцарию и другие страны, а также врачей – с известнейшими курортами, морскими купаниями и санаториями. Путеводители в краткой форме содержат сведения о географическом положении курортов, климатических условиях, о рекомендуемых средствах лечения в зависимости от характера болезни и ее продолжительности.

Издание путеводителей в силу их растущей популярности становилось серийным. В сериях выходили путеводители не только по немецким землям и городам, но и другим европейским странам, а также по городам мира. На первый план выдвигалась фигура составителя, который зачастую являлся и издателем путеводителей, а затем его имя получала основанная им серия путеводителей. Так, составителем и издателем книг из серии «Handbook for travellers» был Джон Муррэй. Сын известного английского книгоиздателя прославился не только изданием серьезной научной литературы, но и серией англоязычных путеводителей для путешественников. Французский писатель-географ Жоанн-Адольф Лорен составил и издал подробные описания отдельных департаментов и городов Франции, а затем эти описания были положены в основу серии путеводителей «Collection des Guides- Joanne».

Оригинальное художественное оформление серийных изданий, удобный для путешественника формат и, что самое главное, систематичность, лаконизм и практическая направленность содержания делали весьма

привлекательными книги из серий «Griegen Riese-Bibliothek», «Meyers Reisebücher», «Woerl's Reisehandbücher».

Начало самой известной серии путеводителей, выходявших на немецком, французском и английском языках и получивших широкое распространение в мире, положил известный немецкий автор-составитель и книгоиздатель Карл Бедекер. Благодаря умелому отбору материала, редкой добросовестности и тщательности в составлении описаний местностей, которые Карл Бедекер посещал лично, компактности изложения, высокому для того времени полиграфическому уровню издания пользовались большой популярностью и спросом. Отдельные путеводители Бедекера выдержали до десяти и более изданий – по Парижу и его окрестностям, Бельгии и Голландии, Швейцарии, Германии, а также изданные уже после смерти К. Бедекера его сыновьями путеводители по России и Петербургу, Италии, Греции. К сериям путеводителей примыкают отдельные иллюстрированные издания. Наиболее часто встречаются путеводители по Вене, Будапешту, Варшаве, Праге, Лондону, Парижу, Венеции, Флоренции, Риму, Афинам, Мадриду, Лиссабону, Стокгольму и Осло.

Европейский турист никогда не отправлялся в путешествие, не изучив предварительно путеводитель и не выбрав подходящий маршрут, поэтому традиция серийного издания справочной литературы для обеспечения туристов необходимой информацией сразу же закрепились и активно развивались в крупнейших европейских странах.

В начале XX в. вышло большое число русскоязычных изданий, сочетавших огромный массив систематизированной информации и зарубежный опыт издания путеводителей. Восполнить отсутствие в отечественной литературе специальных путеводителей по главным городам Западной Европы были призваны книги из серии «Русский турист. Путеводитель по Западной Европе». Авторы полагали, что *«многочисленные французские, немецкие и английские путеводители не могут удовлетворять требованиям русской путешествующей публики, не всегда владеющей иностранными языками в достаточной степени, чтобы пользоваться необходимыми для туриста указаниями, которые в изобилии содержатся в вполне добросовестно составленных трудах Бедекера, Мейера, Жоанна и др.»*. Аналогом данной серии может рассматриваться выдержавший восемь изданий путеводитель «Русский за границей. Путеводитель по Западной Европе для русских путешественников». Издание содержит краткие, но столь необходимые путешественнику сведения о расстояниях и способах его преодоления различными видами транспорта, о достопримечательностях (замки, ратуши, соборы, дворцы, крепости, кладбища и пр.), о музеях, театрах, библиотеках, ботанических садах, гостиницах, пансионатах, ресторанах и кофейнях, извозчиках с указанием цен за услуги в Германии, Италии, Швей-

царии и Франции. Вся информация сосредоточена в одном томе, что делает его чрезвычайно удобным в путешествии. В отличие от иноязычных путеводителей, русскоязычные издания обращали внимание читателя на действующие за рубежом православные храмы, особо отмечали места, связанные с памятными историческими событиями.

Особенность новых серий заключалась в том, что издания становились адресными, старались максимально учесть разнообразные интересы и потребности публики. Так, для кратких поездок и для деловых людей была предназначена книга из серии «Путеводитель для тех, кому время дорого», в которой информация дана в сжатой, почти конспективной форме. Для поездки за границу с образовательной целью издательство «Образовательные экскурсии» предприняло издание двух серий культурно-образовательного характера – «Страны Западной Европы» и «Культурные центры Европы», а так же двух серий справочного характера «Справочники-путеводители» и «Дорожные словарики» в едином художественном оформлении. Такой дифференцированный подход к вкусам и требованиям путешественника позволял ему предварительно подготовиться и использовать предстоящую поездку наиболее целесообразно и продуктивно.

Желание сохранить не только репутацию, но и содержимое кошельков своих соотечественников отчетливо прослеживается в замысле путеводителей, предназначенных для людей, занимавшихся коммерческой деятельностью. Например, такие путеводители составлялись специально для участников и гостей всемирных промышленных выставок. Так, Е. Львов-Кочетов при составлении путеводителя по Вене использовал не словесные и печатные немецкие источники, а сведения, добытые и тщательно проверенные в результате личного пребывания в стране.

Таким образом, путеводители по европейским странам и городам являются важным историческим источником. Значение подобного рода изданий чрезвычайно велико, ибо они содержат, как правило, объективную географическую, историческую, топографическую, статистическую информацию, необходимую при многоаспектном изучении культуры. Природные и климатические условия местности, история возникновения городов, особенности их планировки, характер застройки, развитие транспортной системы, описание достопримечательностей и уникальных археологических, архитектурных памятников, произведений искусства, хранящихся в музеях, обширные рекламные приложения товаров и услуг различных фирм и частных лиц, а также самые разнообразные сведения о жизни городов и горожан более чем вековой давности – эта собранная воедино информация может служить серьезной базой страноведческих и историко-культурных исследований.

13.4. Развитие туристического бизнеса в Европе и формирование рынка туристических услуг

В своем развитии европейский рынок туристических услуг прошел ряд этапов, на каждом из которых туристическая деятельность претерпевал существенные изменения. В качестве основных целесообразно выделить этапы его становления и эволюции. К этапам становления относятся три этапа. Первый этап – этап зарождения туристической деятельности – продолжавшийся до первой половины XVIII в. Период Великих географических открытий знаменуется активным развитием мореплавания и поиском новых перспективных территорий. Вторым этапом – этапом превращения туризма в отрасль экономики, начавшийся в 1841 г. Во многих литературных источниках 1841 годом обозначают зарождение туризма, когда английский предприниматель Томас Кук впервые организовал массовую прогулку железной дорогой между двумя городами. Со следующего года начали осуществляться регулярные туристические поездки в европейские страны, а с 1860-х – трансатлантические в США. На 1860-1870-е гг. приходится создание значительного количества туристических агентств в Англии и Франции. Со второй половины XIX ст. в Западной Европе начали создаваться своеобразные центры по организации туризма. В конце XIX – начале XX в. туризм окончательно стал неотъемлемой частью хозяйства. Это связано с появлением регулярного движения пассажирского транспорта, сети предприятий питания и размещения, уменьшением рисков передвижения, повышением мобильности и благосостояния населения.

Третий этап – этап формирования международной туристической индустрии берет начало со второй половины XIX в. В 1850-1870-х гг. англичане составляли большинство иностранных туристов, путешествовавших по Европе. Именно в этот период на континенте появляются гостиницы с такими названиями, как «Англетер» (от фр. Angleterre – Англия), «Британик», «Виндзор», а в обиход входят английские слова «экспресс», «комфорт», «лайнер» и др. Вслед за агентством Кука в Англии появились туристические бюро Фрейда и сэра Генри Ланна. Возникли Велосипедный туристический клуб, Политехническая туристическая ассоциация, Кооперативная ассоциация отдыха и т.д.

Несколько позднее масса туристических агентств была создана во Франции, а затем и в других странах Европы. В 1907 г. акционерное общество «Кук», имея уже более 6 тысяч служащих, внедрило в практику понятие индивидуального туризма, которое включало услуги транспорта и размещения.

Начало XX в. характеризуется экстенсивным развитием туризма. Все больше стран приобщались к нему, а после Первой мировой войны туризмом была охвачена вся Европа. Возникли международные курорты во Франции, Италии, Швейцарии и других европейских странах. Интернационализация духовной жизни, с одной стороны, и концентрация капитала, с другой, способствовали формированию международного рынка туристических услуг, хотя массовый характер он еще не приобрел. Это время называют периодом «аристократического туризма» с целью отдыха, лечения и развлечений. Познавательный туризм еще только зарождался.

Значительный рост туризма в 1920-х гг. начался с развитием автомобильного, а потом и воздушного транспорта. Но вслед за ним опять наступила фаза упадка из-за мирового экономического кризиса 1930-х гг., которая практически переросла в следующий период упадка 1940-х гг., вызванный Второй мировой войной. Анализ статистических данных мировых туристических потоков дает основания говорить о том, что первая мировая война практически полностью приостановила развитие рынка туристических услуг практически во всех регионах Европы. Но после этого он стал развиваться с удвоенной силой, что и продолжается до сих пор.

Основными факторами, которые обеспечили с 1950-х гг. массовый характер производства и потребления туристических услуг следует выделить: благоприятная политическая обстановка, циклический подъем экономики, послевоенная перестройка, рост доходов населения, формирование «среднего класса», географическое несовпадение центров производства и потребления туристических услуг, сокращение стоимости транспортных услуг под влиянием НТП, возникновение сети международных коммуникаций. И таким образом завершилось формирование рынка туристических услуг.

В эволюции европейского рынка туристических услуг также выделяются три этапа. Первый этап: 1950-1960-е гг. – этот этап можно с полной уверенностью считать периодом активной эволюции рынка туристических услуг. Если в 1950 г. количество туристов в мире составляло 25 млн, то в 1960 г. – уже 71 млн. На протяжении этого периода среднегодовой прирост туристических потоков составлял не менее 4-5%. Объемы поступлений от реализации туристических услуг увеличились почти в три с половиной раза. Основной формой организации международного туризма стал групповой туризм, в отличие от индивидуального начала XX в. К этому периоду относится также появление первых оптовых туроператоров. С 1960-х гг. создаются крупные международные туристические компании, которые совместно с транспортными начали монополизировать рынок туристических услуг.

Период «европоцентризма» в международном туризме завершился. Значительное развитие рынок туристических услуг получил в США, Канаде, Японии и др. Мировой рынок туристических услуг пополнился значительным числом развивающихся стран. В то же время европейский рынок был биполярным. В социалистических странах основной акцент делался на внутренний социальный туризм для широких слоев населения и существенно ограничивался международный.

Второй этап: 1970-1980-е гг. – в 1971 году количество туристов возросло до 168 млн. Но со второй половины 1970-х гг. на рынке туристических услуг начался кризис, продлившийся до начала 1980-х гг. Экономические трудности, рост цен на энергоресурсы, вызывавшие сокращение объемов личного потребления, падение курса доллара, привели и к снижению туристической активности по всей Европе. Так, например, в Испании в 1980 г. объем реализации туристических услуг снизился на 23 %, а в Великобритании на 9 %. Это повлекло прекращение деятельности множества крупных туроператоров. Только в 1981 г. обанкротились такие крупные британские туроператоры «Морленд», «Лейкер Холидей», «Клаб 18-30», «Эрна-лоу» и др. Наибольший спад произошел в 1974 г. в странах – членах Организации экономического сотрудничества и развития – до 7 %. В то же время абсолютное количество туристов ежегодно продолжало возрастать в среднем на 5-6 % (13 % в 1973 г. и только 3 % в 1974 г.).

Для этого этапа характерна интенсивная концентрация капитала на европейском рынке туристических услуг, массовое проникновение на него транснациональных корпораций, которые, используя новейшие средства телекоммуникаций, создали глобальную систему передачи туристической информации. Путем слияния и поглощения образовались лидеры европейского рынка туристических услуг – немецкая компания «TUI» и французская «Аккор», которые затем поглотили еще полтора десятка других. Еще одной отличительной чертой этого этапа является рост сегментированности рынка туристических услуг, формирование в 1980-х гг. новых сегментов (конгрессный туризм, туризм лиц «третьего возраста», сельский и экологический туризм и др.).

Третий этап: с 1990-х гг. – это современный этап развития рынка туристических услуг. Интенсивное развитие рынка туристических услуг происходит в условиях глобализации, что приводит к насыщению рынка производителями туристических услуг, а соответственно – и к обострению конкурентной борьбы. В итоге туристические компании, входя в рынок, включаются в структуры ТНК, мощных туристических корпораций, или

позиционируют эксклюзивность предложения. В 1990 г. количество туристов достигло 400 млн. В первой половине 1990-х гг. поступления от реализации туристических услуг росли незначительно – в среднем ежегодно на 2-3 %, со второй половины имел место их рост до 4-5 % в год. Особо отрицательное воздействие на европейский рынок туристических услуг оказали военные конфликты, экономические и политические кризисы, стихийные бедствия, эпидемические вспышки и др. Наибольший спад туристической активности за все время существования мирового рынка туристических услуг приходится на 2001 г. из-за терактов в США. Об этом свидетельствуют статистические данные: после роста в 2000 г. количества туристов до 7 % последовало их уменьшение в 2001 г. на 1,3 % (наибольший спад до этого зафиксирован в 1982 г. – 0,4 %). Период 2001-2003 гг. имел целый ряд неблагоприятных для рынка туристических услуг явлений, что привело к сокращению количества туристов и соответственно поступлений от реализации туристических услуг. Однако в 2004 г. зафиксирован наибольший рост объемов туристического производства после 1976 г., а с 2004 г. уже десять лет продолжается период стабильного прироста объемов рынка туристических услуг.

Тема 14. ЗАРОЖДЕНИЕ ТУРИЗМА В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ

- 14.1. Начало просветительного туризма в России.
- 14.2. Становление экскурсионного туризма в Российской Империи.
- 14.3. Развитие курортного дела в Российской Империи.
- 14.4. Туристические общества и их просветительная роль.
- 14.5. Гостиничное дело в Российской Империи.

14.1. Начало просветительного туризма в России

Начало просветительного туризма в Российском государстве наступает в правление императора Петра I. Модернизации в Российской империи подверглись все стороны жизни: начиная от социально-экономических отношений до некоторых аспектов быта. Именно Петр I начал демонтаж «железного занавеса», который в средневековье отделял Россию от других государств. При этом он сам подал пример. До него ни один русский царь не покидал границ своего государства. В 1697 – 1698 гг. состоялось большое заграничное путешествие, названное «Великим посольством». Цели этого вояжа были многочисленны. Во-первых, внешнеполитические: надо было найти союзников среди европейских стран в войнах с Османской империей за выход в Черное, а затем и в Средиземное моря. Во-вторых, экономико-познавательные: необходимо было увидеть уровень развития науки и техники в Европе, чтобы по возможности перенять и внедрить в России новшества, способствующие укреплению ее военного потенциала. И наконец, в-третьих, знакомство с жизнью западных народов, их культурой и нравами. Таким образом, «Великое посольство» можно рассматривать как туристическую поездку сразу по нескольким показателям.

Петр I посетил Курляндию, Пруссию, Голландию, Англию, Австрию и Польшу. Но и после возвращения из-за границы Петр I не прекращал своих путешествий. В 1699 г. он плавает в Азовском море в чине капитана, командуя кораблем «Отворенные врата». В 1702 г. осуществляет плавание в Белом море, в следующем году измеряет фарватер у острова Котлин. В 1709 г. вновь состоялось плавание в водах Азовского моря, а в 1710 – 1713 гг. он неоднократно руководил кораблями в чине контр-адмирала. И в главном морском сражении Северной войны у мыса Гангут в 1714 г. он также не остался в стороне, за что и был произведен в вице-адмиралы.

В 1717 г. царь побывал во Франции, где был любезно встречен Людовиком XV. По всей вероятности, Петра I можно называть и одним из первых русских гидов. Он очень любил водить экскурсии иностранцев по

Санкт-Петербургу, показывая им городские постройки и дворцы, Кунсткамеру и храмы, а также давая пространные объяснения о планах градостроительства на ближайшую перспективу.

Для осуществления своих планов, связанных с модернизацией России, Петр проводит ряд грандиозных мероприятий. Сюда следует отнести в первую очередь направление дворянских детей на учебу за границу. Надо оговориться, что Петр I не был пионером в этом начинании – подобная практика существовала и в XVII в.

Проблема с кадрами, имеющими высокий образовательный уровень, в России стояла очень остро. Кроме того, одним из самых сильных впечатлений, вынесенных Петром из первой заграничной поездки, если не сильнейшим, было чувство удивления. Как замечал сам император *«Как там много учатся и как скоро работают, и работают скоро именно потому, что много учатся!»*. Поэтому в первую половину его царствования, когда еще мало было школ, главным путем к образованию служила *«заграничная посылка русских дворян массами для обучения»*.

К сожалению, насильственное внедрение образования принимало нередко весьма своеобразные формы. *«Труден и малоплоден был этот образовательный путь. Неподготовленные и равнодушные, с широко раскрытыми глазами и ртами, смотрели они на нравы, порядки и обстановку европейского общежития, не различая див культуры от фокусов и пустяков, не отлагая в своем уме от непривычных впечатлений никаких помыслов»*, – констатирует В.О. Ключевский.

Партии учеников были рассеяны по многим европейским культурным центрам: Парижу, Амстердаму, Лондону, Тулону, Марселю, Кадису, Венеции, Флоренции и др. И если первоначально, в основном, молодежь должна была изучать морское дело, навигационные науки, то со временем в европейских университетах и академиях стали учиться *«живописному искусству, экипажеству, механике, навигации, инженерству, артиллерии... как корабли строятся, боцманству, артикулу солдатскому, танцевать, на шпагах биться, на лошадях ездить и всяким ремеслам, медному, столярному и судовым строениям»*.

Петр I, посылая молодежь учиться за рубеж, выплачивал им стипендии. Среди тех, кто оправдал надежды императора, можно назвать имена выдающихся художников: Ивана Никитина и Андрея Матвеева. В XVIII в. были посланы для обучения за границу многие деятели науки и культуры. Родоначальник исторического жанра в русской живописи А.П. Носенко также получил стипендию для продолжения своего образования в Риме и Париже.

Композитор М.С. Березовский по окончании Киевской духовной академии учился в Болонской филармонической академии, где выдержал экзамен на звание композитора-академика. Младшим современником и земляком М.С. Березовского (оба происходили из Украины) был Д.С. Бортнянский. Восемнадцатилетний певчий Придворной капеллы был отправлен в Италию для обучения музыке. Он настолько преуспел в своей профессиональной деятельности, что некоторые из его опер были поставлены в Венеции и Модене. Со временем Д.С. Бортнянский прославился не только как композитор – им написано более 200 музыкальных произведений, – но и как руководитель главного хора России – Придворной певческой капеллы.

Архитектор В.И. Баженов, по чьим проектам были созданы дом Пашкова, подмосковная императорская усадьба Царицыно, для завершения образования был послан во Францию и Италию. Архитектор А.Н. Воронихин был крепостным графа А.С. Строганова, возглавлявшего в то время Академию художеств. Юного А.Н. Воронихина сначала отправили учиться в Москву, а потом он едет изучать архитектуру, механику, математику, естественные науки во Францию и Швейцарию. Наиболее известным его творением является Казанский собор в Петербурге. Классик русской архитектуры А.Д. Захаров также был стипендиатом Академии художеств в Париже. Им было построено более 600 зданий, к наиболее известным относится здание Адмиралтейства в Санкт-Петербурге. Придворный архитектор Франческо Бартоломео Растрелли, приехав вместе с отцом в Россию, все же пять лет провел в учебных заведениях Италии, где совершенствовался в живописи.

Скульптор М.И. Козловский долгое время жил и работал в Риме и Париже. Скульптор И.П. Мартос, ставший со временем ректором Академии художеств, во второй половине 1770-х гг. был российским стипендиатом в Риме. Скульптор Ф.И. Шубин получил за одну из своих работ большую золотую медаль Академии художеств, дававшую право на заграничную поездку. Он воспользовался этой возможностью и на несколько лет уехал в творческую командировку в Париж, а затем в Италию.

Естествоиспытатель и путешественник И.И. Лепехин закончил Страсбургский университет и после защиты диссертации получил там степень доктора медицины. Поэт, переводчик и филолог, академик Петербургской Академии наук В.К. Третьяков прослушал курсы лекций по математике, философии и богословию в Сорбонне. Юрист С.Е. Десницкий изучал в университете Глазго математику, метафизику, философию, юриспруденцию. Был удостоен в Англии степени доктора права. Юрист и исто-

рик А.Я. Поленов для обучения «древностям и истории, юриспруденции и общенародному праву» был направлен в Страсбургский университет. Известно, что он слушал курс и в Геттингенском университете.

В значительной степени благодаря реформаторской деятельности императора в России создается Академия наук (1725 г.) и подготавливается почва для открытия светского высшего учебного заведения общегосударственного значения, чем и становится, открытый в 1755 г. в правление дочери Петра I императрицы Елизаветы Московский университет.

Знаковой фигурой как в «путешествии за знаниями», так и определенной открытости миру Российской империи, становится Михаил Васильевич Ломоносов (1711 – 1765 гг.). «Гражданином мира» можно назвать другого деятеля Российского Просвещения – Антиоха Дмитриевича Кантемира (1708 – 1744 гг.). Сын господаря Молдавии, переселившегося в Россию в 1711 г., он почти полтора десятка лет был полномочным представителем России в таких европейских странах, как Англия и Франция. Антиох Кантемир был не только талантливым дипломатом, но интересовался французской и английской философией, литературой, общественной мыслью, был дружен со многими передовыми людьми своего времени. Его научная и литературная деятельность отличалась многосторонностью. Учились в европейских странах и «отец русской истории» В.Н. Татищев, и не менее выдающийся историк Н.М. Карамзин. Свои «Записки русского путешественника» Н.М. Карамзин опубликовал в 1791 – 1792 гг. в «Московском журнале».

Импульс, данный Петром I, получил огромное развитие. В Российской империи стали почти обыденными «походы за знаниями», научный и образовательный туризм. Знаменательно, что практически не было «невозвращенцев». Те, кто получал «пенсии» (стипендии), по окончании курса стремились приложить свои знания и умения на родине.

14.2. Становление экскурсионного туризма в Российской Империи

Распространение в первой половине XIX в. экскурсионного туризма, стремление интеллигенции использовать путешествия, передвижения и познавательные экскурсии для просвещения народа в основном носило стихийный, неконтролируемый и эпизодический характер. Популяризация экскурсий проводилась в основном путем рассылки плакатов и брошюр с их описанием в учебные заведения, различные учреждения крупных городов, публикации рекламных сообщений об экскурсиях, еженедельного вывешивания объявлений с расписанием экскурсий в гостиницах, пансионатах, водолечебницах.

Во второй половине XIX в. школьно-экскурсионное дело получило поддержку официальных властей, которые решили использовать экскурсии в качестве одного из средств морально-религиозного воздействия на учащихся. Школьные экскурсии проводились преимущественно с целью изучения окружающей природы и по историческим местам. Активизация экскурсионной деятельности в XIX в. была связана с появлением ряда организаций, практиковавших экскурсионные походы. Развитие экскурсионной деятельности сопровождалось открытием исторических, культурных и природоведческих памятников, ансамблей, музеев, а также различных выставок. Этому способствовала инициативная деятельность научных обществ.

Повышенный интерес к экскурсиям, возникший в первом десятилетии XX в., явился толчком к созданию при некоторых обществах экскурсионных комиссий, бюро, комитетов. Они взяли на себя функции содействия экскурсионным группам и отдельным экскурсантам при знакомстве со столицами и губернскими городами. Кроме экскурсионных организаций при различных обществах, появились и частные туристические конторы, основанные предпринимателями, предлагавшие свои услуги при проведении экскурсий по стране и за рубеж. Количество экскурсионных комиссий постепенно возрастало. Они создавались в различных городах. К концу 1915 г. в Российской Империи существовало уже около 100 подобных организаций.

Первой туристической организацией в Российской Империи был Турист-Клуб, учрежденный в 1895 г. и положивший начало Российскому обществу туристов, объединившему несколько немногочисленных клубов. Задачами общества были организация экскурсий по крупным городам и знакомство туристов с природой Крыма, Кавказа, Урала, Средней Азии. Деятельность клубов требовала подготовки профессиональных кадров. В 1907 г. при Российском обществе туристов была создана комиссия «Образовательные экскурсии по России». При комиссии впервые были открыты курсы по подготовке «руководителей экскурсий». Комиссия объединяла педагогов-энтузиастов, имеющих опыт экскурсионной работы: В.И. Комарнинского, Н.Г. Тарасова и др. Ими было положено начало разработки вопросов теории и методики экскурсионного дела на основании обобщения опыта экскурсионной работы с учащимися.

Развитием экскурсионного дела занималась и православная церковь, предложив организацию путешествий к святым местам. В дни зимних каникул для учащихся церковью устраивались «святочные экскурсии» с осмотром культовых сооружений. Перед началом экскурсий обязательно служили молебны. К этому же времени относится и издание церковью специальных путеводителей – «Спутников для экскурсантов».

С 1910 г. стали организовывать экскурсии для сельских жителей в другие наиболее развитые сельскохозяйственные губернии. Они проводились для ознакомления с высокопродуктивными сельскими хозяйствами. Эти экскурсии оказались весьма полезными для крестьян, участвовавших в них. Во многих хозяйствах в результате такого своеобразного обмена опытом появились спустя некоторое время различные нововведения.

В конце XIX – начале XX вв. передовые педагоги обратили особое внимание на экскурсионное дело, все шире развивающееся в стране. В экскурсиях они увидели возможность значительно улучшить преподавание естественных предметов, приблизить учащихся к природе. К этому времени относятся первые статьи, посвященные экскурсионному делу среди учащихся, в «Записках Крымского горного клуба», в журналах «Русский турист» и «Русская школа».

Длительное время организация экскурсий для учащихся оставалась делом отдельных энтузиастов. Таким был педагог Николай Петрович Захаров. Важным средством обучения он считал экскурсии, на которых должны закрепляться знания, полученные на уроках. Он знакомил своих учеников с природой, историей и культурой. На природе учащиеся под руководством преподавателей наблюдали различные предметы и явления, учились описывать их, составлять геологические и ботанические коллекции. Н.П. Захаров считал обязательной организацию экскурсий при изучении истории, географии и других дисциплин естественного цикла.

Важным толчком к расширению экскурсионной деятельности стал циркуляр министра народного просвещения от 2 августа 1900 г., которым отменялись летние каникулярные работы учеников и взамен их рекомендовалось начальникам учебных заведений и педагогическим советам организовывать в период каникул для учащихся оздоровительные прогулки и путешествия.

Определенную роль в развитии ученических экскурсий имело введение 9 марта 1902 г. специального тарифа на проезд учащихся, отправляющихся в образовательные поездки. На всех железных дорогах для групп экскурсантов устанавливался удешевленный проезд в вагонах 3 класса, а воспитанникам низших учебных заведений при поездках на расстоянии до 50 км предоставлялся бесплатный проезд. В последующие годы условия этого специального тарифа для учащихся, совершавших групповые экскурсии, несколько менялись, но он сохранился до 1917 г.

Стихийно развивавшаяся экскурсионная работа в учебных заведениях постепенно начала получать теоретическую базу. К концу 1900-х гг. в различных периодических изданиях стали появляться все больше статей,

в которых предпринимались попытки освещения вопросов теории экскурсоведения. Важной вехой в этом отношении явилась увидевшая свет в 1910 г. книга «Школьные экскурсии», написанная группой преподавателей под редакцией Б.Е. Райкова. В ней впервые были разработаны основные принципы экскурсионной методики и предложена система учебных экскурсий по всем предметам и для всех классов.

В первом десятилетии XX в. в Российской Империи начали издаваться три специальных журнала, посвященных экскурсионному делу: «Экскурсионный вестник», «Русский экскурсант» и «Школьные экскурсии и школьный музей». Если последний журнал полностью посвящался школьному экскурсоведению, то два других постоянно публиковали теоретические статьи, рассказы о совершенных поездках, советы по организации экскурсий в школе, списки рекомендуемой литературы и др.

Ведущим экскурсионным журналом в России к 1905 г. становится «Русский экскурсант». Популярность его среди сторонников экскурсионного дела была велика еще и потому, что к его работе привлекались специалисты многих городов империи. Среди большой группы представителей Москвы значилось имя Н.А. Гейнике, а среди представителей Санкт-Петербурга – Б.Е. Райкова – ведущих в то время теоретиков российского экскурсоведения.

Экскурсии как одну из форм легальной работы в массах с целью проведения революционной пропаганды использовали большевики. Для рабочих их организацию осуществляло «Общество содействия устройству народных развлечений». Подобные экскурсии жестоко преследовались полицией, а «Общество содействия устройству народных развлечений» в 1916 г. было закрыто как наносящее вред устоям самодержавия.

Война, начавшаяся в 1914 г., отразилась на географии школьных экскурсий и путешествий. Резко сократилось их количество на дальние расстояния, но продолжали развиваться экскурсии по территории губерний.

14.3. Развитие курортного дела в Российской Империи

Начиная с XVIII в. можно говорить и о лечебном туризме в русском государстве. Различные целебные источники были давно известны на Руси, их называли в народе «святыми». Но только Петр I, неоднократно поправлявший свое здоровье на заграничных курортах, решил отыскать в самой России целебные воды и организовать лечение на них. Он поручает *«разыскать ле-*

чительные воды в землях его Царского величества». Известны были источники в Пятигорске и Брагунские теплые воды на Тереке, куда в 1717 г. для исследования «*тамошних теплых вод*» был послан московский физик Г. Шобер. Ему и принадлежит первое описание кислых вод на Кавказе.

Чуть раньше, в 1714 г. при прокладке дороги Санкт-Петербург – Архангельск, в 50 км от Петрозаводска были найдены железистые воды. До сегодняшнего дня существует деревня с названием Дворцы. В ней были возведены по личному плану Петра I деревянные строения как для царствующей фамилии, так и для ее свиты, кроме того, рядом были воздвигнуты жилые корпуса, где должны были проживать врачи и пациенты. Основателем первого санатория был В. Гекинг, бывший до этого начальником олонецких заводов.

Сам Петр I с женой Екатериной выехал на марциальные воды (название получили по средневековому символу железа) первый раз в январе 1719 г. По возвращении им был издан Указ «О марциальных водах объявление», который приглашал больных на этот курорт (что в дословном переводе с немецкого значит «лечебное место»), перечисляя болезни, от которых можно вылечиться благодаря местным водам. В указе четко оговаривалось, как должны вести себя больные до, во время и после лечения, какой соблюдать режим. Через год Петр I повторно приехал в Кончезерск, проведя там 16 дней. Его здоровье настолько улучшилось, что он на радостях не только произвел В. Гекинга в генералы (до этого у того было звание полковника), но и дал вольную и освободил ото всех налогов бывшего посессионного рабочего Ивана Рябова, который первый вылечился данными водами, т.е. открыл, по сути, курорт.

После смерти императора, который еще дважды приезжал в эти места, санаторий постепенно стал угасать. Он был восстановлен спустя почти два столетия – в 1964 г.

В XIX в. уже не только привозили минеральные воды в бутылках из-за границы, но в Казенном ведомстве официально состояло шесть местностей, где были целебные источники: Кавказ, Старорусские, Липецкие, Сергиевские, Коммернские (Латвия), Бусинские (Польша). Кроме того, были известны десятки различных мест, где создавались курорты не государственного, а местного уровня и значения. Адъютант Отделения восточных языков в Санкт-Петербургской Академии Г.Ю. Клапрот, сопровождавший делегацию посла Головкина в Китай, замечает о водах Тифлиса следующее: «*В воде содержится некоторое количество серы, и мыться ею очень полезно*».

Наиболее престижные курортные места – Ливадия, Мисхор, Алупка, Гурзуф, Боржом и др. – были собственностью царской семьи и высшей аристократии. Принц Ольденбургский, муж сестры императора Александра I Марии Павловны, взял, например, в аренду Гагры.

Перед Первой мировой войной в империи насчитывалось до 60 санаториев, где могло одновременно отдыхать и лечиться 3000 человек, что, правда, составляло 0,0025 % от общего населения. Кроме того, в аристократической среде считалось хорошим тоном поправлять свое здоровье на зарубежных европейских курортах.

В конце XIX в. стала быстро развиваться мода на морские курорты. Под патронатом министра государственного имущества А.С. Ермолова ученые стали исследовать Черноморское побережье Кавказа, дабы устроить там климатические станции и морские купальни. 21 июня 1900 г. в Анапе был открыт первый в Российской Империи центр талассотерапии – водогрязелечебница В.А. Будзинского, где лечили ваннами с морской водой и грязями морских лиманов. Годом основания курорта Анапа считают 1898 г., когда доктор В.А. Будзинский впервые применил грязелечение на морском берегу. 21 июня 1900 г. в Анапе была открыта водогрязелечебница В.А. Будзинского, построенная в модном мавританском стиле по всем правилам курортной медицины. На этой базе вскоре был организован институт физических методов лечения.

С древних времен в Анапе и ее окрестностях было известно еще об одном даре Богов этому краю – целебных источниках Семигорья. Вода за свои целебные свойства очень почиталась, о чем свидетельствуют найденные в начале XX в. при очистке одного из источников от ила окаменевшие от солей фигурки из дерева – грубое подобие частей человеческого тела. Видимо они бросались в воду в благодарность или с надеждой на исцеление. После купания в священных источниках проходила усталость, а тело вновь обретало силу и бодрость. Пили эту воду и как лекарство. Подмечено было, что целебная вода хорошо помогает при болезнях желудка. В 1901 г. горным инженером В.И. Винда был обследован самый крупный родник, называемый именем святого Владимира. В 1905 г. один из источников был каптирован, и минеральная вода стала разливаться в бутылки, газироваться и реализовываться в аптеках и магазинах Анапы и других морских курортах побережья. Вскоре, в 1913 г., в Семигорье было закончено строительство санатория «Лучезарная» на 120 коек с питьевым бюветом, где стали получать лечение *«желудочно-кишечные больные, сердечные больные, астматики, малокровные, слабогрудые и нервные, не переносящие моря»*.

Как город, Сочи начал развиваться в конце XIX – начале XX вв. Создается своеобразная культура градостроительства, присущая только Черноморским курортным городам. Большинство общественных и частных построек возводили в модном европейском стиле «модерн». В то время Сочи условно делился на верхнюю и нижнюю части: верхняя была отведена под гостиницы, пансионаты, дачи, нижняя – деловая и торговая часть, где располагались многочисленные лавочки, конторы, рынок, жилые постройки средних и низших сословий. На рубеже столетий открываются учреждения отдыха – гостиницы, самыми дорогими и фешенебельными были: «Гранд-Отель», «Марсель», «Бель-вью», имевшие до 45 номеров. Гостиницы находились в удобном месте возле Приморского бульвара. Указанными строениями завершалась городская черта, и начинались земли частных владельцев.

Одним из основных лечебных факторов Сочи являются мацестинские минеральные источники. На Старой Мацесте сохранились постройки начала XX в., отражающие ее историю. В начале XX в. источники использовало Сочинское Благотворительное общество. В 1902 г. для этой цели был открыт небольшой деревянный сарайчик, установлены ванны для бесплатного отпуска мацестинских процедур. Через 8 лет источники и землю приобрели предприниматель М. Зензинов и врач В. Подгурский. Вскоре они образовали акционерное общество и по прошествии двух лет открыли водолечебницу, а позже гостиницу. Уже к 1913 г. здесь отпускалось более 13 тыс. платных процедур, ежегодно отдыхало около 6 тыс. чел. Именно Мацеста принесла курорту мировую славу и известность.

В начале XX в. получают популярность курортные поселки Сочинского округа – Лазаревское, Хоста, Адлер, Красная Поляна, где по типу Сочи стали открываться учреждения отдыха – гостиницы, пансионаты, дачи, были разбиты парки в Хосте, в Адлере, самым живописным считается Адлерский парк «Южные Культуры», заложенный в 1912 г. известным дендрологом А. Регеле.

Евпатория давно была известна своими пляжами – лучшими в Крыму «купальнями», поэтому неудивительно, что со второй половины XIX в. она стала развиваться как приморский курорт. Начиная с 1870-х гг. здесь все шире для лечения используется грязь Мойнакского озера. В 1884 г. на территории бывшего карантина на берегу появилось первое курортное заведение – военно-санитарная станция, филиал Симферопольского военного госпиталя. Здесь продолжали лечение морскими и лиманными купаниями те, кто предварительно прошел курс лечения в Сакской военной грязелечебнице.

В 1887 г. врачи-предприниматели Цеценевский и Ходжаш, взяв в аренду озеро Мойнаки, открыли первую в Евпатории частную грязелечебницу и купальню. Этот год принято считать годом официального начала грязелечения на евпаторийском курорте. А в 1905 г. тут появилась и первая в Российской Империи здравница – санаторий «Приморский», точнее, «Приморская санатория». Это была здравница, по тому времени хорошо оборудованная и довольно комфортабельная. Основателем санатория стал академик живописи Н.Д. Лосев, который, страдая артритом, побывал на многих европейских курортах. Позднее были открыты еще два санатория – «Таласса» и «Гелиос». В последнем, основанном в 1914 г., лечили раненых, прибывавших с фронта.

Уникальные природные условия Евпатории с каждым годом привлекали все больше больных, а вслед за этим и предпринимателей, которые энергично скупали прибрежные участки земли и строили на них гостиницы, пансионы, дачи, рестораны. Накануне Первой мировой войны в городе действовали три частных санатория для взрослых и четыре летнего типа – для детей. Вместе они могли принять около четырехсот человек.

Впрочем, публика ехала в Евпаторию не столько для лечения, сколько *«на купальни, для отдыха, развлечений и различных походов»*. Евпаторийский курорт того времени, а также условия отдыха (для состоятельных людей) можно представить себе по рекламе, которая была помещена в одной из городской газет. Она свидетельствует о достаточно высоком уровне комфорта. *«В новой части города, непосредственно примыкающей к дачам, открыта VILLA «CARMEN». На самом берегу моря, у песчаного пляжа. Имеются весьма удобные, хорошо обставленные, комнаты, каждая с отдельной при ней большой террасой. Свои купальня, электрическое освещение, телефон, ванная, водопровод из собственного артезианского колодца. Крокет. Всюду образцовая чистота. Здоровый вкусный домашний стол из свежей провизии, исключительно на сливочном масле. Натуральное цельное молоко от собственных коров. Купальня бесплатно. Теплая ванна 40 коп. Плата за пансион недорогогая...»*. Приведена и стоимость проживания в комнате виллы: за сутки – от 1 руб. 75 коп. до 3 руб., за неделю – от 10 до 19 руб., за месяц – от 40 до 70 руб. Даже сегодня не каждая здравница и гостиница могут предложить подобный уровень комфорта.

Кто отдыхал летом накануне первой мировой войны, на евпаторийских пляжах? Ответ на этот вопрос можно найти в романе А. Толстого «Хождение по мукам»: *«В это лето в Крыму был необычный наплыв приезжих с севера. По всему побережью бродили с облупленными*

носами колючие петербуржцы с катармами и бронхитами, шумные, растрепанные москвичи с ленивой и поющей речью, и черноглазые киевляне, не знающие различия гласных «о» и «а», и презирающие эту российскую суету, богатые сибиряки, жарились и обгорали дочерна молодые женщины и голенастые юноши, священники, чиновники, почтенные и семейные люди, живущие, как и все тогда жило в России, расхлябанно, точно с перебитой поясницей. В этой необычной обстановке синих волн, горячего песка и голого тела, лезущего отовсюду, шатались семейные устои. Здесь все казалось легким и возможным...».

В начале XX в. начинается становление Одессы как приморского климатического курорта. Морские купальни существовали здесь и ранее. Самая большая из них была открыта вблизи бывшей военной гавани (под Приморским бульваром), другие устроены на Ланжероне, в Отраде, Люстдорфе (ныне Черноморка), Александровске, Лузановке. Большинство этих пляжей находилось вдали от города, и добираться до них было трудно. Однако, несмотря на отсутствие надлежащих условий, в Одессу стали съезжаться на морские купания не только больные, но и здоровые люди – на отдых. Развитие Одессы как климатического курорта шло путем застройки пригородов и приморской части города. В 1914 году городская газета «Одесские новости» сообщила читателям об открытии Лермонтовского морского курорта. Из краткой заметки, посвященной этому событию, видно, что санаторий был задуман с размахом: здесь наряду с различными ваннами – морскими, углекислыми, кислородными, радиогенными (радоновыми) – было налажено и грязелечение.

Курорты на побережье Балтийского моря стали появляться с конца XVIII века практически одновременно с присоединением к Российской империи в качестве ее остзейских губерний. Формированию курортных территорий способствовал не только целебный воздух, но и открытие местных источников минеральных вод и лечебных грязей. Прибалтийские курорты быстро становились популярными у российской знати и интеллигенции, представители которых строили здесь дачные поселения или снимали местные усадьбы для приезжего отдыха.

Первый курорт на территории современной Латвии был основан по указу Екатерины II – курорт минеральных вод в Балдоне. В первой половине XIX в. открылся сероводородный курорт в Кеммерне (совр. Кемери), курорт под Венденом (совр. Цесис), минеральная и кумысно-водная лечебница под Двинском (совр. Даугавпилс). Прибалтийские минеральные курорты стали популярнее северокавказских минеральных вод, однако со временем уступили им пальму первенства, сосредоточившись не на лечебных, а на развлекательных мероприятиях.

На территории современной Эстонии первые грязелечебницы открылись в 1820-е гг. Действием местных грязей для заживления ран интересовался известный русский хирург Николай Пирогов. В 1840 г. в Курессааре, главном городе острова Сааремаа, открылся первый оздоровительный центр, и город стал популярным курортом. В 1876 г. появилась первая водолечебница в Гунгебурге (совр. Нарва-Йыэсуу), в 1909 г. здесь открылся санаторий, а с 1912 г. наладилось водное сообщение с Петербургом. С 1890 г. популярным пляжным курортом становится Пярну.

На рубеже XIX – XX вв. соленые водолечебницы появились в литовском Бирштонасе. Лечение здесь проводилось грязями и минеральными водами. С XIX в. все более популярным становился курортный отдых в Паланге, городке на берегу Балтийского моря в 25 км севернее Мемеля (совр. Клайпеды).

Официально курорт Кемери (на территории совр. Юрмалы) был основан в 1838 г., когда Николай I выделил эту территорию для строительства поликлиники. Долгие прогулки по пляжу, купание в подогретой морской воде вскоре завоевали широкую популярность среди представителей аристократии. В Юрмалу съезжались генералы, политики и писатели. До сих пор на побережье сохранились исторические здания курортных учреждений, которые создают неповторимую атмосферу старинных курортных традиций.

Юрмала – уникальный город-курорт, сочетающий в себе три главных курортных фактора: целебный климат (море, сосновый лес, чистый, богато ионизированный воздух), минеральные воды (сероводородные, бромистые и хлоридо-натриевые) и лечебные грязи (торфяные и сапропелевые).

14.4. Туристические общества и их просветительная роль

В конце XVIII – начале XIX вв. путешествия в Российской Империи оставались эпизодическими и осуществлялись по личной инициативе дворян, помещиков, небольшой части интеллигенции. Какие-либо учреждения для организации постоянных туристических поездок отсутствовали. Это было время, которое можно назвать предысторией туризма, когда в стране лишь формировались взгляды на путешествия, как на форму отдыха, форму познания своей земли и зарубежных стран.

Во второй половине XIX в. разрозненное туристическое движение в Европе, представленное энтузиастами-одиночками, начинает приобретать определенные организационные формы. Русский Туринг-клуб был с высочайшего благоволения создан в Санкт-Петербурге в 1895 г., и именно с этой даты исчисляются исторические вехи туризма в России. Основной целью

клуба являлось продвижение туризма, знакомство с туристическими возможностями России, пробуждение духа патриотизма. Позднее на базе Русского Туринг-клуба было создано Российское общество туристов, состоящее из 15 тыс. членов и просуществовавшее практически до 1915 г. Обществом выпускались и пользовались спросом журналы «Велосипед», «Русский турист», «Путешественник». Для аристократии, совершавшей путешествия «по заграницам», выпускались путеводители: «Курьер. Практический путеводитель для русских по Европе», а для путешествующих по России: «Путеводитель по России», «Полный карманный путеводитель по России» и др.

В России первое объединение любителей гор возникло в Тифлисе в 1878 г. Клуб получил название «Общество любителей естествознания и альпийского кавказского клуба». Официально он был присоединен к Кавказскому отделению Русского географического общества. На заседаниях географического общества члены клуба время от времени делали доклады на различные темы. Альпийский кавказский клуб просуществовал недолго из-за крайней малочисленности (около 40 человек) и отсутствия за все время существования путешествий в горы. Эти недостатки были определены рядом причин: ограниченностью клуба в средствах, труднодоступностью Кавказа. К 1884 г. он прекратил свое существование. Но именно от него идет счет различным объединениям любителей путешествий в России.

К концу XIX в. все большую популярность получает другой район туризма – Крым, к которому легко было добраться как по морю, так и по суше. Крымские горы привлекали доступностью своих хребтов, близостью моря, наличием удобных троп, климатом. Район стал к тому времени весьма посещаемым. Первая экспедиция в Крым была организована профессором геологии Новороссийского университета Головкинским. Он пригласил 25 студентов, добился их бесплатного проезда на теплоходе в Крым и обратно. Студенты познакомились с Ялтой, морским побережьем и горной частью Крыма, собрали геологические коллекции. В дальнейшем Головкинский выпустил очень точный путеводитель по Крыму. Интерес к Крыму определило появление в 1890 г. второго в России объединения любителей гор – Крымского горного клуба.

Крымский горный клуб представлял собой общественную организацию, существующую материально за счет взносов своих членов, различных пожертвований, средств, получаемых от изданий трудов клуба, общих экскурсий и т.п. Членами клуба могли стать лица независимо от местожительства, достигшие совершеннолетия. Члены клуба подразделялись на

членов-учредителей, почетных, пожизненных, действенных. Почетные – оказавшие особые услуги клубу и выдающиеся научные деятели. В 1891 г. вышел первый выпуск «Записок Крымского горного клуба», после чего регулярное их издание продолжалось в течение 25 лет. Крымский горный клуб уже на втором году своего существования насчитывал более 300 человек. Во многих городах России стали создаваться отделения Крымского клуба. Особое место в деятельности Крымского клуба занимало Ялтинское отделение, возглавляемое врачом В. Дмитриевым. Именно это отделение занялось широкой экскурсионной деятельностью. Так, члены Ялтинского отделения Крымского клуба любителей гор создали несколько троп, ведущих в горы, такие как Штангеевская тропа, Крестовая, Дмитриевская. По всей тропе имелись знаки и надписи на камнях, указывающее расстояние и дальнейшее направление движения. Кроме троп, для удобства путешествия по Крыму, был создан на Чатырдаге первый в России горный приют, которым могли пользоваться все любители походов. Приют находился вблизи пещер, и в нем останавливались те, кто собирался посетить эти пещеры. На приюте находился сторож, который оказывал возможную помощь и услуги всем, кто пожелает воспользоваться приютом. За исполнение требований и за услуги сторож получает оплату по таксе, учрежденной Правлением. Начав организацию экскурсий для нескольких десятков человек, уже в 1896 г Ялтинское отделение провело 181 экскурсию для 14 тыс. человек, а в 1912 г. число экскурсий достигло более 600 и в них приняло участие свыше 16 тыс. чел. Это и верховые, экипажные, круговые экскурсии, посещение городов, монастырей, пешеходные маршруты.

Особую заботу Крымско-Кавказский горный клуб (переименован в 1895 г.) проявлял об ученических экскурсиях. В основаниях для организации ученических экскурсий, устраиваемых Крымским горным клубом, говорилось, что экскурсии не только развивают пытливость ума и любознательность, но и передвижение по горам, длительное пребывание на свежем воздухе способствует физическому развитию и укреплению организма. Ученическим экскурсиям предоставлялось: бесплатное помещение для проживания, экипажи выделялись по очень низкой цене, бесплатное посещение городского парка и массу всевозможных услуг. Не получая никакого материального поощрения, правление клуба *«было удовлетворено лестными отзывами»*, которые давала признательная молодежь за оказанные услуги. Понимая, что для развития экскурсионного дела необходима подготовка экскурсоводов, Правление клуба уже с 1902 г. начало подго-

товку руководителей экскурсий из числа школьных учителей. Эта была очень действенная форма пропаганды туризма, так как подготовленные экскурсоводы-педагоги уже возвращались в Крым с десятками своих учеников. Таким образом, именно Крымско-Кавказский клуб заложил фундамент экскурсионного дела в Российской Империи.

В 1901 г. в Москве учреждается Русское горное общество. Большое участие в работе общества приняли такие видные ученые как, Семенов-Тянь-Шанский, Мушкетов, Вернадский и др. Основными задачами горного общества были: всестороннее изучение гор и распространение сведений о них, а также организация путешествий, экскурсий, восхождений. Для организации путешествий необходимы определенные условия. Понимая это, члены общества создают хижину у подножья Казбека (первая высокогорная хижина, высота 3480 м), занимаются подбором проводников. Проводниками становились не все желающие, а те, кто заслужил это. Проводникам выдавалась специальная книжка и жетон. Для каждого района Кавказа устанавливалась определенная плата за работу в зависимости от трудности маршрута. В правилах для проводников указывалось, что они должны быть вежливы и предупредительны, обязаны в точности исполнить взятое на себя обязательство довести путника по данному пути и за установленную плату заботиться о безопасности путешественников.

Русское горное общество организовало первую выставку по альпинизму в 1909 г. Помимо предметов снаряжения, экспонировались фотографии, рисунки и картины гор России.

Наибольшее влияние на развитие туризма в России оказала деятельность Российского общества туристов. Это общество возникло первоначально, как Общество велосипедистов-туристов в 1895 г. в Петербурге. Его основная цель – содействие развитию туризма вообще и туризма велосипедного в частности. Для вступления в общество необходимо было две рекомендации от его членов. После чего можно было баллотироваться для принятия в общество на общем собрании. Вступительный взнос для действующих членов был 2 рубля. Такими же были ежегодные взносы. Пожизненным членом общества можно было стать, заплатив единовременно не менее 50 рублей. Почетные члены избирались на общем собрании за какие-либо выдающиеся заслуги. Российское общество туристов было первой организацией, преследовавшей исключительно туристические цели, приглашавшей посетить, в отличие от других горных клубов, не только горы Кавказа и Крыма, но и различные районы империи.

14.5. Гостиничное дело в Российской Империи

На Руси постоянные дворы, именуемые ямами, появляются в XII – XVIII вв. Они служили для отдыха путешественников и смены лошадей. Эти предшественницы гостиниц располагались одна от другой обычно на расстоянии конного перехода. С допетровских времен на Руси существовали особые документы – подорожные, которые выдавались каждому желающему отправиться в дальний путь. В подорожной указывалось имя путешествующего, цель поездки и маршрут следования. Без этого документа невозможно было ни получить лошадей, ни свободно передвигаться по территории Российской империи.

Для перевозки почты строились специальные почтовые тракты. Именно на них и стали появляться придорожные гостиницы. Первая такая гостиница была создана в 1715 году при почтовом ведомстве в Санкт-Петербурге. Эту дату принято считать началом официальной истории русского гостиничного хозяйства. Созданию сети придорожных гостиниц способствовал Указ Петра I «Об учреждении постоянных и гостиных дворов», изданный им в январе 1719 г. К концу XVIII в. в России насчитывалось уже свыше 3 тыс. почтовых станций с гостиницами – тут можно было отдохнуть после дороги, поесть и поменять лошадей.

Роль и значение гостиниц для российского общества были велики, неслучайно, что именно в них Петр I любил устраивать ассамблеи и торжественные приемы. Постепенно набор сервисных услуг, предлагавшихся в гостиницах, возрастал. Благодаря им стали пользоваться популярностью общественные бани. Первые бани были созданы для удобства путешественников, но постепенно ими стали пользоваться и местные жители.

Социально-политические и экономические реформы, которые проводил Петр I в России, не могли не оказать заметного влияния на систему гостеприимства. Изменения, происходившие в ней, во многом были обусловлены стремлением ввести европейские стандарты, с которыми познакомились русские послы, купцы и молодые дворяне, получавшие по воле царя образование за границей. Да и сам Петр I во время своих зарубежных путешествий имел возможность лично изучить условия проживания и питания и услуги, предоставляемые гостям в европейских гостиницах и постоянных дворах. Все это заставило по-новому взглянуть на существующую в то время в России систему гостеприимства, основными элементами которой до правления Петра I были гостиные дворы и ямские станции.

