

TsDIAK Ukrainy: f. 442, op. 322, spr. 134, ark. 1zv.

Filippov, Ju., *Studenty duhovnyh shkol v liberal'no-demokraticheskom dvizhenii (80–90-h godov XIX veka)* [online]. