

Consortium scientifico-éducatif international
Lucien Febvre

TEMPORIS FILIA VERITAS

Monographie collective
à l'occasion du 100e anniversaire
de l'historien français
Jacques Le Goff

Paris-Varsovie-2024

Sur la couverture:
Jacques Le Goff,
pages de titre de certains de ses livres

Au dos de la couverture:
Musée de l'Agriculture nommé
en l'honneur du prêtre Krzysztof Kluk
(Ciechanowiec, Pologne
(8 photos)

Éditeurs:
Prof., Dr. Ihor Sribniak,
Dr. Dmytro Hryn

Réviseurs:
Prof., Dr. Nicolas Russev
Prof., Dr. Viktor Hudz

Conception de la couverture:
Ihor Sribniak

Maquette, conception graphique:
Anastasia Zoria

Ajustement:
Équipe

© Éditions:

Lyudmila Afanassieva, Vitali Andreev, Svitlana Andreeva, Olena Arabadji,
Oleksi Andryushchenko, Dmytro Burim, Iryna Boukreeva, Anna Chkan, Ihor Chichanovsky,
Alisa Danylevich, Alexandre Demczyk, Oleksi Dvorsky, Polina Derkach, Oksana Drach, Artem Govoroukha,
Natalia Glebova, Lyudmila Glinska, Serhiy Golovanov, Eva Grabovets, Ioulia Golubnycha-Shlenchak, Anna Hédio,
Inna Horpynchenko, Dmytro Hryn, Alexandre Horban, Victoria Havrina, Olga Iadlovska, Oleg Ivaniouk,
Vitali Jdanov, Vira Krechetova, Anna Matiouchchenkova, Milana Mazinova, Ivan Monolatii,
Hennadiy Nadtoka, Mykyta Pryhoda, Halyna Sagan, Ihor Sribniak, Mykhailo Tsyurupa,
Andriy Temchenko, Alexandre Vishnevski, Vasyl Yablonski, Evguenia Zoubenko

© Éditions:

Consortium scientifico-éducatif international
Lucien Febvre

Paris-Varsovie-2024



Le livre a été préparé avec le soutien de
Comité de la recherche scientifique
CSEI Lucien Febvre

ISBN: 978-2-583-39712-6
№ éditeur 19405
Dépôt légal: décembre 2024

Réplication:
Centre des sciences et de l'édition Omelyan Pritsak
pritsak-center.com

ЗМІСТ

<i>Оксана Драч</i> «ОЖИВИВ СЕРЕДНЬОВІЧЧЯ»: ПАМ'ЯТІ ІСТОРИКА ЖАКА ЛЕ ГОФФА	5
--	---

ВСЕСВІТНЯ ІСТОРІЯ

<i>Поліна Деркач</i> НАСЛІДКИ НІДЕРЛАНДСЬКОЇ РЕВОЛЮЦІЇ ДЛЯ СУСПІЛЬСТВА ТА ЕКОНОМІКИ ІСПАНСЬКОГО КОРОЛІВСТВА	10
<i>Оксана Драч</i> ЖІНКА-ЛІКАРКА У СХІДНІЙ ЄВРОПІ МОДЕРНОЇ ДОБИ: ВИБОРЕНА ПРОФЕСІЙНА ПРАВОЗДАТНІСТЬ .	14
<i>Віталій Андрєєв, Світлана Андрєєва, Віталій Жданов</i> АНТИЧНІ ПАМ'ЯТКИ АНАТОЛІЇ ЯК ТУРИСТИЧНІ АТРАКЦІЇ: ВІД ПООДИНОКИХ МАНДРІВОК ДО МАСОВОГО ТУРИЗМУ (друга половина ХІХ — початок ХХ століття)	35
<i>Микита Пригода</i> ПІШКИ НАВКОЛО СВІТУ: ПОДОРОЖ КОСТЯНТИНА РЕНГАРТЕНА (Мандрівка європейською частиною Російської імперії, серпень-листопад 1894 р.)	60
<i>Іван Монолатій</i> «ПРИЄМНА АВАНТЮРИСТКА»: ЛЖЕКНЯГИНЯ РОЗУМОВСЬКА В ЗАКУЛІССЯХ МІЖНАРОДНОЇ ПОЛІТИКИ, НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ ТА СПЕЦСЛУЖБ	75
<i>Дмитро Бурім</i> УКРАЇНЦІ ВШАНОВУЮТЬ ВЕЛИКОГО ІСТОРИКА: ПАМ'ЯТНІ ЗАХОДИ НА ЧЕСТЬ МИХАЙЛА ГРУШЕВСЬКОГО В НІМЕЧЧИНІ, 1934–1935 рр. (Крізь призму джерел)	90
<i>Василь Яблонський</i> ПОЛІТИЧНА БОРОТЬБА УКРАЇНСЬКИХ ПАРТІЙ НА ЕМІГРАЦІЇ У КОНТЕКСТІ УКРАЇНСЬКОЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ РАДИ (1945–1991 рр.)	126
<i>Галина Саган</i> КРИМСЬКОТАТАРСЬКА ДІАСПОРА В ТУРЕЧЧИНІ: НОВА ПАРАДИГМА СПІВПРАЦІ ІЗ СПІВВІТЧИЗНИКАМИ ПІСЛЯ ОКУПАЦІЇ КРИМУ в 2014 р.	150

ІСТОРІЯ УКРАЇНИ

<i>Анна Матюценкова</i> УРБАНІСТИЧНИЙ ЛАНДШАФТ МАЙДАНЕЦЬКОГО ПОСЕЛЕННЯ ТРИПІЛЬСЬКОЇ КУЛЬТУРИ (за матеріалами археологічних досліджень)	156
<i>Єва Грабовець</i> ПРИЛУЦЬКИЙ ПОЛКОВНИК ДМИТРО ГОРЛЕНКО (1689–1731 рр.): З ІСТОРІЇ ЖИТТЯ ТА ДІЯЛЬНОСТІ...	163
<i>Анна Гедьо</i> СВІДОЦТВА ОЧЕВИДЦІВ: ГРЕЦЬКА ГРОМАДА НІЖИНА В ЗАПИСКАХ МАНДРІВНИКІВ ХVІІІ–ХІХ ст.	175
<i>Геннадій Надтока, Інна Горпинченко</i> МІЖКОНФЕСІЙНІ ВІДНОСИНИ В УКРАЇНІ ПОЧАТКУ ХХ ст.: ПРАВОСЛАВНО-КАТОЛИЦЬКИЙ АСПЕКТ	183
<i>Олег Іванюк</i> ВАРШАВА І КРАКІВ ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ ХІХ ст. У ПОДОРОЖНІХ ЗАПИСКАХ І СПОГАДАХ МАНДРІВНИКІВ З НАДДНІПРЯНЩИНИ	194

<i>Анна Чкан</i> ПОЛІТИЧНИЙ ПЛАКАТ ЯК ОДИН ІЗ ЗАСОБІВ ПРОПАГАНДИ ПІД ЧАС РАДЯНСЬКОЇ ОКУПАЦІЇ ЗАХІДНОУКРАЇНСЬКИХ ЗЕМЕЛЬ, 1939–1941 рр.	208
<i>Галина Саган</i> УКРАЇНСЬКА ДІАСПОРА В ТУРЕЧЧИНІ: ВИКЛИКИ СЬОГОДЕННЯ	219
<i>Олена Арабаджи</i> ОХОРОНА ІСТОРИКО-КУЛЬТУРНОЇ СПАДЩИНИ КОРИННОГО НАРОДУ УКРАЇНИ: ДОСВІД ТА ВИКЛИКИ СЬОГОДЕННЯ.....	223

ВІЙСЬКОВО-ІСТОРИЧНІ СТУДІЇ

<i>Сергій Голованов</i> ЗАКОНОМІРНОСТІ ТРАНСФОРМАЦІЇ АФІНСЬКОЇ ДЕМОКРАТІЇ В УМОВАХ ПЕЛОПОННЕСЬКОЇ ВІЙНИ.....	234
<i>Євгенія Зубенко</i> З ІСТОРІЇ ЯПОНСЬКО-КОРЕЙСЬКОГО ВІЙСЬКОВОГО ПРОТИСТОЯННЯ: ТОЙОТОМІ ХІДЕЙОСІ vs ЛІ СУН СІНА ПІД ЧАС ІМДЖІНСЬКОЇ ВІЙНИ (1592–1598 рр.)	244
<i>Голубничка-Шленчак Юлія, Срібняк Ігор</i> «ЖИВА ПРАЦЯ [НАВ]КОЛО ДРУКОВАНОГО СЛОВА[...] БУДИЛА ПРИСПАНИ ТВОРЧІ СИЛИ» (патріотично-виховна місія журнальної періодики у таборі інтернованих Військ УНР Каліш, Польща, 1921 р.)	256
<i>Михайло Цюрупа, Олексій Андрющенко</i> УКРАЇНСЬКА ВОЄННО-ГУМАНІТАРНА ТРАДИЦІЯ: АКТУАЛІЗАЦІЯ ЗДОБУТКІВ У ЗБРОЙНІЙ БОРОТЬБІ ЗА СУВЕРЕНІТЕТ ТА ТЕРИТОРІАЛЬНУ ЦІЛІСНІСТЬ УКРАЇНИ	269
<i>Дмитро Гринь</i> ВІД «ДОКТРИНИ ЛУК'ЯНОВА» ДО ТРЬОХВИМІРНОГО ПОГЛЯДУ НА ПРИЧИНИ ВІЙНИ, ЩО РОЗВ'ЯЗАЛА РОСІЯ: СПРОБА АНАЛІЗУ ДВОХ СТАТЕЙ ОДНОГО АВТОРА.....	275

СОЦІУМ

<i>Олександр Горбань, Артем Говоруха</i> СУБ'ЄКТИВАЦІЯ ПРОСТОРУ-ЧАСУ ЯК СВИТОГЛЯДНА ПРОБЛЕМА В КОНТЕКСТІ ПРОВІДНИХ ФІЛОСОФСЬКИХ ДОКТРИН.....	286
<i>Андрій Темченко</i> ОБРЯДОВИЙ ПРОСТІР І МІФ: ЛОГІКА СМИСЛІВ І ДИНАМІКА ВЗАЄМОДІЇ (на матеріалі традиційних лікувальних текстів)	293
<i>Аліса Данилевич</i> ВИСВІТЛЕННЯ ОБРАЗУ ДИТИНИ В УКРАЇНСЬКИХ ПАРЕМІЯХ ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ ХХ СТОЛІТТЯ	303
<i>Віра Кречетова, Олександр Демчик</i> ГРОМАДЯНСЬКА ІДЕНТИЧНІСТЬ: УКРАЇНСЬКІ ОСОБЛИВОСТІ ТА СВІТОВІ ПАРАЛЕЛІ	308
<i>Людмила Афанасьєва, Ірина Букреева, Наталя Глебова, Людмила Глинська, Ігор Чичановський, Олексій Андрющенко, Олександр Вишневський, Вікторія Гавріна, Олексій Дворський, Ольга Ядловська, Мілана Мазінова</i> АДАПТАЦІЯ ТА ІНТЕГРАЦІЯ ВИМУШЕНО ПЕРЕМІЩЕНИХ ПРЕДСТАВНИКІВ НАЦІОНАЛЬНИХ ІМЕНШИН: ЧИННИКИ ЕФЕКТИВНОСТІ В УМОВАХ ВІЙНИ (досвід Мелітополя)	323

*Віталій Андреев, Світлана Андреева,
Віталій Жданов*

Київський столичний університет імені Бориса Грінченка

АНТИЧНІ ПАМ'ЯТКИ АНАТОЛІЇ ЯК ТУРИСТИЧНІ АТРАКЦІЇ: ВІД ПООДИНОКИХ МАНДРІВОК ДО МАСОВОГО ТУРИЗМУ (друга половина XIX — початок XX століття)

Із розвитком туризму в XXI ст. змінюються суспільні функції цього явища. Все більше його розуміємо як соціокультурний феномен і фактор зближення народів, мирного діалогу, ознайомлення з історичною та культурною спадщиною світової цивілізації, метод фізичного й духовного вдосконалення людини. Сьогодні туризм виступає як засіб пізнання та спілкування з культурою та природою окремих регіонів світу. Сплеск масового туризму у Європі, зокрема міжнародного, у другій половині XIX ст. був спричинений багатьма факторами: лібералізацією політичних систем й соціально-економічним прогресом; формуванням середнього класу з його матеріальними можливостями та інтелектуальними потребами; розвитком транспортної та туристичної інфраструктури; усвідомленням європейцями своїх цивілізаційних витоків та загальний інтерес до історії; виникненням великих колоніальних імперій, які не лише підкорювали, але й вивчали найвіддаленіші куточки планети; утворенням єдиного світового економічного простору тощо¹⁴⁰.

Саме цим зумовлено зростаючий інтерес науковців до проблематики історичного розвитку культурного туризму, у якому об'єкти матеріальної культурної спадщини відіграють роль ключових туристичних атракцій. Історія туризму посідає чільне місце в сучасному міждисциплінарному науковому дискурсі, привертаючи увагу дослідників з різних галузей знань, зокрема історії, археології, культурології та туризмознавства.

Вивчення античних міст Анатолії як туристичних об'єктів вкладається у загальний контекст наукового і суспільного інтересу до античної історії й археології, як у модерну добу, так і у сучасності.

Територія півострову Анатолія, що в досліджуваний період була частиною Османської Імперії (нині є територією сучасної Турецької Республіки) — у минулому один з центрів античної цивілізації з високим рівнем урбанізації, матеріальні рештки якої відслідковуються у вигляді значної кількості руїн античних міст. Анатолія, як унікальний географічний та історико-культурний регіон, протягом століть відігравала роль своєрідного мосту між Європою та Азією, слугуючи ареною міжцивілізаційних контактів.

Значна частина найвідоміших археологічних відкриттів XIX — початку XX ст., які суттєво збагатили наукові знання про античну цивілізацію та стали сенсацією для широкого загалу, була здійснена європейськими дослідниками. Цей період отримав назву «Епоха

¹⁴⁰ Опанасюк Н.А. Соціокультурний феномен туризму: дефінітивна характеристика й проблема становлення. Людина, яка породжує: постнекласична парадигма наукових досліджень туризму: мат-ли методологічного міждисциплінарного інтернет-семінару (Полтава, 17 квітня 2021). Полтава: ПУЕТ; 2018. С. 52–60; Андреев В., Андреева С., Каряка О. Михайло Бернов як піонер пішохідного туризму: мандрівки Півднем України та Кримом (Частина II. Крим. Літо 1895 р.). *Київські історичні студії*. 2023. Вип. 1 (16). С. 6–16 та ін.

Великих археологічних відкриттів». Античні міста були розташовані на території всіх історичних областей Анатолії, зокрема Іонії, Лідії, Карії, Фрігії, Еоліди, Мізії, Понту, Віфінії, Кілікії, Памфілії, Галатії та Кападокії, кожна з яких відіграла помітну роль у формуванні політичного, економічного та культурного ландшафту регіону.

Тут відбувалося злиття та взаємозбагачення матеріальної культури, що знайшло своє відображення в унікальному синтезі архітектурних стилів, мистецьких форм, ремісничих технік та побутових практик. Особливої інтенсивності ці процеси набули в період розквіту Римської імперії, експансіоністська політика та активізація торговельних зв'язків якої створили сприятливі умови для прискорення процесу синкретизації різних культур. Якщо спочатку антична цивілізація поширилася на узбережжя Анатолії, то за часів Римської імперії проникла вглиб півострова, відтак переважна більшість археологічних пам'яток цього регіону мають ознаки значного римського впливу та трансформацій, що відбулося в архітектурі, містобудуванні та мистецтві¹⁴¹.

Споруди часів античності — гімнасії, стадіони, лазні, мости, рештки храмів можна було побачити у другій половині XIX століття в Ефесі, Пергамі, Перзі, Сагалассосі, Термесусі, Сельге, Педнеліссусі, Ассосі, Іераполісі, Сардах, Александрії-Троаді, Анкорі та Солі¹⁴². На жаль, багато решток античності на той час були вже втрачені (наприклад, в Ізмірі (Смірні)). Деякі античні міста мали історичне продовження у візантійські/християнські та османські часи, а деякі так і залишалися руїнами протягом століть.

Археологічна спадщина Анатолії античних часів в є цінним джерелом для вивчення та реконструкції історії, культури, соціально-економічного устрою та повсякденного життя населення регіон тих часів¹⁴³.

Означена проблематика єднає Україну з іншими європейськими країнами, сприяючи взаємному культурному обміну та поглибленню взаєморозуміння. Більшість грецьких міст-держав Північного Причорномор'я засновано як колонії вихідцями з Мілету (Іонія), що у західній Анатолії.

Тема набуває особливої актуальності в контексті поточної російсько-української війни, під час якої одним з об'єктів агресії виступає культурна спадщина України. Значна частина пам'яток античності, розташованих на території України (переважно у Криму), зазнає безконтрольного розграбування російською окупаційною владою, а туристична діяльність у цих локаціях є заблокованою внаслідок окупації або через їхнє знаходження в зоні активних бойових дій. Така ситуація має привернути увагу світової спільноти до проблеми вкраденої спадщини та необхідності її захисту та подальшого повернення у власність держави Україна.

Вивчення подорожей та вражень попередніх поколінь туристів допомагає зрозуміти нам, як екскурсії та мандрівки стали важливою частиною сучасного культурного досвіду. Це дозволяє простежити взаємозв'язки між історичними, культурними та економічними процесами, що формували уявлення про минуле та впливали на розвиток туризму, сприяє розумінню механізмів конструювання та трансформації культурної пам'яті, а також ролі туризму в популяризації та збереженні історичної спадщини.

Туристична та рекреаційна індустрія сучасної Туреччини пропонує не тільки високо-класний та доступний відпочинок на морських курортах, а й знайомство з античними пам'ятками, і не в останню чергу — на території Анатолії (Іераполіс та ін.).

Мета даної публікації полягає у з'ясуванні впливу подорожей до античних пам'яток Анатолії на становлення та розвиток масового туризму як феномену європейського

¹⁴¹ Magie D. *Roman Rule in Asia Minor to the End of the Third Century after Christ*. Vols. I, II. Princeton: Princeton University Press, 1950.

¹⁴² Murray J. *Handbook for Travellers in Turkey in Asia: Including Constantinople, the Bosphorus, plain of Troy, isles of Cyprus, Rhodes, &c., Smyrna, Ephesus, and the routes to Persia, Bagdad, Moosool, &c. With general hints for travellers in Turkey, vocabularies, etc.* 4th ed., rev. London: John Murray, 1878. P.166.

¹⁴³ Rojas F. *The pasts of Roman Anatolia: Interpreters, traces, horizons*. Cambridge: Cambridge University Press, 2019.

соціокультурного життя другої половини XIX — початку XX ст. Буде розглянуто основні туристичні маршрути, розбудову транспортної логістики та туристичної інфраструктури в Анатолії, роль Ізміру як своєрідного туристичного «хабу» в регіоні.

Слід зазначити, що незважаючи на чималий обсяг наукової літератури, феномен масового відвідування залишків античних міст Анатолії в другій половині XIX — на початку XX ст. не отримав комплексного висвітлення в дослідженнях учених. Наявні наукові розвідки (R.Schiffer¹⁴⁴, M.Diaz-Andreu¹⁴⁵, M.Greenhalgh¹⁴⁶) зосереджуються лише на окремих аспектах цієї проблематики, не надаючи цілісного уявлення про її масштаби та значення.

Простежуючи загальні тенденції історичного розвитку туризму, згадаємо Прокопіса Хрістоу, який визначав античні міста та інші відомі пам'ятки греко-римського світу об'єктами раннього туристичного інтересу. На його думку, це був справжній поштовх для розвитку масового туризму в XIX — на початку XX ст. У цей період з'явилися перші підприємці, які організовували туристичні подорожі та екскурсії для європейських мандрівників середнього класу. Ці підприємці стали прототипами сучасних туристичних агентств і операторів, а їхня діяльність знаменувала зародження масового туризму як соціально-економічного явища. Отже, автор чітко зазначає, що хоча елементи туризму існували ще з античних часів, саме у XIX ст. були створені передумови для перетворення туризму на масове явище та сформовані основи для подальшого розвитку туристичної індустрії¹⁴⁷.

Турецькі дослідники, які вивчають історію європейського туризму в Анатолії, часто звертають увагу на його негативний вплив для збереження античної спадщини. Так, Зейнеп Челік розглядає не лише законодавчі акти Османської імперії щодо охорони пам'яток, але й акцентує, що масовий туризм став однією з головних причин, яка призвела до незаконного вивезення цінних артефактів до Європи. Дослідниця стверджує, що поява залізничного сполучення в Османській імперії з одного боку сприяла розвитку туризму, а з іншого — значно прискорила процес транспортування предметів старовини з регіонів Анатолії до портових міст, звідки їх можна було легко вивезти за кордон. Таким чином, авторка висвітлює кілька ключових факторів, що сприяли руйнуванню та вивезенню археологічної спадщини Османської імперії в період активізації європейського туризму в XIX ст.: недосконале законодавство; масовий інтерес мандрівників до історичних пам'яток; розвиток транспортної інфраструктури¹⁴⁸.

Водночас, більшість європейських дослідників вважає, що основними факторами руйнації античних пам'яток на території Османської імперії були природні фактори, свідоме використання решток споруд місцевим населенням для власних побутових потреб, недостатній захист з боку держави й, почасти, недосконалість тогочасних методик археологічних розкопок та фіксації матеріалу.

Дослідження проблеми базується переважно на писемних еґо-джерелах — щоденники та інші публікації мандрівників й організованих груп, що відвідували античні пам'ятки Анатолії протягом другої половини XIX — на початку XX ст. Ці джерела дозволяють реконструювати фактичну історію відвідування та вивчення руїн стародавніх міст Анатолії, а також зрозуміти світогляд, культурні традиції та сприйняття тогочасними мандрівниками античного спадку.

Джерела особового походження також широко представлені тревелогами, що являють собою збірки спогадів, нотаток, замальовок та описів, зафіксованих мандрівниками та оприлюднено в друкованих виданнях. Такі літературні твори містили спостереження авторів щодо географічних особливостей місцевостей, їхньої історії, культурних традицій,

¹⁴⁴ Schiffer R. *Oriental Panorama: British Travellers in 19th Century Turkey*. Amsterdam: Rodopi, 1999.

¹⁴⁵ Díaz-Andreu M. *A History of archaeological tourism: Pursuing leisure and knowledge from the eighteenth century to World War II*. Cham: Springer, 2019.

¹⁴⁶ Greenhalgh M. *From the Romans to the Railways: The Fate of Antiquities in Asia Minor*. Leiden: Brill, 2013.

¹⁴⁷ Christou P. *The History and Evolution of Tourism*. Boston: CABI, 2022.

¹⁴⁸ Çelik Z. *About Antiquities: Politics of Archaeology in the Ottoman Empire*. Austin: University of Texas Press, 2016.

способу життя місцевого населення, а також відомості про історичні місця та археологічні об'єкти. Імпресіоністичний стиль оповідей розрахований на читацьку аудиторію, більшість якої, ймовірно, ніколи не мала нагоди відвідати згадані місця. Як правило, твори такого жанру починаються з представлення самого автора та мотивів, що спонукали його до подорожі, чим підкреслювалася достовірність подальшої розповіді як такої, а інформація походить від надійного джерела. Оповідь велася від першої особи у минулому часі, що створювало певну часово-просторову дистанцію між місцем перебування читача та місцями, що відвідував мандрівник-автор.

Автори тревелогів також надають цінну інформацію про маршрути та типи транспорту, якими вони користувалися. Яскравими прикладами є мемуари Вільяма Мітчелла Рамсея «*Impressions of Turkey During Twelve Years' Wanderings*»¹⁴⁹ та Барнабі Фредеріка Густавуса «*On Horseback through Asia Minor*»¹⁵⁰. В них описано не тільки різні типи подорожей, а також прослідковується вплив технологічного прогресу на зміни типів мандрівок та розвитку такого явища як туризм з розважальною метою. Барнабі описує свою подорож верхи, в той час як Рамсей вже активно користується громадськими видами транспорту.

З-поміж тревелогів можна виокремити два основні типи: записки науковців-дослідників, які подорожували задля вивчення історії та археології регіону, складали звіти; подорожні нотатки туристів на відпочинку, зростаючий потік котрих сприяв збільшенню і кількості тревелогів.

Для вивчення мандрівок до Анатолії у період другої половини XIX — початку XX ст. цінним джерелом інформації є тогочасні періодичні видання. Газети та журнали рясніли статтями та репортажами відомих мандрівників, які досліджували цей регіон. Їхні детальні публікації містили вичерпні відомості про всі аспекти подорожей: туристичні атракції, маршрути, умови проживання, місцеве населення, ціни та потенційні небезпеки. В цей період виходили спеціалізовані часописи, присвячені дослідженню античних пам'яток на території Анатолії, на шпальтах яких публікувалися наукові розвідки з археології та географії («*Athenaeum*», «*The Universal Magazine*» та «*Quarterly Review*»). Періодика дозволяє з'ясувати рівень обізнаності тогочасних пересічних мандрівників та знань фахових дослідників про античну спадщину Анатолії.

Більш того, для туристів, які цілеспрямовано цікавилися античними пам'ятками, стали доступні звіти археологів, що базувалися на результатах систематичних розкопок античних міст. Ці наукові джерела відкрили нові горизонти розуміння матеріальної культури античності, доповнюючи та почасти спростовуючи попередні уявлення, які ґрунтувалися виключно на літературних джерелах та враженнях попередніх мандрівників.

Предметом ґрунтовних студій стали руїни міста Ефес, одного з головних туристичних об'єктів Анатолії. Саме тут працював відомий британський археолог Джон Тертл Вуд, він провів масштабні розкопки та опублікував звіт під назвою «*Modern discoveries on the site of ancient ephesus*»¹⁵¹. Його праця стала однією з перших систематичних спроб реконструкції міста на основі археологічних джерел, відкриваючи нову еру в дослідженні античної спадщини Анатолії (Рис.1). Такі науково-популярні звіти, як праця Вуда, дозволили проводити порівняльний аналіз між враженнями туристів, які відвідували ці пам'ятки, та науковою інтерпретацією археологічних знахідок.

Візуальні джерела дозволяють забезпечити необхідний рівень графічної репрезентації, надаючи наочності для адекватної інтерпретації предметів матеріальної культури та подорожей загалом. Зображення руїн античних міст, що зафіксовані на фотографіях та ілюстраціях зазначеного періоду, створюють візуальний контекст для вивчення їхньої архітектури, планування та стану збереження. Ці джерела дозволяють простежи-

¹⁴⁹ Ramsay W. M. *Impressions of Turkey During Twelve Years' Wanderings*. London: Hodder and Stoughton, 1897.

¹⁵⁰ Burnaby F. *On Horseback Through Asia Minor*. London: Sampson Low, Marston, Searle, & Rivington, 1877. Vol. 2.

¹⁵¹ Wood J. T. *Modern discoveries on the site of ancient Ephesus*. London: Religious Tract Society, 1890.

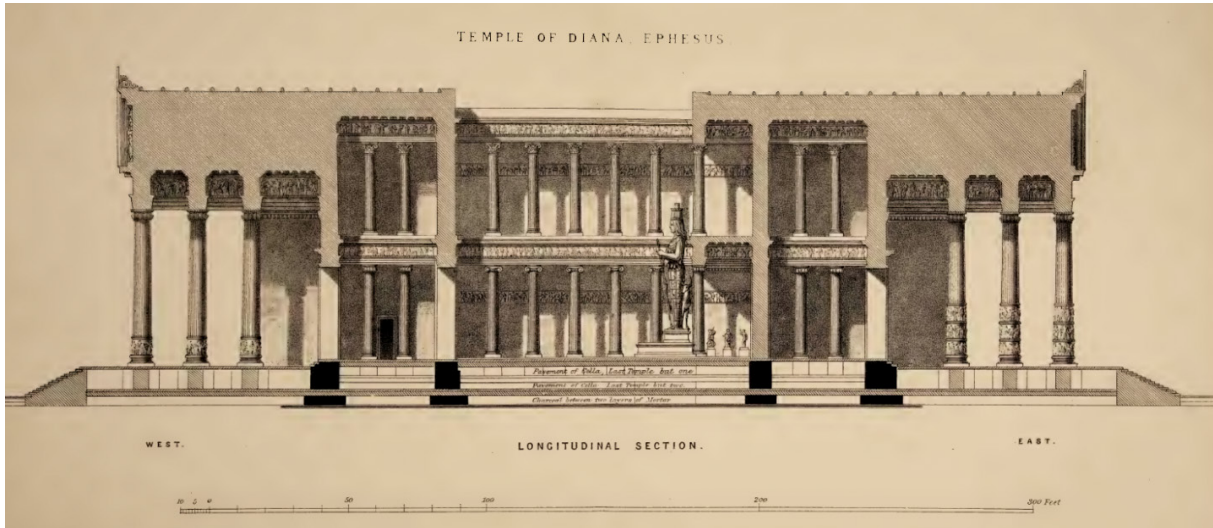


Рис. 1. Реконструкція храму Ефеса за Д. Т. Вудом (поздовжній перетин), 1877 р.
(Wood J. T. *Modern discoveries on the site of ancient Ephesus*. London : Religious Tract Society, 1890)

ти трансформацію стану пам'яток та спостерігати за динамікою змін, спричинених як природними чинниками, так і антропогенним фактором. Крім того, візуальні матеріали відображають стан туристичної інфраструктури, що дає змогу оцінити масштаби та популярність туризму як суспільного явища. Фотографії відомого фотографа і мандрівника Олександра Свободи (Рис. 2)¹⁵², а також виконані британськими художниками Джоном Карне, Вільямом Барлетом та Томасом Алломом¹⁵³ гравюри є прикладами таких джерел.

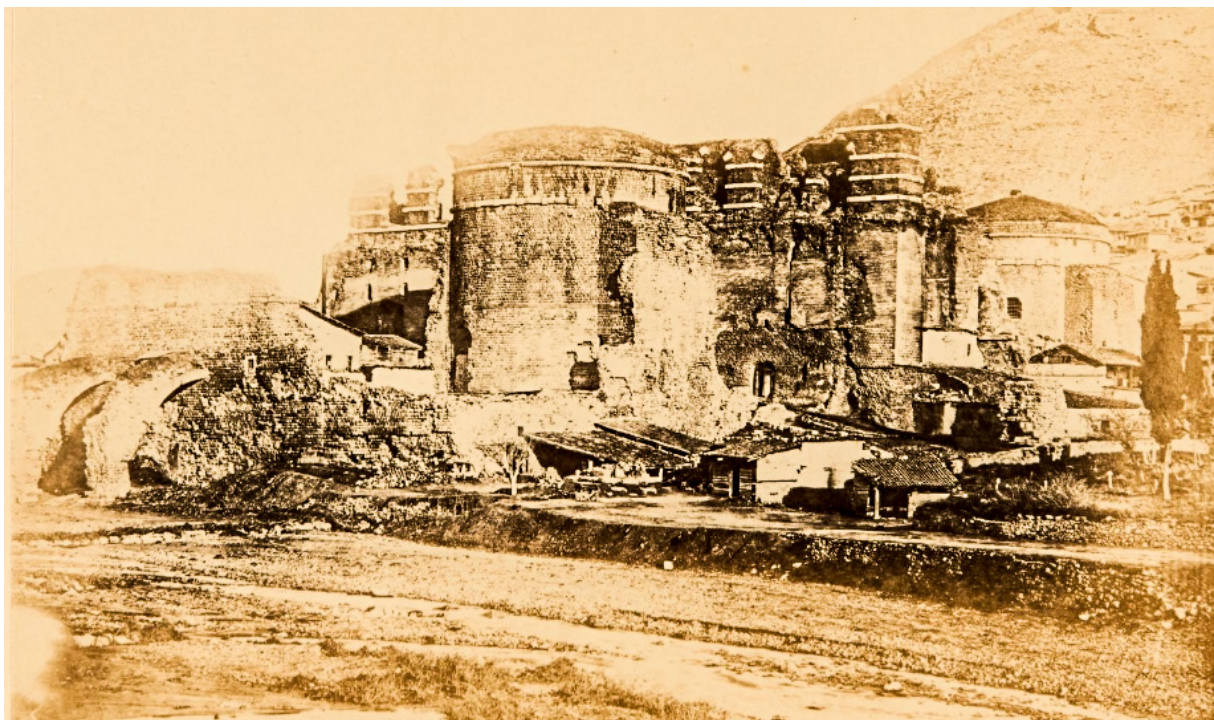


Рис. 2. Пергамський Серапіон (фото Олександра Свободи), 1869 р.
(Svoboda A. *The seven churches of Asia: With twenty full-page photographs, taken on the spot, historical notes and itinerary: With an Introduction by H. B. Tristram*. London : Sampson Low, Son, and Marston, 1869)

¹⁵² Svoboda A. *The seven churches of Asia: With twenty full-page photographs, taken on the spot, historical notes and itinerary: With an Introduction by H. B. Tristram*. London: Sampson Low, Son, and Marston, 1869.

¹⁵³ Carne J., Bartlett W. H., Allom T. *Syria, the Holy Land, Asia Minor*. London: Fisher, Son, & Co., 1836.

Їх роботи фіксують зовнішній вигляд пам'яток, передають атмосферу та обставини, що дозволяє глибше зрозуміти тогочасний культурно-історичний контекст.

Одним з найбільш інформативних джерел, на наш погляд, є путівники, які поєднують в собі елементи довідкових, наративних, візуальних, а також картографічних джерел. Такі дорожні поради є унікальними інструментами для всебічного вивчення як самого туризму як явища, так і туристичних атракцій, включаючи залишки матеріальної культури античної доби. Водночас путівники є описово-статистичними джерелами, що містять детальну інформацію про стан збереження руїн, кількість відвідувачів, туристичну інфраструктуру навколо пам'яток, завдяки чому можна відтворити масштаби відвідуваності та туристичної привабливості античних міст Анатолії. Корисними є також етнографічні відомості про місцеве населення, його ставлення до туристів та взаємодію з ними, що допомагає довершити цілісну картину. Нарешті, ілюстрації в путівниках є візуальними джерелами, які наочно демонструють, як виглядали ті чи інші пам'ятки античності в на момент видання конкретного путівника.

Путівники першої половини XIX ст. зосереджувалися на практичних порадах для мандрівників. Спиралися вони на інформацію

від поодиноких подорожніх, яка не завжди була достатньо точною. Проте, зі зростанням популярності мандрівок та збільшенням інтересу до античних пам'яток, путівники стали набувати нових рис — вони перетворювалися на більш точні та інформативні посібники для туристів. Істотно відчувається така трансформація путівників при порівнянні видань різних років. Наприклад — одного з перших видань Джона Мюррея 1840 р.¹⁵⁴ та путівника видавництва Карла Бедекера 1905 р.¹⁵⁵. У першому з них відчувається брак конкретики, інформація про маршрути та місця розташування об'єктів надається в незрозумілій формі, а розклади пароплавів позбавлені систематичності. Натомість, другий, надає чіткі дані про розклади транспорту та детальну інформацію про маршрути (Рис. 3). Покращення якості путівників є істотною ознакою, що дозволяє простежити еволюцію туристичної галузі, розширення переліку туристичних послуг. Завдяки поєднанню різних складових, путівники постають як багатоаспектне комплексне історичне джерело для всебічного висвітлення привабливості та популярності античних міст Анатолії як туристичних об'єктів.

Музейні каталоги, що присвячені античним пам'яткам Анатолії, постають як актові матеріали для вивчення феномену античних міст як об'єктів інтересу широ-

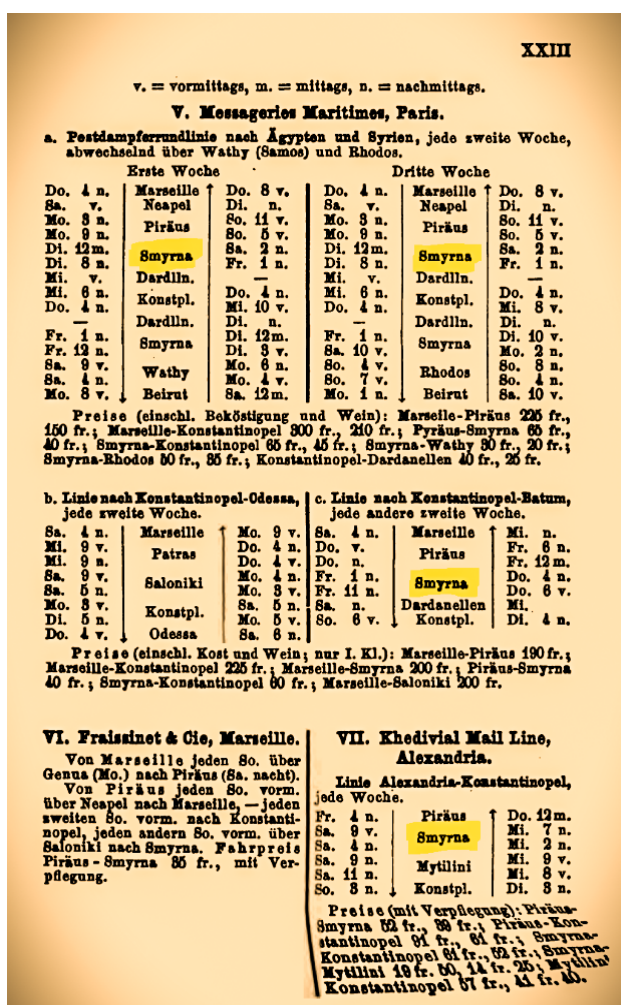


Рис. 3 Фрагмент розкладу руху пароплавів за Путівником Карла Бедекера 1905 р. (Baedeker K. Konstantinopel und das westliche Kleinasien: Handbuch für Reisende. Leipzig: K. Baedeker, 1905)

¹⁵⁴ Murray J. A Handbook for Travellers in the Ionian Islands, Greece, Turkey, Asia Minor, and Constantinople: Being a Guide to the Principal Routes in Those Countries, Including a Description of Malta, with Maxims and Hints for Travellers in the East. London: J. Murray, 1840.

¹⁵⁵ Baedeker K. Konstantinopel und das westliche Kleinasien: Handbuch für Reisende. Leipzig: K. Baedeker, 1905.

кої публіки. Вони унікально поєднують інформацію про походження, стан збереження та атрибуцію античних артефактів, пов'язаних з містами Анатолії. Це дозволяє простежити долю конкретних пам'яток та визначити їх автентичність. Каталоги також містять формалізовані описи предметів та вміщують візуальні матеріали, що дозволяє реконструювати архітектурні об'єкти базуючись на їх окремих елементах¹⁵⁶. Включення таких матеріалів у наше дослідження не лише збагачує загальний виклад, а й надає цінну додаткову інформацію для повноцінного вивчення конкретних артефактів, а також розуміння шляхів поширення знань про культуру античності на території Анатолії.

Виставки та музейні експозиції відігравали свою роль у популяризації знань про матеріальну культуру Анатолії античної доби. XIX ст. було часом активного колекціонування античних артефактів. Багато з тих предметів, що були вивезені до Європи з Анатолії, стали частиною колекцій музеїв, таких як Лувр, Британський та Берлінський музеї. Певне лідерство у колекціонуванні предметів античного мистецтва тримав Британський музей, серед каталогів якого артефакти з античних міст Анатолії займали особливе місце¹⁵⁷.

Картографічні матеріали досліджуваного періоду являють собою першоджерела, що містять значний масив інформації для ґрунтовного вивчення та аналізу особливостей, тенденцій та закономірностей розвитку туристичної галузі. Це дозволяє реконструювати туристичні маршрути та місця розташування об'єктів, а також простежити розвиток туристичної інфраструктури та зміни в географії уподобань тогочасних туристів. Спори про кордони між римськими провінціями Анатолії тривали протягом другої половини XIX століття, а ми вирішили орієнтуватися на мапу відомого німецького географа та картографа Карла фон Шпрунера 1856 р. (Рис.4).

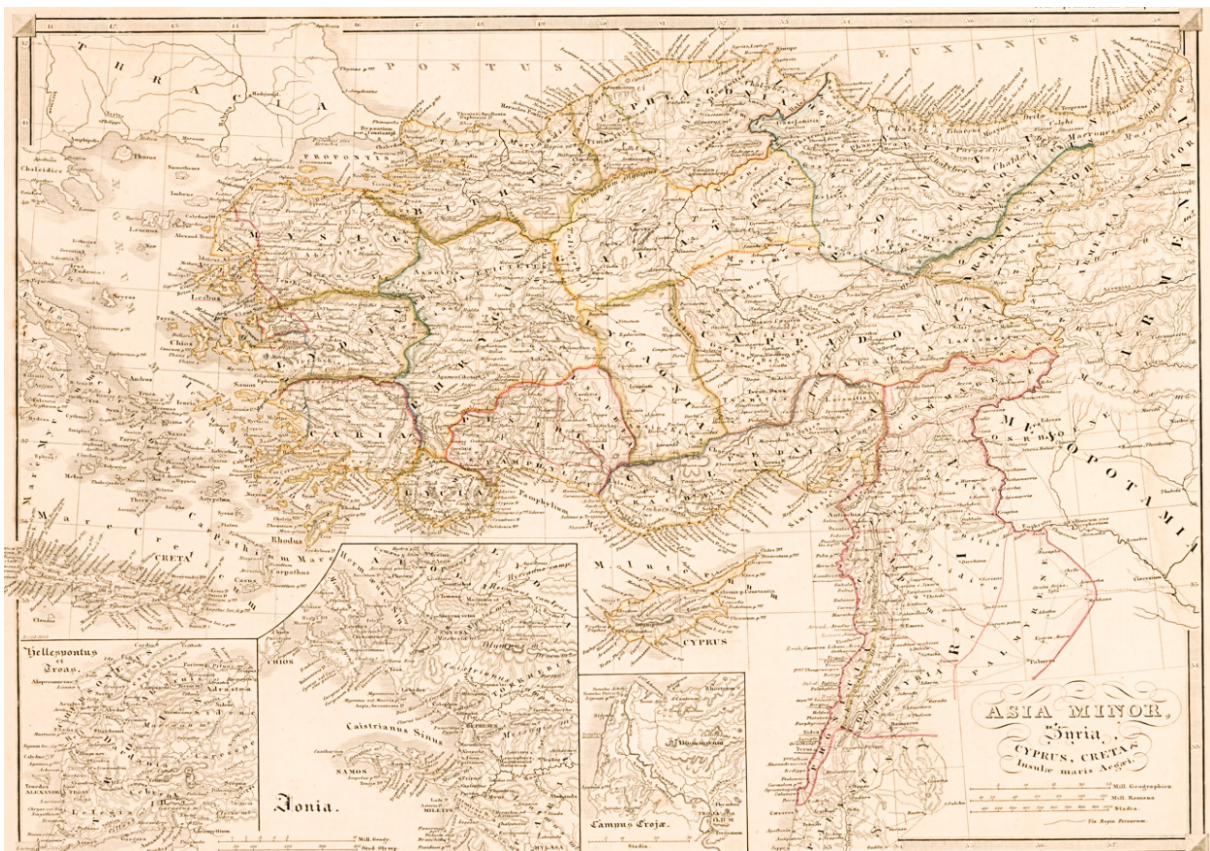


Рис. 4 Мапа римських провінцій Анатолії Карла Шпрунера фон Мерца, 1856 р.

¹⁵⁶ Lethaby W. R. Greek buildings, represented by fragments in the British museum. London: B. T. Batsford, 1908.

¹⁵⁷ British Museum. Department of Greek and Roman Antiquities. Smith A. H. (Arthur Hamilton). The Mausoleum and sculptures of Halicarnassos and Prienè. London: Printed by order of the trustees, 1900.

Картографічні джерела є свідченням трансформації феномену туризму — від елітарних подорожей до масових форм, коли «білі плями» на картах поступово зникали, відбиваючи зростання доступності і популярності подорожей. Крім того, можна простежити розвиток транспортної інфраструктури, появу нових шляхів та маршрутів завдяки розвитку залізниць, а також виявити тенденції у популяризації певних туристичних напрямків та об'єктів. Ці джерела також можуть містити додаткову інформацію про наявність готелів, ресторанів та інших закладів сфери обслуговування, що свідчило про готовність приймати туристів.

Детальні карти, плани міст та регіонів з позначеними археологічними пам'ятками та географічними особливостями стали важливим інструментом у нашому дослідженні¹⁵⁸. Можна знов згадати доробок Д. Т. Вудом, його плани розкопок Ефеса (Рис. 5)¹⁵⁹.

Також ясно, що джерелом виступають і безпосередньо археологічні рештки античних міст Анатолії та артефакти, що зберігаються в музейних та приватних колекціях по всьому світу.

Таким чином, наведені джерела дозволяють створити комплексну картину розвитку туризму в другій половині XIX — на початку XX ст. на території Анатолії, простежити зростаючу популярність подорожей та відвідування визначних пам'яток серед заможних верств населення та середнього класу Європи і США та еволюцію явища від подорожей поодиноких фахівців та аматорів, авантюристів та поціновувачів античності до масового, почасти організованого культурного туризму.

Дійсно, наприкінці XVIII — у першій половині XIX ст. мали змогу і бажання здійснювати далекі подорожі до різних регіонів світу представники вищих соціальних верств європейських країн, і частково США, з великими матеріальними статками. Цей вид дозвілля був зумовлений прагненням глибше дослідити та осмислити матеріальні й духовні

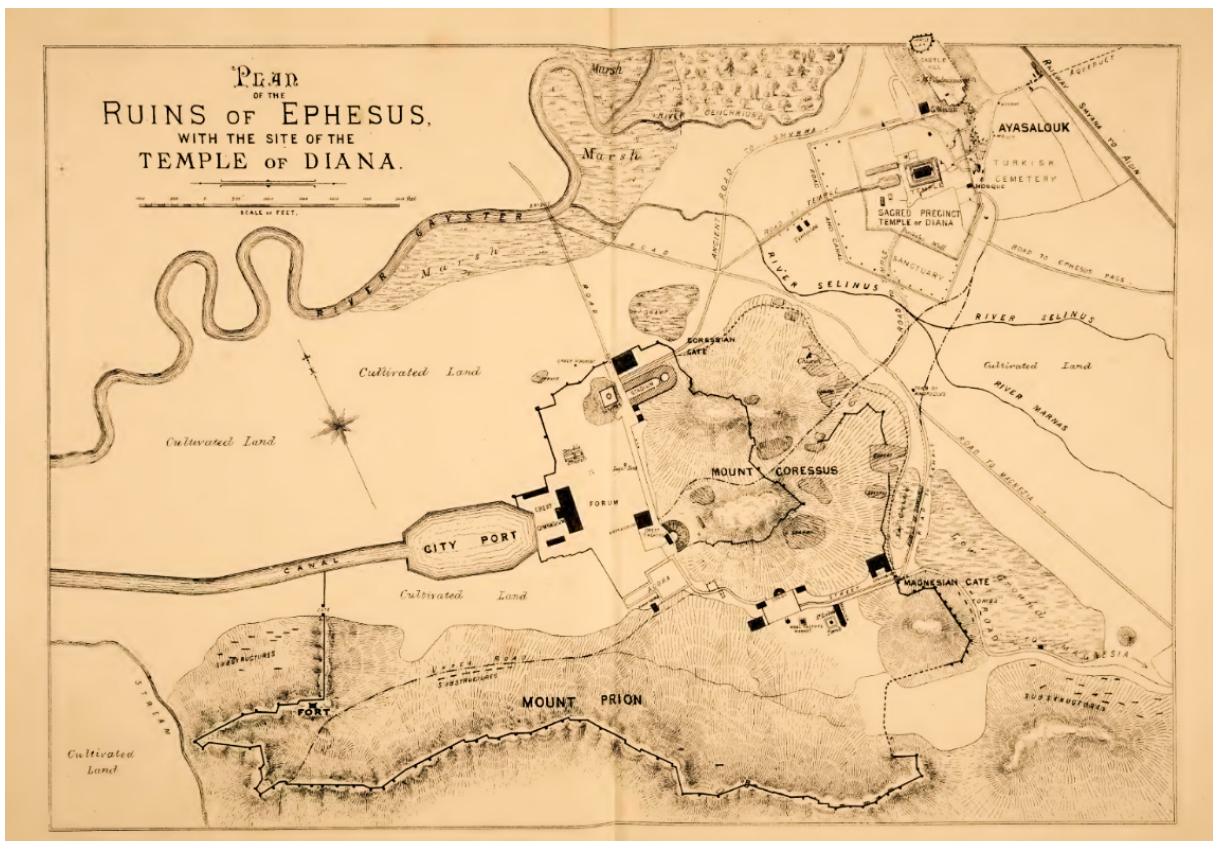


Рис. 5 План розкопок Ефеса за Д. Т. Вудом, 1877.

(Wood J. T. *Modern discoveries on the site of ancient Ephesus*. London : Religious Tract Society, 1890)

¹⁵⁸ Staatliche Museen zu Berlin. *Führer durch die ruinen von Pergamon*. Berlin: Generalverwaltung, 1887 та ін.

¹⁵⁹ Wood J. T. *Modern discoveries on the site of ancient Ephesus*. London: Religious Tract Society, 1890.

надбання інших цивілізацій. Мандрівники вивчали архітектурні пам'ятки та твори мистецтва, опановували іноземні мови, занурювалися в атмосферу маловідомих культур та знайомилися з екзотичними кулінарними традиціями. Такі подорожі відігравали важливу роль у накопиченні емпіричних знань про віддалені регіони та їхніх мешканців, а мандрівники виступали в ролі своєрідних культурних медіаторів. Через свої щоденники, листи та розповіді вони знайомили співвітчизників з розмаїттям світу та сприяли поступовому розвитку міжкультурного діалогу в епоху, коли глобальні комунікації та масовий туризм ще не набули сучасних масштабів¹⁶⁰.

Деякі дослідники безпосередньо пов'язують витoki масового туризму, в його сучасному розумінні, з таким явищем як «Гранд-тур». Це освітня подорож, яку, по завершенні навчального закладу, мали здійснити випускники (молоді люди з аристократичних родин) задля того, щоб побачити світ, вдосконалити знання мов та світські манери. Супутньою метою могли бути лікування, пошук шлюбної партії або приховані під вдосконалення освіти розваги тощо. «Гранд-тур» тривав 12-18-24 місяці й потребував значних коштів, високоосвіченості, вільного часу і був ознакою приналежності до суспільної групи, що мала привілейований статус у державі. Найбільш популярним маршрутом була подорож по Італії і знайомство з античною культурою. Мандрівки до античних міст Анатолії, що приваблювали своїми руїнами, таких як Ефес, Пергам, Мілет, Іераполіс та інші, ставали логічним продовженням Гранд-Туру, але вже зовсім в інших масштабах¹⁶¹.

Протягом ХІХ ст. «Гранд-тур» поступово втрачає своє значення і припиняє своє існування, коли бізнесмени вивели на авансцену потужне і доступну індустрію розваг та масовий туризм як її різновид.

Вивчаючи характер індивідуальних подорожей, починаючи з кінця ХVІІІ ст., важливо усвідомлювати, що їхня індивідуальність була умовною і сприймалася такою широкою аудиторією європейських читачів подорожніх заміток (як ми вже зазначали, автори вели виклад від першої особи). Показовим прикладом є досвід австрійської письменниці і натуралістки Іди Пфайфер (1797–1858) (Рис. 6), однієї з перших жінок-мандрівниць. Її подорожі, попри номінальну індивідуальність, насправді передбачали присутність тимчасових компаньйонів на окремих ділянках маршруту. Зокрема, у своєму тревелозі авторка згадує про супутників, які долучалися до неї під час локальних екскурсій («У Смірні до нашої компанії приєдналося ще кілька франків»¹⁶² тощо). Ці свідчення демонструють, що навіть для сміливих та незалежних мандрівників того часу абсолютна індивідуальність подорожі була радше винятком, аніж правилом, а соціальна взаємодія та спільний досвід мали велике значення

Фактично, самостійні мандрівники наражали себе на суттєвий ризик, зокрема на небезпеки, пов'язані з умовами транспортування і харчування, небезпеками загубитися чи захворіти, залишитися наодинці у непередбачуваній чи криміногенній



Рис. 6 Іда Пфайфер, 1856 р.

¹⁶⁰ Black, J. *The British Abroad: The Grand Tour in the Eighteenth Century*. New York: St. Martin's Press, 1992.

¹⁶¹ Там само.

¹⁶² Pfeiffer I. *Visit to the Holy Land, Egypt, and Italy*. London: Ingram, Cooke and Co, 1852. P. 85

ситуації. У будь-якому випадку, здійснення подорожі Анатолією у досліджуваний період вимагало наявності компаньйонів, з якими можна було б розділити витрати та організаційні клопоти.

Зокрема, для успішної мандрівки необхідно було найняти досвідченого провідника, який добре знав місцевість та міг забезпечити безпеку групи на маршруті. Не менш важливою була роль перекладача, адже знання місцевих мов та діалектів було запорукою ефективної комунікації з населенням та владою в регіонах, віддалених від великих міст. Крім того, якщо мандрівники, окрім наметів та інших базових аксесуарів для подорожей, використовували також спеціальне обладнання, як-от фотографічні апарати, вимірювальні прилади тощо, виникала додаткова потреба в обслуговуванні та транспортуванні спорядження. Отже, навіть номінально індивідуальні подорожі того періоду насправді вимагали створення своєрідної команди, яка надавала логістичну підтримку експедиції та допомагала в реалізації її завдань.

Однак ці організаційні виклики були менш відчутними для заможних туристів, які мали у своєму розпорядженні власні яхти та достатні фінансові ресурси для забезпечення комфортних умов подорожі морем та суходолом. Наприклад, особи аристократичного походження могли собі дозволити задля зручного відвідування Ефеса висаджуватися в порту Скала Нова (сучасний Кушадаси), який розташований ближче до археологічної атракції Ефеса, ніж Ізмір. Цей варіант особливо приваблював власників приватних яхт, зокрема Його Королівську Високість принца Уельського, який скористався цим маршрутом у 1863 р., та Його Королівську Високість принца Артура, який відвідав Ефес у 1865 р.¹⁶³

Подорожі малими групами зазвичай мали заздалегідь сплановану мету, здебільшого пов'язану з науковими дослідженнями. Склад експедиції визначався її науковими завданнями. Нерідко такі експедиції організовувалися на замовлення урядових, освітніх і наукових установ, товариств колекціонерів та історичних клубів. Показовим прикладом є місія французького археолога-антикознавця Жоржа Перро до Анатолії, здійснена у 1861 р. У своєму звіті «*Souvenirs d'un voyage en Asie Mineure*» він зазначає, що окрім нього до складу групи входили ще два науковця, архітектор і доктор медицини: «Наприкінці березня 1861 року я залишив Францію, отримавши від Державного міністерства наукову місію в Малій Азії. Двоє моїх супутників: пани Гільйом — архітектор, резидент Французької академії в Римі, і Жюль Дельбе — доктор медицини Паризького факультету»¹⁶⁴.

У контексті дослідницьких експедицій, важливе значення мали професійні якості та особисті взаємини між її учасниками. Вільяму Ейнсворту, досліднику-географу, пощастило з колегою під час Ефратської експедиції 1835 р., якою керував відомий англійський генерал і мандрівник Фрэнсіс Родон Чесні. Археологічні знахідки, зроблені під час цієї подорожі, викликали значний інтерес у наукових колах. Після повернення до Англії, Королівське географічне товариство спільно з Товариством поширення християнських знань профінансували наступну експедицію, призначивши Ейнсворта її керівником. Його компаньйон, містер Рассам, був родом з тих місць, володів арабською та турецькою мовами, а також мав зв'язки з місцевим населенням. Експедиція була визнана невдалою через перевитрати бюджету та непорозуміння з османською владою. Попри це, її результати були опубліковані Ейнсвортом у 1842 р. і залишаються цінним описом місцевості та руїн античних міст, які він дослідив на шляху зі Стамбула до Сирії через Анатолію у 1839 р.¹⁶⁵

Аналізуючи подорожні нотатки мандрівників, які відвідували місця розташування античних пам'яток, можна дійти висновку, що вони мали різні кваліфікації, знання та

¹⁶³ Murray J. Handbook for Travellers in Turkey in Asia: Including Constantinople, the Bosphorus, plain of Troy, isles of Cyprus, Rhodes, &c., Smyrna, Ephesus, and the routes to Persia, Bagdad, Moosool, &c. With general hints for travellers in Turkey, vocabularies, etc. 4th ed., rev. London: John Murray, 1878. P.166.

¹⁶⁴ Perrot G. Souvenirs d'un voyage en Asie Mineure. Paris: Michel Lévy frères, 1864. P.1.

¹⁶⁵ Ainsworth W. Travels and Researches in Asia Minor, Mesopotamia, Chaldea and Armenia. London: John W.Parker, 1842. 364 p.

цілі, незалежно від того, подорожували вони самотньо чи у складі груп. Саме мета подорожі визначала необхідність у команді фахівців відповідного профілю, а також у специфічних інструментах і транспортних засобах. Поодинокий мандрівник середнього класу був обмежений загальнодоступними видами транспорту та облаштованими для туристів місцями проживання, що звужувало коло доступних для огляду локацій.

Деякі автори тревелогів, як-от відома британська письменниця і мандрівниця Юлія Пардо (1806–1862) (Рис. 7), взагалі не виїжджали за межі околиць Стамбула — міста, найбільш пристосованого на той час для масових відвідувань європейцями. Пардо створила чудові описи всіх аспектів життя, включно з оглядом пам'яток, побувала вона у тому числі і на анатолійських околицях османської столиці¹⁶⁶ Також вона опублікувала ілюстрований гравюрами Уільяма Барллета фоліант про красу Босфору¹⁶⁷.

Такі переваги подорожей малими групами, як можливість встановити намет, мати запасних коней та найняти перекладача, були одним з визначальних факторів успіху в дослідженні античних міст Анатолії. Це робило подорожі більш автономними. Фінансування таких експедицій часто брали на себе установи, які відряджали дослідницькі групи на «полювання» за старожитностями. Яскравим прикладом ефективної співпраці стала команда Річарда Чандлера, до складу якої входили живописець Вільям Парс та знавець античної архітектури Ніколас Реветт. Результатом їхньої експедиції до Анатолії, профінансованої Товариством дилетантів¹⁶⁸, став чудовий фоліант з кресленнями, ілюстраціями, описами та історичними довідками про храми Діоніса в Теосі, Афіни Поліади в Прієні та Аполлона в Дідімах, який, безсумнівно, задовольнив очікування спонсорів¹⁶⁹.

Безпека на території Османської імперії була одним з вирішальних чинників, що впливали на вибір способу подорожі у XIX ст. Особливо це стосувалося мандрівок до пунктів призначення, розташованих поза межами відомих маршрутів. У таких випадках перевага надавалася груповим подорожам, оскільки вони забезпечували більший захист від можливих небезпек. Свідчення очевидців, як-от записи в щоденнику англійського юриста Вільяма Нассау Старшого, який подорожував Анатолією задля відпочинку, проливають світло на тогочасну ситуацію з безпекою та стан кримінального права в Османській імперії. З його нотаток можна зробити висновок, що спалахи злочинності придушувалися владою досить ефективно, хоча й траплялися прикрі інциденти з викраденням іноземців заради викупу. У таких випадках представники офіційної адміністрації, такі як місцеві



Рис. 7 Юлія Пардо, 1838 р.

¹⁶⁶ Pardoe J. The city of the sultan, and Domestic manners of the Turks in 1836. London: Henry Colburn, 1838. P.276.

¹⁶⁷ Pardoe J. The Beauties of the Bosphorus. Londo : George Virtue, 1838. P.22.

¹⁶⁸ Товариство дилетантів (1873 — і донині) створене в Лондоні британськими дворянами та науковцями задля звирання і вивчення творів античного мистецтва.

¹⁶⁹ Chandler R. Ionian antiquities. London: Printed by T. Spilsbury and W. Haskell, 1769. P.1-63.

паші, були безсилі¹⁷⁰. Загальне безпекове становище, навіть у великих містах, зокрема в Ізмірі, який ще в 1857 р. тероризували банди грабіжників, свідчило про небезпеку подорожей для невеликих груп мандрівників¹⁷¹. Ці обставини зумовлювали важливість ретельного планування маршруту та вибору надійних супутників для забезпечення подорожі в умовах нестабільної кримінальної ситуації в регіоні.

Отже, індивідуальні подорожі до Анатолії наприкінці XVIII — першій половині XIX ст. були рідкісним явищем через ризики, потребу в супутниках і логістичній підтримці. Натомість переважали експедиції малими групами, метою яких були наукові дослідження античних міст. Успіх таких експедицій залежав від складу фахівців, фінансування зацікавлених установ, а також безпекової ситуації в регіоні, що вимагала скрупульозного планування подорожей.

Розквіт європейського масового туризму в період другої половини XIX — початку XX ст. значною мірою був зумовлений трансформацією суспільних поглядів на подорожі. У той час відбулася зміна загальної парадигми сприйняття мандрівок: від елітарної забави для обраних, до доступного явища для ширших верств населення. Це стало підґрунтям для становлення нового соціального феномену — туризму в його сучасному розумінні. Перехід туризму з категорії рідкісних привілейованих вояжів до масового суспільного руху став віхою в культурній історії Європи. Він відкрив нові перспективи міжкультурної інтеграції та взаєморозуміння між різними народами та цивілізаціями. Такі чинники, як технологічний прогрес розвитку людства, поліпшення рівня життя мешканців країн Європи та США, що призвели до розвитку масового туризму як явища світового рівня, є невід'ємними складовими його успішності. Анатолія, як один з об'єктів тогочасного туризму, не вибивалася з загальної картини тенденцій розвитку цього явища, оскільки завжди була в фокусі уваги європейської спільноти.

На думку більшості дослідників, початок організації масового туризму виник завдячуючи англійському підприємцеві Томасу Куку. Промислова революція в Англії ознаменувалася технологічним прогресом (паровий двигун та ін.) формуванням середнього класу. Мешканці міст, що працювали на великих підприємствах, здебільшого займалися важкою працею і це означало необхідність надання працівникам часу на відпочинок. Кон'юнктурою скористався туристичний агент Томас Кук і розпочав організацію групових турів. Змістовна сторона його нововведень полягає в орієнтуванні бізнесу на масову категорію туристів середнього достатку, що у свою чергу було здійснено шляхом здешевлення турів за рахунок збільшення потоків, забезпечення сталого розкладу перевезень та влаштування заходів спрямованих на відпочинок.

Туристична агенція мала успіх, і з часів організації першої невеличкої екскурсії з метою прогулянки для п'ятсот сімдесяти клієнтів на відстань 20 миль з Лестера до Лафборо, що в Англії, 5 липня 1841 р., розвинулася до міжнародної туристичної агенції¹⁷². Географія турів агенції Cook&Son у 1903 р. охоплювала майже весь світ, зокрема й Анатолію. Слід зазначити, що ці тури мали ознаки пакетних турів подібних до сучасних — тих, які сьогодні прийнято називати «All Inclusive». У ціну круїзного середземноморського туру з Нью-Йорка, крім квитка на сам пароплав, входили й залізничні квитки, трансфери, екскурсії (які позначені у програмі туру), послуги локальних екскурсиводів, перекладачів, розміщення у готелях з триразовим харчуванням (там де це було передбачено програмою)¹⁷³. Круїзний пароплав «Мольгке» з початковим пунктом у Нью-Йорку з 18-тю зупинками, заходив також до Стамбула та Ізміра. В Ізмірі в програму туру входили екскурсії з огляду пам'яток

¹⁷⁰ Nassau W. A Journal Kept in Turkey and Greece in the Autumn of 1857, and the Beginning of 1858. London: Longman, Brown, Green, Longmans, and Roberts, 1859. P.220.

¹⁷¹ Там само P.75.

¹⁷² Pudney J. The Thomas Cook story. London: M. Joseph, 1953. P. 54.

¹⁷³ Cook T. Cook's Cruise to the Mediterranean, the Orient and Bible Lands. London: Thos. Cook & Son, 1903. P. 21.

у самому місті та поїздка до Ефесу, де пропонувалося оглянути руїни античного міста за додатковою платою 3,5 долара¹⁷⁴.

Поєднання технологічного чинника та факту, що подорожі стали доступними для ширших кіл населення, спричинило різке зростання кількості подорожуючих заради відпочинку та розваг. Розважальний туризм був лише одним з варіантів того, як використати свій вільний час. оскільки на той момент не було чіткого розділення видів туризму. Але пересічні мандрівники із обмеженим бюджетом намагалися використати цей час з максимальною користю, тому поєднували археологічну, релігійну, пізнавальну та рекреаційну мету подорожей.

У європейських країнах інновації у транспортній галузі як одна зі складових технологічного прогресу значною мірою вплинули на пасажиропотоки та призвели до появи сталого розкладу пасажироперевезень, не оминувши й Анатолійські терени. Пароплави значно спростили пересування мандрівників на значні відстані, при цьому підвищилась якість сервісу, з'явилося поняття комфорту. Започаткування австрійською пароплавною компанією «Lloyd» (заснована 1836 р.) регулярних морських сполучень, спочатку з усіма частинами Османської імперії, а згодом, і з важливими морськими містами Європи, стало значним кроком у розвитку транспортної інфраструктури та сприяло поживленню торговельних, дипломатичних і культурних зв'язків між різними регіонами¹⁷⁵. Відтепер пасажир не був залежний від погоди та капітанів торгових чи військових вітрильників, які могли змінювати маршрут відповідно своїх потреб.

Поштові та пасажирські пароплави «Lloyd» курсували до Ізміру як з Трієсту — головного порту компанії, так і з боку Дунаю через Стамбул і Дарданелли. Туристи, купуючи квитки на пароплав мали змогу вибирати, послугами якого судна скористатися¹⁷⁶.

Для оцінки сурвісу звернемося безпосередньо до вражень пасажирів. Леді Доусон Дарнерс у своєму Щоденнику вказує на те, що пароплав «Mahmoudie», який прямував з Афінського Пірея до Ізміра із зупинкою у Сірі¹⁷⁷, порівняно з попереднім, більш просторий, а капітан дуже ввічливий. Леді була задоволена: «Махмуді» виявився найпрекраснішим пароплавом, і, з точки зору простору, перевершував наш милий «Принц Меттерніх», капітан, якщо це було можливим, був настільки ж послужливим, а Джованні ще більше...»¹⁷⁸. Хоча їй і не пощастило із сусідами по каюті, її відгук про якість каюти достатньо позитивний — «...наша гарна каюта та чудові ліжка»¹⁷⁹.

Майкл Джозеф Куїн був ентузіастом мандрівок пароплавами та присвятив своє життя подорожам та журналістській діяльності, він надав ще один чудовий приклад оцінки стану пароплавства. У 1835 р. Майкл вирішив скористатись новою пароплавною лінією по Дунаю: «Мені повідомили, що нещодавно на Дунаї з'явилися пароплави, які дозволять мені спуститися цією річкою до Чорного моря, а звідти до Босфору»¹⁸⁰. Він вирішив піднятися у Пешті на борт пароплава, що прямував до Стамбула. Але ця подорож виявилася змішаною у сенсі видів морського транспорту, оскільки вже зі Стамбула до Ізміра він попрямував вітрильником, який затримався на тиждень за відсутністю попутного вітру¹⁸¹.

¹⁷⁴ Там само. Р. 35.

¹⁷⁵ Scherzer C. Humann C. Smyrna. Mit besonderer Ruecksicht auf die geographischen, wirthschaftlichen und intellectuellen Verhältnisse von Vorder-Kleinasien. Wien: Alfred Hoelder, 1873. P. 271.

¹⁷⁶ Busch M. Die Türkei: Reisehandbuch für Rumelien die untere Donau Anatolien Syrien Palästina Rhodus und Cypem. Triest: Literarisch-Artistische Anstalt, 1870. S. 13-27.

¹⁷⁷ Сіра/Сірос — острів з архіпелагу Кіклади, місто часів Римської імперії та одноіменний порт, у досліджуваний період входив до складу відродженої держави Греція.

¹⁷⁸ Damer Dawson M. Diary of a Tour in Greece, Turkey, Egypt, and the Holy Land. London: Henry Colburn, 1841. P.69.

¹⁷⁹ Там само. Р.70.

¹⁸⁰ Quin M. J. A Steam Voyage down the Danube. With Sketches of Hungary, Wallachia, Servia, and Turkey. London: Bentley, 1836. Vol. 2. P.1.

¹⁸¹ Там само. Р.263.

На початку ХХ ст. мандрівники у своїх тревелогах продовжують робити відгуки та порівняння пароплавних компаній: «Подорож з Константинополя до Смірни можна здійснити на пароплавах кількох різних ліній, серед яких найкращими вважаються австрійський «Lloyd» та «Khedival Mail». Хоча пароплави невеликі, їхні каюти комфортабельні, а їжа смачна, тож за сприятливої погоди подорож приносить суцільне задоволення, отже день подорожі не вимагає особливих зусиль. Першого квітня, вдень, ми покинули велику Османську столицю, щоб відвідати античні міста Малої Азії» (В. Гевлі, 1918 р.)¹⁸².

Незважаючи на відкриття пароплавних ліній, що з'єднували Ізмір з Мальтою, Сірою і Дунаєм, настання ери мобільності в Анатолії мало лише половинчастий характер. Пересування суходелом, враховуючи стан доріг на той час все ще представляло собою випробування на міцність. Брак якісних доріг став причиною занепаду та економічної відсталості Османської держави. Містер Блант, британський консул в Ізмірі, розмовляючи із Вільямом Нассау, вказував на тотальну відсутність доріг¹⁸³.

Будівництво залізниць на анатолійській частині Османської імперії почалося більш ніж через 30 років після того, як перша лінія залізниці започаткувала регулярні перевезення у графстві Кент (Англія), у 1830 р. У 1856 р. Британська компанія (ORC) отримала право на будівництво залізниці за маршрутом Ізмір — Айдин довжиною 130 км на умовах концесії. Маршрут було прокладено через населений пункт Сельчук, що розташувався неподалік античного міста Ефес. Повністю лінія запрацювала 1866 року. Як результат, крім збільшення товаропотоків з провінції до порту Ізміра, була й додаткова користь для туризму — збільшилася популярність Ефеса як археологічної пам'ятки¹⁸⁴.

Одночасно з розвитком транспорту в Анатолії відбулася й активізація готельної діяльності. Ізмір, на той час основний порт Анатолії, став бездоганним прикладом, як за допомогою готельного бізнесу модернізуватися та змінити обличчя міста. Стамбул, що був лідером за кількістю відвідувань мандрівниками у європейській частині Османської імперії, довів, що наявність сучасного пасажирського транспорту, не має сенсу без готельної інфраструктури. Яким би комфортним і швидкісним транспорт не був, проблема розміщення подорожуючих могла бути вирішальною у прийнятті рішення про тур для людини, що звикла до комфортних умов. Таким чином, розміщення у готелі ставало невід'ємною частиною розважального туризму.

В Ізмірі в другій половині ХІХ ст. з'явилися готелі з першокласним обслуговуванням та інші, більш доступні, варіанти проживання. Готельна справа була імпортована в Османську імперію з Європи, і, насамперед була орієнтована на європейського туриста. Саме Ізмір став основним осередком розвитку мережі готелів в Анатолії, адже мав давні зв'язки з європейськими державами, які в місті свої консульства й торговельні представництва. На початку другої половини ХІХ ст. у місті на набережній було декілька варіантів для проживання для різних категорій подорожуючих. «Hôtel des Deux Augustes» рекомендували як найкращий варіант; «Salvo's Navy Hotel», що на пристані, мав найкращий вид на море; пансіонати «Rosa's boarding-house», «Marco's Pension Suisse» та «Madame Mara cini's boarding-house» характеризувалися високим рівнем комфорту та доступними цінами¹⁸⁵.

Завдяки готельній забудові на набережній Ізміра утворився цілий квартал у європейських архітектурних стилях, де турист з Європи почувався ніби вдома. Можливість резервування готельних номерів дистанційно — ще одна зручність, що сприяла масовізації туризму у другій половині ХІХ ст. Оскільки Ізмір вже мав телеграфний зв'язок, то можна

¹⁸² Hawley W. A. Asia Minor. London: John Lane the Bodley Head, 1918. P.58.

¹⁸³ Nassau W. A Journal Kept in Turkey and Greece in the Autumn of 1857, and the Beginning of 1858. London: Longman, Brown, Green, Longmans, and Roberts, 1859. P.192.

¹⁸⁴ Hermann S. Das Eisenbahnwesen in der asiatischen Türkei. Berlin : F. Siemenroth, 1914. P. 105.

¹⁸⁵ Murray J. Handbook for Travellers in Turkey in Asia: Including Constantinople, the Bosphorus, plain of Troy, isles of Cyprus, Rhodes, &c., Smyrna, Ephesus, and the routes to Persia, Bagdad, Moosool, &c. With general hints for travellers in Turkey, vocabularies, etc. 4th ed., rev. London: John Murray, 1878. P. 277.

було зарезервувати номер у готелі, відправивши телеграму, інакше можна було потрапити в проблемне становище після прибуття до міста у «високий сезон»¹⁸⁶. На початку ХХ ст. декілька готелів пропонує путівник Карла Бедекера і вказує на приналежність господаря до німецької нації¹⁸⁷. На нашу думку, це є рекламним ходом для приваблення клієнтів-німців та взагалі європейців, які цінували чистоту, порядок, пунктуальність, порядність тощо.

Розміщення у готелях Ізміра було найкращим варіантом для тих, хто планував короткі екскурсії без ночівлі або прогулянки самим містом. Наприкінці 50-х років ХІХ ст. відгуки про готельні номери Ізміра нагадували оцінку готелів туристами кінця ХХ ст.: «Пансіонат мадам Жирар, який нам порекомендували, переповнений, нас поселили в Deux Augustes, який, як кажуть, є найкращим готелем. Кімнати гарні, колись були добре обставлені, але зараз мають сліди занепаду. Піч не працює, і хоча кімната виходить на південь, термометр показує п'ятдесят п'ять. Ми змушені кутатися в гіпюрові пальта і шалики»¹⁸⁸.

Європейські туристи, користуючись довідковою інформацією про Ізмір з путівників, бачили всі ознаки повноцінної міської інфраструктури з притаманними європейським містам атрибутами. Представники цієї цільової аудиторії набували впевненості, що в Ізмірі їх чекають доступні зручності та облаштованість, що й на батьківщині.

Необхідно зазначити, що ця інформація доволі точно відповідала дійсності. Про стан одної з ознак комфортного перебування в Ізмірі, а саме системи громадського харчування, свідчить путівник Мюррея 1878 р. Місто пропонувало гостям з Європи широкий вибір гастрономічних закладів на будь-який смак і гаманець. Ресторани «Theodori's» та «Restaurant Americain» вважалися одними з найкращих. Місцеве вино було низької якості, проте непогані європейські вина можна було придбати в крамницях. На набережній працювало багато кав'ярень різного рівня, деякі — з видом на затоку. Були кав'ярні з більярдними залами та відкритими майданчиками, де грав оркестр або виступала театральна трупа. Біля Караванного мосту знаходився заклад «Azizieh Garden» на березі річки Мелес. На узбережжі, між гаванню і станцією Point, були розташовані кілька простіших кафе. Заклади на березі Бурнабатської затоки поблизу «Лазней Діани» не відзначалися високою якістю. По всіх турецьких кварталах працювали традиційні місцеві кав'ярні, де з напоїв подавали лише каву, а в якості додаткових послуг були кальяни. Ці стислі відомості також засвідчують, що європейські туристи мали доступ як до звичних їм ресторанів із знайомими стравами, так і можливість зануритись у місцевий колорит у більш скромних місцевих закладах. Це робило перебування в Ізмірі не тільки комфортним, а й дозволяло зазирнути в екзотичне середовище азійського узбережжя Туреччини¹⁸⁹.

Проте навіть в Ізмірі були проблеми з медичним обслуговуванням.

У своєму звіті 1873 р. німецький консул і консульський лікар в Ізмірі ставлять у пряму залежність чистоту районів міста від захворюваності на холеру. Медикаментів не вистачало, їхня якість у місцевих аптекарів не викликала довіри. Саме тому прибуття кораблів із запасами ліків (хініну тощо) завжди були очікуваними й бажаними.

Тогочасні німецькомовні джерела, зокрема консульські звіти, свідчать, що у великих містах країни не було достатньої кількості медичних закладів, які б могли надавати якісну допомогу німецьким відвідувачам. Для прикладу, в Ізмірі не існувало окремої німецької лікарні, що створювало певні труднощі для туристів-німців. Натомість, вони могли розраховувати на безкоштовне лікування в австрійській лікарні Св. Антонія. В англійській лікарні німецьким пацієнтам доводилося сплачувати досить значну суму в 3 шилінги

¹⁸⁶ Там само. Р. 78.

¹⁸⁷ Baedeker K. Konstantinopel und das westliche Kleinasien: Handbuch für Reisende. Leipzig: K. Baedeker, 1905. P. 194.

¹⁸⁸ Nassau W. A Journal Kept in Turkey and Greece in the Autumn of 1857, and the Beginning of 1858. London: Longman, Brown, Green, Longmans, and Roberts, 1859. P.188-189.

¹⁸⁹ Murray J. Handbook for Travellers in Turkey in Asia: Including Constantinople, the Bosphorus, plain of Troy, isles of Cyprus, Rhodes, &c., Smyrna, Ephesus, and the routes to Persia, Bagdad, Moosool, &c. With general hints for travellers in Turkey, vocabularies, etc. 4th ed., rev. London: John Murray, 1878. P.247-248.

6 пенсів за день перебування. Втім, загалом іноземні туристи не могли розраховувати на високий рівень медичних послуг. Мережа лікарень була недостатньо розвиненою, а кваліфікованих спеціалістів бракувало. Це створювало додаткові ризики для здоров'я мандрівників, особливо в умовах поширення інфекційних захворювань та недостатнього рівня санітарії¹⁹⁰.

Епідеміологічна ситуація за межами міста складалася не найкращим чином. Едвін Джон Девіс, що служив капеланом у британській армії, описує гуртожиток «Сади Азізіє» як не дуже сприятливе місце для розміщення. Цей заклад був відмічений у путівниках як зручний для відвідувань Ефесу¹⁹¹. Але Девіс розповідає про страшні випадки у цьому закладі внаслідок захворювань холерою. Так, у 1866 р. там померло 18 англійців, хоча місце утримувалося в чистоті, а питна вода була якісною. Як з'ясувалося, один турок, що проживав у цьому селі купив і привіз додому пальто, що раніше належало померлому від холери чоловіку. В результаті це призвело до епідемії. Місцевий ага наказав спалити те пальто, хоча це вже не могло завадити розповсюдженню хвороби¹⁹². Отже, оцінюючи стан готелів, можна зробити висновок, що у випадку подорожей на дальні відстані за межі

великих міст, рекомендації брати з собою намет мали рацію¹⁹³.

Знайомство з Анатолією для пересічного європейського туриста зазвичай починалося з Ізміру, тому в масовій свідомості це місто сприймалося як «Брама в Азію». Ізмір на зламі XIX — XX ст. був відомий серед європейців як Смірна й являв собою зразок мультикультурного урбаністичного центру, в якому гармонійно співіснували та взаємодіяли різні етнічні спільноти, об'єднані прагненням до взаємовигідної кооперації. Це найбільше місто Анатолії XIX ст. вигідно розташувалося на оптимальній відстані від основних портів Греції та столиці імперії Стамбулу.

Різноманітність характеристик Ізміру, наданих європейськими мандрівниками, залежали від багатьох факторів, зокрема — очікування від подорожей і того, наскільки ці очікування виправдалися. Можна констатувати, що більшість з подорожуючих раніше не зустрічалася зі східними традиціями, отже для них достатньо було побачити турецькі (Рис. 8) та єврейські квартали міста, побувати на базарі — і в їхній уяві це вже було глибоким

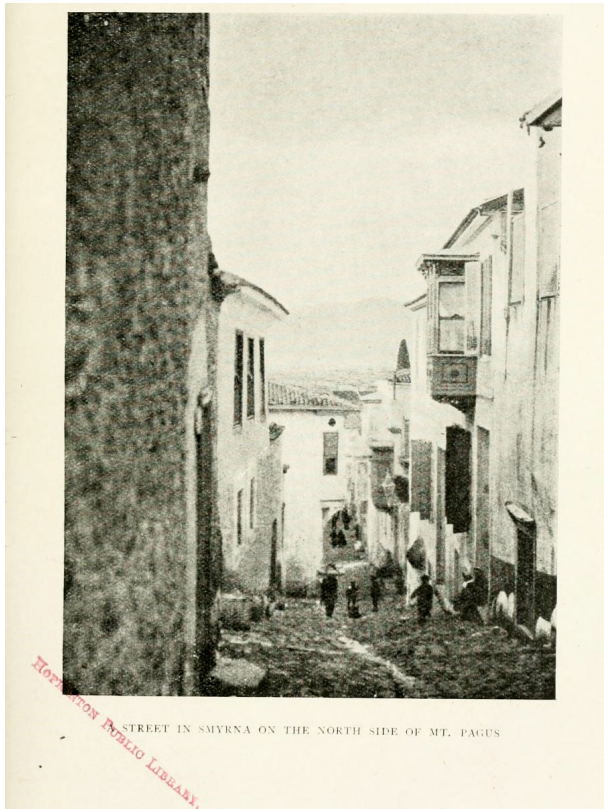


Рис. 8 Вулиця на півночі гори Пагус у турецькому кварталі, Вальтер Гевлі, Ізмір, 1918 р.

(Hawley W. A. *Asia Minor*. London : John Lane the Bodley Head, 1918)

¹⁹⁰ Leudesdorf M. Nachrichten über die Gesundheitszustände in verschiedenen Hafenplätzen: Auf Veranlassung der Deputation fuer Handel und Schiffahrt, Hamburg : L. Friederichsen & Co., 1874. Siebentes Heft. P 14-15.

¹⁹¹ Murray J. Handbook for Travellers in Turkey in Asia: Including Constantinople, the Bosphorus, plain of Troy, isles of Cyprus, Rhodes, &c., Smyrna, Ephesus, and the routes to Persia, Bagdad, Moosool, &c. With general hints for travellers in Turkey, vocabularies, etc. 4th ed., rev. London: John Murray, 1878. P.269.

¹⁹² Davis E. J., *Anatolica or the Journal of a Visit to Some of the Ancient Ruined Cities of Caria, Phrygia, Lycia, and Pisidia*. London : Grant&Co., 1874. P.27.

¹⁹³ Busch M. *Die Türkei: Reisehandbuch für Rumelien die untere Donau Anatolien Syrien Palästina Rhodus und Cypem*. Triest : Literarisch-Artistische Anstalt, 1870. P.35.

зануренням в східну атмосферу. Для цієї категорії мандрівників сам Ізмір і був тим самим Сходом (Orient), не тільки географічно, а й ментально.

Інша категорія відвідувачів Ізміру, що раніше вже подорожували у глиб Анатолії — переважно науковці, військові, торговці, або європейські експатріанти, що постійно проживали в Ізмірі й почували себе в місті як вдома.

Для обох категорій мандрівників прибережна частина Ізміру, де проживали так звані франки (Franks), без сумніву сприймалася як зона комфорту, де англійці, французи, німці та інші європейці почувалися як у власному соціо-культурному просторі¹⁹⁴. У районі франків інфраструктура була мініатюрною копією системи європейського міста, в яку входили готелі, ресторани, консульства, банки і морський порт, який пов'язував з батьківщиною та глобальним світом.

У повідомленнях туристів початку ХХ ст. зазначається, що квартал франків не розширився, а все ще задовольнявся прибережною смужкою біля набережної. Водночас змальовуються образи кварталу франків, який на той час вже набув виразних орієнтальних рис. За свідченням одного з авторів, на вулицях цього, колись суто європейського району, можна було тепер зустріти чимало місцевих жителів: турків та арабів у традиційному одязі. Ця замальовка відповідає загальній довідковій інформації про етнічно-культурні зміни, які переживало місто в той час (В. Гевлі, 1918 р.)¹⁹⁵.

Аналізуючи сприйняття міста європейськими туристами, треба зазначити, що воно великою мірою залежало й від того, як себе ідентифікував іноземець та які базові уявлення про схід він мав. Не останнє значення має мета, тривалість подорожі та очікування від поїздки.

Демографічні параметри викладені австрійським дипломатом й мандрівником, Карлом фон Шерцером у його довіднику по Ізміру 1873 р. Вони виглядають наступним чином: кількість будинків 18750, населення складається з 75 тисяч греків, 45 тисяч турків, 15 тисяч євреїв, 10 тисяч католиків, 6 тисяч вірмен, 4 тисяч іноземців¹⁹⁶. Греки, франки й всі інші європейці розташувалися у прибережних районах, а решта у глибині та на околицях міста.

Ті мандрівники, у програму яких входило відвідування археологічних пам'яток Ізміра, ймовірно готувалися та були заздалегідь ознайомленими з його античною історією. Туристи очікували побачити один із найрозвиненіших центрів Іонії, згодом римської провінції Азія, ймовірну батьківщину Гомера, місто, що налічує близько 3 тис. років! Але, на туристів починаючи з середини ХІХ ст. чекали розчарування, оскільки на той час внаслідок впливу антропогенного фактору Ізмір вже не славився як визначне античне місто, руїни якого добре збереглися. Пам'ятки міста античної доби були практично знищені внаслідок розширення сучасного міста та зростання населення. Вже в 1838 р. повідомляється, що колись у минулому розкішний театр, що був найбільшим в Азії, розібраний османами на будівельні матеріали для розташованих поблизу житлових будинків, а його мармурові стіни були використані для будівництва купецьких павільйонів та інших громадських споруд. Даний спогад є яскравим свідченням стану античних пам'яток міста, оскільки наявність театру є класичним індикатором ступеня збереженості руїн міських структур. Зазначимо, що у випадку античних міст Анатолії більшість театрів — театр грецького типу¹⁹⁷. Виключення становили окремі елементи колон, скульптур та написів.

На початку ХХ ст. враження мандрівників від виду на бухту й місто лишаються позитивними, з додаванням згадок про славне минуле Ізміра як одного з провідних античних міст Анатолії: «Розташована у розкішній гавані, куди заходили кораблі з усіх міст Середземномор'я й оточена найродючішими долинами Малої Азії, невдовзі Смірна стала одним з найбільш процвітаючих міст світу. Через її браму проходила торгівля різних народів. Її

¹⁹⁴ Perrot G. Souvenirs d'un voyage en Asie Mineure. Paris : Michel Lévy frères, 1864. P.320.

¹⁹⁵ Hawley W. A. Asia Minor. London : John Lane the Bodley Head, 1918. P.66.

¹⁹⁶ Scherzer C. Humann C. Smyrna. Mit besonderer Rücksicht auf die geographischen, wirtschaftlichen und intellectuellen Verhältnisse von Vorder-Kleinasien. Wien: Alfred Hoelder, 1873. P.46

¹⁹⁷ Schubert G. H. Reise in das Morgenland in den Jahren 1836 und 1837. Erlangen: Palm und Enke, 1838. Band 1. P.276.

широкі вулиці були чітко розплановані і вимощені камінням. У ньому були публічна бібліотека, одеон, театр, де ставили п'єси грецьких трагіків, і стадіон, на якому регулярно проводилися ігри, подібні до олімпійських. Тут були храми Діани, Аполлона, Юпітера, а також богині-опікунки міста Кібели»¹⁹⁸.

Образ міста Ізмір як торговельного та комерційного центру сформувався завдяки розвитку порту — другого за значенням у Османській імперії після Стамбулу та найважливішого у Анатолії, яка є природнім мостом між Європою та Близьким Сходом. З Алеппо до Ізміра курсували каравани, потім товари доставлялися залізницею, товари перевантажувалися у порті на пароплави і прямували далі Середземномор'ям. Цей факт також вплинув на формування образу міста, серед яких центральне місце посів Караванний міст — східний сухопутний вхід до Ізміра. Міст, що визнаний однією з найстаріших рукотворних споруд за безперервної тривалості використання, згадується 19 разів як орієнтир для туристів у путівнику Мюррея¹⁹⁹.

Транзитна функція міста зробила Ізмір практично безальтернативним варіантом для більшості туристів, які подорожували Анатолією. Туристи з Ізміру могли дістатись практично до всіх міст Анатолії і далі на схід до Сирії та Месопотамії. Але найбільший інтерес мандрівників викликали екскурсії до найближчих до Ізміру пам'яток, що дозволяло здійснити одноденну екскурсію без ночівлі. Завдяки таким можливостям Ізмір ще більше привертав увагу туристів, які цінували комфорт та переймалися бюджетом. Потік туристів збільшився з введенням в експлуатацію залізниці Ізмір — Айдин із зупинкою на станції Сельчук, що стала початковим пунктом масових екскурсій до Ефесу (варто нагадати, що саме у Ефесі славнозвісний Герострат спалив храм Артеміди!). Подовження залізниці до Касаби відкривало ширші можливості для здійснення екскурсій з поверненням до свого готельного номеру в той самий день.

Таким чином, Ізмір, хоча сам по собі й не був містом великої концентрації визначних пам'яток, як Стамбул, але натомість мав всі елементи сучасного міста, до яких вже звикли європейці середніх статків. Для Ізміру із появою залізничного сполучення та розвитком туристичної інфраструктури відкрилися великі можливості туристичного бізнесу з археологічною орієнтацією. Вигідне розташування дозволяло ефективно з'єднати морські рейси із Європи з подорожами Анатолією суходолом.

Від Ізміру, особливо із появою двох гілок залізниці, спостерігаємо розмаїття туристичних маршрутів та мап, опублікованих в путівниках та подорожніх нотатках мандрівників Анатолією XIX ст. Напрямок подорожі визначався не лише колом інтересів подорожуючих, які, діставшись Ізміру ще не мали остаточно визначеного уявлення про подальший шлях. Іноді остаточне рішення приймалося за порадами місцевих «драгоманів» (перекладачі, вони ж гіді). Серед чинників, що впливали на формування остаточного варіанту, можна назвати рельєф, клімат, унікальність та значимість культурних й історичних об'єктів, транспортна інфраструктура, готелі та ресторани, безпекова та епідеміологічна ситуація, мовне середовище.

Для споживача туристичного продукту у нагоді була мапа з вказаними маршрутами або опис маршрутів разом з прочитаними подорожніми нотатками — такий собі комплексний посібник, який доповнював тиражовані путівники. Особисті враження та спогади мандрівників, що відвідували Анатолію у другій половині XIX — початку XX ст., відбивались на відповідних мапах з маршрутами. Це доповнення перетворювало щоденник мандрівника з простого опису подорожі на джерело інформації для оптимізації туристичних маршрутів для наступних мандрівників та розвитку картографії регіону. Крім

¹⁹⁸ Hawley W. A. *Asia Minor*. London: John Lane the Bodley Head, 1918. P. 66.

¹⁹⁹ Murray J. *Handbook for Travellers in Turkey in Asia: Including Constantinople, the Bosphorus, plain of Troy, isles of Cyprus, Rhodes, &c., Smyrna, Ephesus, and the routes to Persia, Bagdad, Moosool, &c. With general hints for travellers in Turkey, vocabularies, etc.* 4th ed., rev. London: John Murray, 1878. P. 249.

того, візуальне представлення подорожі на мапі суттєво змінювало сприйняття відомостей, наданих мандрівником, вдало доповнюючи та збагачуючи їх²⁰⁰.

За відсутності візуалізації маршруту подорожні нотатки як основа для плану подорожі не були корисними для пересічних споживачів. Деякі мандрівники виділяли інформацію про маршрут окремо в описовій формі з утилітарними цілями. Дипломат та мандрівник Ніл Фредерік Артур у своєму щоденнику додавав спеціальну главу, що містила текстовий опис його шляху включно з Анатолією (на шляху з Месіни до руїн Іераполіса)²⁰¹. Він зазначає, що такий вид оформлення маршруту більше задовольняє його у порівнянні з мапою²⁰².

Покращення якості туристичних мап та точності маршрутів — процес поступовий, він базується на накопиченні досвіду попередніх подорожей, актуалізації знань про географію та пам'ятки певної місцевості, а також на загальних тенденціях розвитку картографування та накладення маршрутів. Туристичні маршрути великою мірою залежали від конкретної мети подорожі. У випадку археологічних об'єктів є певна закономірність і стабільність, оскільки античні міста Анатолії входять у перелік пунктів зупинки більшої частини мандрівників незалежно від їхнього походження, професії, віку чи конкретних зацікавлень. Географи, геологи, біблійні туристи та інші категорії мандрівників, подорожуючі заради відпочинку, обов'язково мали пунктом зупинки античні міста. Ця традиція не з'явилась на пустому місці. Регіон, що входив до сфери інтересів греків та римлян був дуже добре закартографований починаючи з античних часів.

Вивчення внеску вчених у знання про античне минуле Анатолії через створення картографічних матеріалів виводить на перший план ім'я вище згаданого В. М. Рамсея — визначного англійського археолога. У 1890 р. він опублікував надзвичайно інформативний твір «Історична географія Малої Азії», який включав у себе актуальну на той час інформацію про півострів, у тому числі про античні міста із зазначенням римських провінцій та доріг, що їх пов'язували. Ця праця була опублікована як додаткові документи Королівського Географічного Товариства. Вчений сміливо висунув свій власний варіант визначення меж римських провінцій Анатолії, посилаючись на античних авторів. Використано було такі джерела: Страбон, Птолемей, Аппіан, Амміан Марцелін, Філострат, Евсевій²⁰³.

Можна констатувати, що організовані за державні кошти (переважно Великобританії) географічні дослідження регіону мали визначальний вплив на якість кінцевого картографічного продукту. Королівське географічне товариство публікувало доповіді експедицій в Анатолію відряджених урядом її Величності груп дослідників. Місія на чолі з генеральним консулом Британії сером Чарльзом Вільямом Вілсоном перебувала на малодосліджених східних територіях Анатолії з 1879 до 1882 р., зокрема в Кілікії. Цікаво, що римські дороги у звітах вказувалися в якості географічних орієнтирів і використовувалися як референтні об'єкти картографування²⁰⁴.

Цінний внесок до інформації про туристичну інфраструктуру зробили й журналісти. Наприклад, Граттан Гірі, подорожуючи з Антак'ї (Антична Велика Антіохія) до Ізміра, відзначав дороги доброї якості, що само по собі було рідкісним явищем для Османської імперії на той момент. У його записах наведено деталі стану доріг, які надавали читачеві можливість зрозуміти, які труднощі чи покращення можна було очікувати в подорожі

²⁰⁰ Schiffer R. *Oriental Panorama: British Travellers in 19th Century Turkey*. Amsterdam: Rodopi, 1999. P. 46-48.

²⁰¹ Neale F. A. *Eight years in Syria, Palestine and Asia Minor, from 1842 to 1850*. London: Colburn and Co, Publishers, 1850. Vol. 2. P.263-271.

²⁰² Neale F. A. *Eight years in Syria, Palestine and Asia Minor, from 1842 to 1850*. London: Colburn and Co, Publishers, 1850. Vol. 1. P.7.

²⁰³ Ramsay. W. M. *Royal Geographical society: Supplementary papers. The Historical Geography of Asia Minor*. London: John Murray, 1890. Vol.4.

²⁰⁴ *Proceedings of the Royal Geographical Society and monthly record of geography*. London: Royal Geographical Society, 1884. Vol. 6. No. 6. P.305-325.

тим чи іншим напрямком, допомагали їм налаштовувати свої маршрути та вибирати оптимальні варіанти подорожей²⁰⁵.

Постійними користувачами наданими науковими спільнотами інформації про туристичні маршрути в Анатолії стали видавництва, що друкували путівники для широкого загалу. Вони здобули визнання пересічних туристів, що подорожували з метою відпочинку, розваг тощо.

Прослідковуються зміни довідників у бік покращення якості та точності інформації про маршрути та карти, що містять відомості про Анатолію. Серед найпопулярніших та найлегших маршрутів варто відзначити шлях з Ізміра до Ефесу, який, за відомостями путівника Мюррея 1840 р., поділявся на два шляхи, тривалістю приблизно 12 та 15 годин верхи відповідно²⁰⁶. На жаль, текстовий опис маршруту залишав бажати кращої деталізації, він обмежується лише зазначенням проміжних пунктів, саме залишків конкретних античних міст.

Значний внесок у складання путівників Анатолією зробили видатні дослідники старожитностей, географів та археологів з різних країн Європи, вони надавали актуальні відомості для забезпечення путівників інформацією. У путівнику Мюррея видання 1878 р. вже не було згадок про подорожі верхи до Ефесу, проте він доповнювався інформацією про подорож до цього античного міста залізницею та його археологічною мапою, де детально описані всі об'єкти, на огляд яких туристи мали близько трьох годин²⁰⁷.

З розвитком археології як науки та популяризації античних пам'яток Анатолії спостерігається поява інформаційно-довідкового продукту, розрахованого на зацікавлених у конкретному об'єкті мандрівників. Так, путівник Пергама, з'явився у 1887 р. після дослідження античного міста²⁰⁸. Додатково до нього включено кілька варіантів маршрутів: місцевими пароплавами та суходільними шляхами із зазначенням інформації про трансфери від причалу до місця призначення²⁰⁹.

Поеднання вигідного географічного положення, наявність морського порту та висока концентрація пам'яток античності, зробило Егейський регіон Туреччини починаючи з середини XIX ст. фаворитом серед європейських туристів. Всередині Егейського регіону з кінця 60-х років XIX ст. популярний маршрут змінився із появою залізниці. У путівнику Мюррея зазначено, що до запуску залізниць до Айдину і Касаби відомий і популярний тур «Сім Церков Апокаліпсису» зазвичай починався з Ефесу, потім переходив до Лаодікеї, Філадельфії, Сард, Фіатири і Пергама (або навпаки), але після появи залізничного сполучення туристи могли відвідувати швидкими точковими маршрутами Ефес та Сарди з Філадельфією окремо без необхідності організації багатоденного туру²¹⁰. Цей маршрут, не зважаючи на його назву, охоплює фактично всі міста з найбільш визначними пам'ятками античності.

Маршрути, що наведені в путівниках, часто були недосконалими і не зовсім оптимізованими. Маршрут «Сім Церков», передусім був розрахований на біблійних та археологічних туристів, і згідно християнських вчень був розроблений на основі відомостей про церкви, згадані в посланнях Іоанна-Богослова. Тим не менш, мандрівники зі знаннями

²⁰⁵ Geary G. *Through Asiatic Turkey: Narrative of a journey from Bombay to the Bosphorus*. London : Sampson Low, Marston, Searle, & Rivington. 1878 Vol.2. P. 275-277.

²⁰⁶ Murray J. *A Handbook for Travellers in the Ionian Islands, Greece, Turkey, Asia Minor, and Constantinople: Being a Guide to the Principal Routes in Those Countries, Including a Description of Malta, with Maxims and Hints for Travellers in the East*. London : J. Murray, 1840. P. 271-272.

²⁰⁷ Murray J. *Handbook for Travellers in Turkey in Asia: Including Constantinople, the Bosphorus, plain of Troy, isles of Cyprus, Rhodes, &c., Smyrna, Ephesus, and the routes to Persia, Bagdad, Moosool, &c. With general hints for travellers in Turkey, vocabularies, etc.* 4th ed., rev. London: John Murray, 1878. P. 6.

²⁰⁸ Staatliche Museen zu Berlin. *Führer durch die ruinen von Pergamon*. Berlin: Generalverwaltung, 1887.

²⁰⁹ Staatliche Museen zu Berlin. *Führer durch die ruinen von Pergamon*. Berlin: Generalverwaltung, 1887. P.5.

²¹⁰ Murray J. *Handbook for Travellers in Turkey in Asia: Including Constantinople, the Bosphorus, plain of Troy, isles of Cyprus, Rhodes, &c., Smyrna, Ephesus, and the routes to Persia, Bagdad, Moosool, &c. With general hints for travellers in Turkey, vocabularies, etc.* 4th ed., rev. London: John Murray, 1878. P. 307.

археології та з фокусом уваги на античну культуру, дивлячись на карту Мюррея помічали можливість зміни маршруту і відвідин ще кількох локацій без істотної втрати часу.

Розглянемо подорож Анатолією 1851 р. і поради Генрі Крістмаса — священнослужителя, літератора і редактора періодичних видань, члена товариства антикварів Лондона. Ймовірно, він користувався путівником Мюррея 1840 р. Таке припущення ми робимо, оскільки готель, що був позначений як найкращий у цьому путівнику, Крістмас, прибувши до Ізміра не знайшов: господар готелю на той момент розорився та продав його. Аналізуючи запропонований у Путівнику типовий маршрут і звіряючи його з мапою, Крістмас міркував про його розширення. У своїх подорожніх нотатках він виступає як знавець античних старожитностей і пропонує включити до маршруту ще кілька локацій, при чому з втратою часу лише в один день: «Сучасний мандрівник вирушає зі Смірни як відправної точки, а найзручніший порядок руху — до Ефесу, Лаодікеї, Філадельфії, Сард, Фіатири та Пергама. Невеликий обхід дозволить йому відвідати Метрополіс, Магнесію-на-Меандрі, Трали, Нісу, Антіохію-в-Карії, Колоси, Іераполіс, Тріполіс, Темнус і Магнесію-на-Гермі. Мілет теж займе лише на день більше, і він вартий цієї затримки»²¹¹.

Екскурсійні маршрути з використанням поїздів принесли більше зручностей туристам: для відвідування основних найпопулярніших атракцій їм більше не було потрібно піклуватись про перекладача, носіїв, коней та всі необхідні засоби для харчування та зупинок на ніч. Хоча, залізниця є видом транспорту з фіксованим маршрутом, та ще у випадку Ізміра — досить обмеженою мережею. Але сам факт її існування спричинив певну свободу в плануванні особистого маршруту: мандрівники могли вже зовсім не орієнтуватись на запропоновані в путівниках екскурсії, а планувати свій власний маршрут уже знаходячись в Ізмірі.

Використовуючи гілку Ізмір — Айдин, відомий німецький візантиніст Карл Крумбахер записав у своєму журналі, що оглядав руїни античних міст вздовж залізниці, але починаючи з кінцевої станції, прямуючи назад до Ізміра, а не навпаки²¹².

Однак за межами Ізміру для тих, хто наважувався на подорож вглиб Анатолії, залишалися проблеми із розміщенням і ночівлею туристів. (Це і була основна причина пріоритетності «радіальних» одноденних мандрівок з міста!). Вони мали всі шанси познайомитись з новим типом розміщення, представленим такими закладами як хани, кімнатами в оренду у місцевих селян або просто халупами. Хоча намет і був бажаним аксесуаром для подорожей на далеку відстань, більшість мандрівників все ж таки сподівались знайти прихисток на ніч у представлених вище варіантах²¹³.

Заклади такого типу не відзначалися особливим комфортом чи розкішшю. Французький археолог-дослідник Жорж Перро, очевидно не був великим шанувальником бюджетного поселення, судячи з його достатньо точного опису ханів. Типовий хан, за його описом — велика прямокутна або квадратна будівля, що оточувала внутрішнє подвір'я з фонтаном у центрі. Перший поверх хана зазвичай займали стайні, де постояльці перебували по сусідству з кіньми та конюхами, які спали поруч зі своїми тваринами. Другий поверх був обладнаний криною галереєю, з якої можна було потрапити до невеликих кімнат. Тут зупинялися мандрівники та торговці, які часто торгували просто з цих кімнат. Самі ж кімнати являли собою чотири голі побілені стіни з чимось на кшталт димаря. Постояльцям доводилося не лише спати в цих приміщеннях, а й готувати собі їжу. Окрім цього, номери не мали жодних меблів, ані ліжка, ані інших зручностей. Фактично,

²¹¹ Christmas H. *The Shores and Islands of the Mediterranean, Including a Visit to the Seven Churches of Asia*. London: Richard Bentley, 1851. Vol. 3. P.130.

²¹² Krumbacher K. *Griechische reise: Blätter aus dem Tagebuche einer Reise in Griechenland und in der Türkei*. Berlin : August Hettler, 1886. P.247-248.

²¹³ Murray J. *Handbook for Travellers in Turkey in Asia: Including Constantinople, the Bosphorus, plain of Troy, isles of Cyprus, Rhodes, &c., Smyrna, Ephesus, and the routes to Persia, Bagdad, Moosool, &c. With general hints for travellers in Turkey, vocabularies, etc.* 4th ed., rev. London : John Murray, 1878. P.7.

постоялець отримував лише порожню кімнату і дах над головою. Хани були прийнятним варіантом для бюджетних мандрівників, не звиклих до розкоші.²¹⁴

Відтак, подорожуючі стояли перед вибором: або зупинитися в хані, або шукати приватний будинок, в чому зазвичай допомагав драгоман. Ми можемо стверджувати, що ці описи ханів мандрівниками Анатолією достатньо точно збігаються з тими, що надаються до уваги подорожуючих у тогочасних путівниках. Однією з важливих особливостей ханів є необхідність потрапити всередину до заходу сонця, інакше ніхто не відчинить браму до самого ранку.

Однак путівники підказують вихід з такої ситуації у вигляді невеличкого хабарю — «бакшиша». Для іноземців, що подорожували Османською Імперією, бакшиш часто ставав своєрідним універсальним засобом для вирішення різноманітних проблем та незручностей, з якими стикалися туристи. Зокрема, як свідчать тогочасні путівники, за допомогою бакшишу, можна було потрапити до закритих на ніч ханів або пройти через міську браму, уникнувши необхідності ночувати просто неба²¹⁵. Бакшиш став невід'ємним елементом туристичного досвіду європейців, які подорожували Османською імперією у другій половині XIX — початку XX ст. Бакшиш допомагав долати мовні та культурні бар'єри, забезпечував доступ до необхідних послуг та й загалом сприяв полегшенню умов перебування в незнайомій країні.

Якість обслуговування за свідченнями відвідувачів такого типу розміщення різняться. Очевидно, що в ханах таких віддалених районів як Кілікія, іноземний турист, що подорожував з метою відпочинку — не частий гість. Відтак й клас обслуговування відповідав місцевим стандартам — іноді турист не наважувався навіть увійти до житла цього типу: «Ми висадилися у хана приблизно через чотири години їзди. Зовнішній вигляд нашого житла був не дуже привабливим, і я вважав за краще спати на дворі на лавці, ніж у кімнаті, яку нам запропонував господар хана»²¹⁶. Опції сервісу були не дуже різноманітними: «У хані не було нічого, крім поганої води і кількох тліючих вуглин для нашого кальяну, але через деякий час слуга хана виклопотав для нас трохи хліба й «петмеза» (виноградної патоки), гидкого і дорогого, за який взяв 7 пістрів, а за три маленькі буханці хліба ще 7 пістрів»²¹⁷.

Санітарний стан помешкань такого типу був одним з ключових аспектів, що визначав якість проживання та затишок для подорожуючих. Увага, яка приділялась захисту від бруду та паразитів у таких ханах стала предметом цінних порад досвідчених мандрівників у їхніх тревелогах: «Якщо ви завбачливі, то перед тим, як зайняти спальне місце, постеліть водонепроникний чохол на килимки або подушки, адже на подушках і килимах завжди повно пилу і блох, а паразити ненавидять водонепроникний чохол, до того ж, він не дає пилу підніматися вгору»²¹⁸.

У деяких випадках приватні європейські інвестиції були покликані покращити готельні сервіси. Вдалим прикладом можна вважати готельний бізнес мадам Тадії. В її готелі в Ескішехірі (античне місто Дорілеум) зупинялись видатні археологи та туристи. Іноземні мандрівники, які відвідували Ескішехір, зупинялися у цьому готелі й добре відгукувалися про нього та його власницю мадам Тадію у своїх подорожних нотатках, завдяки чому готель займає важливе місце в історії туризму в Анатолії²¹⁹.

Зупинимось докладніше ще на деяких непересічних подорожах Анатолією, які відбилися у авторських тревелогах.

²¹⁴ Perrot G. Souvenirs d'un voyage en Asie Mineure. Paris : Michel Lévy frères, 1864. P. 42.

²¹⁵ Busch M. Die Türkei: Reisehandbuch für Rumelien die untere Donau Anatolien Syrien Palästina Rhodus und Cypem. Triest: Literarisch-Artistische Anstalt, 1870. P.6.

²¹⁶ Davis E. J. Life in Asiatic Turkey: A Journal of Travel in Cilicia (Pedia and Trachoea), Isauria, and Parts of Lycaonia and Cappadocia, Map and Illustrations, From Original Drawings by the Author and Mr. M. Ancketill. London: Edward Stanford, 1879. P.152.

²¹⁷ Там само. P.215.

²¹⁸ Ramsay W. M. Impressions of Turkey During Twelve Years' Wanderings. London: Hodder and Stoughton, 1897. P.7.

²¹⁹ Там само. P.197.

Містер Фредерік Барнабі, капітан її Величності, відбуваючи свою відпустку в Анатолії у 1876-1877 рр., віддав перевагу подорожі верхи і найняв місцевого провідника. Археологія й антична культура не входили в фокус його уваги. Насамперед, його цікавило вивчення місцевих традицій, релігії, становища вірмен в Османській Імперії та політики Порти. Потрібно відмітити, що він готувався добре до цієї мандрівки, володів турецькою та арабською мовами на задовільному рівні. Більш ніж 2000 міль, зі Стамбулу через всю Анатолію до Батумі — вражаюча дистанція, беручи до уваги спосіб переміщення. Прямуючи через Зелу, поблизу якої у 47 р. до н.е., Гай Юлій Цезар розбив армію царя Боспора Фарнака II — сина Мітрідата VI Євпатора, він скористався нагодою та оглянув античну цитадель, що була збудована римськими легіонами під час проїзду Цезаря через цю місцевість: «Я знайшов замок у напівзруйнованому стані, стіна навколо нього мала ознаки того, що була побудована з руїн якоїсь дуже давньої споруди, подекуди в стінах огорожі лежали важкі мармурові брили та інші уламки, які були просунуті вглиб огорожі»²²⁰. Хоча археологічних відомостей у книзі Фредеріка Барнабі майже не було, цей тревелог став бестселером завдяки як надзвичайно насиченій подорожі з пригодницькими елементами, так і самій неординарній особистості автора.

Подорожуючи з професійною метою, або перебуваючи у відрядженні, деякі мандрівники, користувались нагодою відвідати й руїни античних міст. Вільям Кочран у подорожі Анатолією початково мав професійну мету й відвідував ферми з розведення шовкопрядів, щоб перейняти тамтешній досвід цієї сільськогосподарської галузі. Посилаючись у своїх путівних нотатках «Pen and Pencil in Asia Minor» у 1887 р. на біблійника та археолога, мандрівника першої половини XIX ст. Френсіса Арандела²²¹ порівняв стан кількох античних міст з описами, прочитаними їм раніше. Особливу зацікавленість виявив він до античних старожитностей Іераполіса. За свідченнями Кочрана, на території античного Іераполіса збереглася значна кількість мармурових уламків у жалюгідному стані. Здебільшого то були фрагменти пілястр та колон з майже повністю втраченим різьбленням. Лише окремі понівечені екземпляри архітектурних деталей ще можна було розгледіти серед куп уламків, які вкривали всю площу міста. Кочран реалізував свою археологічну допитливість використовуючи сучасні на той час способи переміщення: пароплав Ліверпуль — Гібралтар — Мальта — Сіра — Ізмір, потім поїздом до Айдіна, далі — оренда коней на станціях для здійснення екскурсій²²².

Анатолійська земля багато в чому відповідала запиту тогочасних біблійних мандрівників. Туристи, що прибували здалеку, планували обов'язкові відвідування Палестини, Сирії та Анатолії в одне турне (це дозволяла територіальна близькість цих суміжних провінцій). Подорожуючи по Анатолії після відвідування Сирії, доктор Дж. Фріс завітав до Ізміра та Ефесу, що входили до переліку «Семи Церков Апокаліпсису». При цьому він не забув оглянути й античні руїни, про що зазначив у подорожніх нотатках: «Від стародавнього Ефеса мало що залишилося, хоча розкопки, що ведуться зараз, ще можуть відкрити антикварам деякі об'єкти, що представляють інтерес. Тут, нагадаємо, розташовувалася ще одна з семи церков Азії»²²³. Більша частина його маршруту була здійснена пароплавами, на одному з котрих, що прямував до Ізміра, сталася аварія внаслідок зіткнення з іншим пароплавом. Це свідчить про щільний рух в районі цього порту²²⁴.

²²⁰ Burnaby F. On Horseback Through Asia Minor. London: Sampson Low, Marston, Searle, & Rivington, 1877. Vol. 1. P.236.

²²¹ Arundell F. V. J. Discoveries in Asia Minor including a description of the ruins of several ancient cities, and especially Antioch of Pisidia. London: Richard Bentley, 1834. Vol.2. 439 p

²²² Cochran W. Pen and Pencil in Asia Minor; or, Notes from the Levant. London: Sampson Low, 1887. P.242-256.

²²³ Freese J. R. Travels in the Holy Land: Syria, Asia Minor, and Turkey as They were and are. Philadelphia: Crombarger & Co, 1882. P.482.

²²⁴ Там само. P.478.

Подорожі до Анатолії з екскурсіями до археологічних об'єктів, парків або діючих розкопок з пізнавальною метою відповідають поняттю археологічного туризму. Під таку дефініцію підпадає вже неодноразово згадуваний містер Едвін Джон Девіс (служив капеланом британській армії, згодом — при британському консульстві в Александрії). Він щиро цікавився античною історією та археологією. Його інтерес до античного спадку був викликаний прочитаним ще у дитинстві тревелогом видатного дослідника Чарльза Феллоуза²²⁵. Його приклад надихнув Девіса провести свою відпустку у 1874 р. в Анатолії і оглянути руїни античних міст²²⁶.

Скориставшись послугами пароплавної компанії Lloyd, він прибув до Ізміра з Александрії. Там, знайшовши компаньйона-німця, він спланував свою подорож суходолом. Його першими оглядовими археологічними майданчиками були Ефес та Айдин, куди він дістався поїздом. Продовживши подорож верхи, він відвідав Антіохію на Меандрі, Афродізіас, Іераполіс, Сагаласос, Анталію, Аріасос та інші місця, після чого повернувся назад до Айдина, а потім на поїзді до Ізміра²²⁷. Його тревелог «Анатоліка» привернув увагу читачів та потрапив у перелік літератури і британських та американських авторів²²⁸.

З метою отримання знань про античні міста Анатолії у 1879 р. Девіс здійснив подорож до східних історичних регіонів: Кілікія, Ісаурія, Лікаонія та Каппадокія. Початковим пунктом його шляху суходолом було Сирійське узбережжя²²⁹. На нашу думку, Девіс є найбільш яскравим прикладом типового туриста, що цікавився античними містами Анатолії у зазначений період. Його захоплення археологією та прагнення відвідати руїни античних міст Анатолії, викликані читанням тревелогів відомих дослідників, спонукали Девіса здійснити кілька подорожей, під час яких він детально задокументував свої враження від огляду пам'яток.

Такий вид туризму як піший, хоча й не був розповсюдженим у Анатолії у досліджуваній період, але мав своїх представників. Зробити свою подорож не схожою на всі інші, та водночас насолодитися видами східної Туреччини — з такими намірами у 1911 р. Вільям Джон Чайлдз відправився у подорож пішки з чорноморського міста-порту Самсуна до середземноморської Александрети. Оскільки Чайлдз виявляв інтерес до античних старожитностей, і сам був нумізматом, у програму його туру входив огляд археологічних пам'яток. Описуючи римські дороги та руїни античних міст, він вважає, що Анатолія може принести визначні археологічні знахідки: «Ви дійсно можете знайти майже все, що завгодно, якщо вам пощастить, перебуваючи серед стародавніх пам'яток Малої Азії. Це переконання охоплює вас і стає нав'язливою ідеєю, коли ви блукаєте серед стін і розкопок, які простояли дві або три тисячі років; стояли на землі, за яку часто боролися з тих часів, коли люди вперше усвідомили переваги цієї місцевості»²³⁰.

Цікаво, що до кола інтересів Чайлдза ймовірно входила й шпигунська діяльність, на яку в його тревелозі немає жодного натяку, крім підозрілого епізоду його арешт та допит турецькою поліцією в місті Амас'я. Дослідники діяльності Чайлдза стверджують, що він і раніше займався стеженням за військовими об'єктами в Стамбулі, а метою пішої подорожі східною Анатолією було не тільки огляд античних старожитностей, але й розвідка

²²⁵ Fellows C. An account of discoveries in Lycia, being a journal kept during a second excursion in Asia Minor. London: J. Murray, 1841.

²²⁶ Davis E. J., *Anatolica or the Journal of a Visit to Some of the Ancient Ruined Cities of Caria, Phrygia, Lycia, and Pisidia*. London: Grant&Co., 1874. 374 p.

²²⁷ Davis E. J. *A Journal of Travel in Cilicia (Pedia and Trachoea), Isauria, and Parts of Lycaonia and Cappadocia*. London: Edward Stanford, 1879.

²²⁸ Allibone S. A. *A supplement to Allibone's Critical dictionary of English literature and British and American authors: containing over thirty-seven thousand articles (authors), and enumerating over ninety-three thousand titles*. Philadelphia: Lippincott, 1902. Vol. 1.

²²⁹ Davis E. J. *A Journal of Travel in Cilicia (Pedia and Trachoea), Isauria, and Parts of Lycaonia and Cappadocia*. London: Edward Stanford, 1879.

²³⁰ Childs W. J. *Across Asia Minor on foot*. New York: Dodd, 1917. P81.

в районі гілки залізниці Стамбул — Багдад²³¹. Піші подорожі Анатолією не належали до широко практикованого туризму на той час, але цей вид переміщення все більше набуває популярності у наші дні, й Анатолія відноситься до одного з найпопулярніших місць з всесвітньо відомими пішими маршрутами.

Щоб мати повну картину туризму в Анатолії треба розглянути таку категорію як «безтурботний турист». Туристи такого типу у своїх поїздках більш за все цінують комфорт та приємні розваги і не дуже люблять археологічні атракції — на їх думку на них не варто витрачати час. Георг Швайцер, німецький мандрівник-письменник, що присвятив свою творчу діяльність подорожній літературі, проводив свою відпустку у Туреччині у 1890 р. Після Стамбула він прямував до Ізміра, насолоджуючись гарною каютою, до того ж з можливістю відкривати ілюмінатори коли завгодно, якщо погода була не дуже штормова. Екскурсія до Ефесу не припала йому до душі і проходила переважно в ресторані залізничної станції, де він мав можливість замовити все що завгодно англійською мовою на тому мінімальному рівні, яким володів: «Мушу зізнатися на наш сором, що село при залізниці з його турецькими руїнами, яке лежить неподалік від місця колишнього храму Артеміди, такого відомого своєю пишністю і своєю пожежею, було для нас набагато цікавішим, ніж мізерні залишки, що стирчать тут з піску. Так і хочеться звернутися до цього безлюдного місця: Поверніть нам білу мисливицю з незайманими грудьми!». Вся його археологічна екскурсія закінчилась придбанням двох відкопаних світильників для доповнення власної колекції²³².

Характеристика типів подорожей до Анатолії другої половини XIX — початку XX ст. віддзеркалює складність та різноманітність мандрівок того часу. Зазвичай, середньостатистична подорож починалася з придбання квитка на пароплав, або пакетного круїзного тура через туристичну агенцію, готельного бронювання через телеграф, ознайомлення з переліком екскурсій, переглядом подорожньої літератури та вивчення досвіду попередніх мандрівників. Потрапивши до «туристичного хабу» Ізмір плани подорожі могли кардинально мінятися в залежності від обставин. З'являється такий тип туристів, який можна було б охарактеризувати як «безтурботний» — такий, що під час відпочинку надає перевагу розважальній складовій екскурсій замість пізнавальної. Це по справжньому вказує на доступність подорожей та підвищення комфорту переміщення як морем, так і суходолом. Археологічні античні об'єкти Анатолії входять до маршруту таких мандрівників заради того, щоб підтримувати попередньо складений план подорожі з можливістю придбання невеличких сувенірів та написання яскравих тревелогів.

Археологічні відкриття, здійснені європейськими дослідниками XIX — початку XX століття відіграли ключову роль у формуванні образу Анатолії як важливого осередку античної цивілізації. Сенсаційні знахідки опинилися в центрі уваги європейської громадськості та стимулювали інтерес до старожитностей регіону, а діяльність європейських археологів сприяла систематизації підходів до розкопок та введенню археологічних об'єктів на території античних міст Анатолії у науковий обіг. Оприлюднення відомостей про античну спадщину відбувалося через різноманітні канали, що зробило пам'ятки регіону відомими та доступними для широкої аудиторії, сприяючи зростанню інтересу до подорожей з метою їх безпосереднього огляду. Таким чином, популяризація знань про старожитності Анатолії стала одним з чинників розвитку історико-культурного туризму.

Упродовж досліджуваного періоду, відбулася знакова трансформація характеру подорожей до Анатолії: від поодиноких та групових елітарних мандрівок наприкінці XVIII — першій половині XIX ст. до зародження масового туризму у другій половині XIX — на початку XX ст. Ключову роль у цьому процесі відіграли технологічний прогрес, розвиток

²³¹ Fisher J. GENTLEMAN SPIES IN ASIA. *Asian Affairs*. 2010. Vol. 41, no. 2. P. 202–212. URL: <https://doi.org/10.1080/03068371003747829> (date of access: 24.05.2024).

²³² Schweitzer G. *Auf Urlaub im Orient: Reise-Erinnerungen*. Berlin: K. v. Decker's, 1890. P.68.

транспортної інфраструктури та поява середнього класу, для якого подорожі стали доступнішими. Античні міста перетворилися на головні туристичні атракції, приваблюючи мандрівників, які подорожували з різноманітними намірами.

Розвиток мережі туристичних маршрутів в Анатолії був тісно пов'язаний із розширенням наукових знань про географію та археологію регіону. Найпопулярнішими напрямками стали егейське узбережжя з центром в Ізмірі та долина ріки Меандр, де зосереджувалася основна кількість античних пам'яток, відомих на той час. Ізмір став відправною точкою для подорожей углиб півострова завдяки розвиненій інфраструктурі та вигідному розташуванню. Туристична інфраструктура Анатолії зазнала активного розвитку, передусім у місті-порту Ізмір, де з'явилися готелі, ресторани та інші заклади, орієнтовані на обслуговування туристів. Водночас, у віддалених регіонах переважали примітивні умови розміщення, а рівень санітарії та медичного обслуговування залишався недостатнім. Утім, у досліджуваний період були закладені підвалини сучасної туристичної галузі, що знайшло відображення у розвитку транспортної мережі, випуску путівників та появи організованих екскурсій.

Отже, подорожі європейців до античних міст Анатолії відіграли роль каталізатора у розвитку туризму від індивідуальних подорожей, експедицій малими групами до масового туризму та популяризації археологічної спадщини регіону в другій половині XIX — початку XX ст. у Європі. Водночас комерціалізація та неконтрольований розвиток туристичної активності, створювали додаткові виклики для збереження археологічної спадщини. Утім, саме в досліджуваний період були закладені концептуальні та інфраструктурні підвалини туристичної індустрії Туреччини, яка й дотепер значною мірою спирається на винятковий потенціал археологічних пам'яток Анатолії, а визнання значення туризму зафіксовано створенням спільного міністерства Культури та Туризму.

Микита Пригода

Київський столичний університет імені Бориса Грінченка

ПІШКИ НАВКОЛО СВІТУ: ПОДОРОЖ КОСТЯНТИНА РЕНГАРТЕНА (Мандрівка європейською частиною Російської імперії, серпень-листопад 1894 р.)

Сучасна індустрія туризму забезпечує широкий спектр доступних напрямів і форм подорожування, полегшуючи доступ до віддалених природних зон, культурних пам'яток та інших надбань народів світу. Не дивлячись на популярність дешевих туристичних маршрутів, важливою складовою дозвілля для багатьох поціновувачів активного відпочинку залишається пішохідне подорожування. Так, в окремих країнах, враховуючи розповсюдженість, доступність та розвинену інфраструктуру, піший похід часто позиціонують як один з ключових елементів літнього туризму.