В России к XVIII в. существовало немало постоянных и гостиных дворов, которые в крупных городах выполняли различные функции, в них

осуществлялась торговля, коммерческие и купеческие сделки. Многие гостиницы принимали гостей по национальному признаку. Так, в Москве существовали «аглийский», «греческий», «армянский», в Нижнем Новгороде, к примеру, были «немецкий», «голландский» дворы. Развитие промышленного производства приводит к росту городов, численности их населения, а расширение торговых и других связей между российскими городами и губерниями оказывает благоприятное воздействие на развитие гостиничного хозяйства Российской империи. Во всех крупных городах к началу XIX в. существуют современные по тем временам гостиницы. С 1821 г. действовало Положение, регламентирующее правила содержания гостиниц, ресторанов и трактиров. Гостиницы предоставляли не только услуги размещения, но и питания с широким набором блюд и напитков. Позднее был отменен запрет на музыку в ресторанах гостиниц.

Строительство гостиниц шло быстрыми темпами. В Москве в 1818 г. их насчитывается 7. В городе на улице Неглинной возводится фешенебельная гостиница «Европа», переименованная в годы советской власти в «Центральную». К началу XX в. в одном только Петербурге гостиниц уже более 320, а в целом по России в 1910 г. было более 4600 гостиниц, и это не считая постоянных дворов и трактиров с номерами. В гостиничный бизнес приходят инициативные и предприимчивые люди, такие как купец Н.И. Корзинкин, который в 1878 г. образует товарищество «Большая Московская гостиница», под которое он приобретает пятиэтажный дом с рестораном и садом.

Первые унифицированные гостиницы, соблюдавшие определенный архитектурный и цветовой стандарт, появились по приказу Павла I в конце XVIII в. Любивший во всем порядок, зачастую понимавшийся как однообразие, Павел приказал строить однотипные гостиницы в два этажа, которые располагались на окраинах городов, недалеко от городских застав и были окрашены в желтый цвет.

Помимо гостиниц и трактиров, обслуживающих наиболее платежеспособную часть населения, существовали другие возможности организации временного пребывания путешественника в местности, не являющейся местом его постоянного проживания.

Во-первых, можно было разместиться в частном жилом секторе: снять квартиру, комнату, «угол» (спальное место) или целый дом, в зависимости от платежеспособности клиента. Размещение в частном секторе составляло существенную конкуренцию гостиничному бизнесу, а по неко-

торым участкам рынка гостиничных услуг (например, длительное пребывание, поездки с семьей на длительный срок и т.д.) размещение в жилом секторе превалировало над спросом на гостиничные услуги.

Во-вторых, не очень обеспеченная публика предпочитала услуги меблированных комнат. Меблированные комнаты мало чем отличались от гостиниц низшей категории: те же номера, коридорная система с общими удобствами, обслуживающий персонал. Различия касались упрощенной процедуры организации этого вида бизнеса, меньшего налогового бремени, сокращенного ассортимента предоставляемых удобств и более низкой стоимости проживания. Случалось, что меблированные комнаты располагались в одном здании с гостиницей. Клиентами меблированных комнат становились, как правило, представители среднего класса, ограниченные в средствах, но заботящиеся о престиже. Обычно гости останавливались в меблированных комнатах на длительный срок. О популярности меблированных комнат говорят многочисленные упоминания о них в литературных произведениях, мемуарах и путеводителях.

На самой нижней ступени иерархии средств размещения находились ночлежные дома. Основное их предназначение было в организации ночлега для беднейших городских слоев, вынужденных проводить ночи на улице за неимением собственного жилья и средств, чтобы оплатить наемное. Первые ночлежные дома организуются при Екатерине II, но массовым явлением они становятся только со второй половины XIX в., когда активизируется деятельность городских органов управления. Для ночлежных домов город выделял специальные помещения, в которых за низкую плату (три-пять копеек за ночь) нуждающемуся предоставлялась койка в общей комнате на 50 и более человек, при необходимости медицинская помощь, а также услуги бани. За дополнительную плату (не более пяти копеек) постояльцы получали горячие обеды. Ночлежные дома существовали по раздельному принципу: женщины размещались отдельно от мужчин. К началу XX в. проблема бездомных уже существовала в крупных городах, хотя, конечно, не в такой острой степени, как в послереволюционные годы. Вместимости существовавших ночлежек не хватало для обеспечения потребностей всех нуждающихся. Деньги, которые выделялись на содержание ночлежных домов, не были достаточными для поддержания порядка в этих заведениях: обслуживающего персонала не хватало, оснащение этих заведений было скромным, а сроки эксплуатации помещений и оборудования постоянно нарушались.

По мере расширения сферы гостиничных услуг и повышения требовательности клиентов к качеству предоставляемых им услуг усложнялась технология обслуживания. В крупных столичных гостиницах производственные процессы были специализированы: появились служащие, работавшие на приеме, в обязанности которых входила регистрация прибывающих, предварительное бронирование номеров (с появлением телеграфа это стало не только возможным, но и широко распространенным явлением), расчеты с клиентами. Специализированный отдел вел бухгалтерию. Существовали свои хозяйственно-инженерные службы. В отдельную службу выделились ресторан и кухня. До начала XX в. женщины в гостиницах практически не работали. Номера обслуживались и убирались мужчинами-половыми, начальниками над ними были коридорные и старшие коридорные – прообраз современных администраторов и дежурных по этажу.

Крупные столичные гостиницы, перенимавшие передовой опыт и соответствующее мировым стандартам обслуживание, являлись частным случаем. На просторах Российской Империи царили другие порядки. Вплоть до эпохи индустриализации, изменившей менталитет русского человека и масштабы гостиничной индустрии, обслуживание клиентов в гостиничном бизнесе мало чем отличалось от схемы, принятой двести-триста лет назад. Трактиры, представлявшие собой комбинацию гостиниц среднего класса и ресторана, обслуживались хозяином и слугами: половыми, «белорубашечниками» или «шестерками».

Понимая, что гостиничный бизнес – наиболее рентабельная и богатая сфера деятельности, приносящая быстрые и хорошие доходы, и в связи с назревшими требованиями жизни и многочисленными запросами гостиничной клиентуры богатые предприниматели, купцы стали строить гостиницы достойного класса.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
Тема 1. История путешествий и туризма как наука. Периодизация истории туризма	6
Тема 2. Путешествия как форма межкультурных коммуникаций	28
Тема 3. География древних путешествий	45
Тема 4. Древние дороги и знаменитые торговые пути	65
Тема 5. Путешествия в древности	77
Тема 6. Паломничество в мировых религиях	92
Тема 7. Путешествия и традиции гостеприимства в средневековом мире	113
Тема 8. Купцы-путешественники и посольские миссии	127
Тема 9. Путешествия и открытия XV-XVI вв.	138
Тема 10. Путешествия и открытия во второй половине XVI-XVIII вв.	171
Тема 11. Научные путешествия в XIX – начале XX вв. и первые туристические организации	197
Тема 12. Социально-экономические условия и причины становления массового туризма	214
Тема 13. Англия XIX века – страна путешественников	238
Тема 14. Зарождение туризма в Российской империи	255

Учебное издание

ГАНСКИЙ Владимир Александрович
АНДРЕЙЧИК Екатерина Викторовна

ИСТОРИЯ ПУТЕШЕСТВИЙ И ТУРИЗМА

Учебно-методический комплекс
для студентов специальности 1-89 01 01
«Туризм и гостеприимство»

В двух частях

Часть 1

Редактор *Д. М. Севастьянова*
Дизайн обложки *Е. Н. Бурцевой*

Подписано в печать 04.05.15. Формат 60×84 ¹/₁₆. Бумага офсетная.
Ризография. Усл. печ. л. 16,01. Уч.-изд. л. 14,36. Тираж 30 экз. Заказ 629.

Издатель и полиграфическое исполнение:
учреждение образования «Полоцкий государственный университет».

Свидетельство о государственной регистрации
издателя, изготовителя, распространителя печатных изданий
№ 1/305 от 22.04.2014.

ЛП № 02330/278 от 08.05.2014.

Ул. Блохина, 29, 211440, г. Новополоцк.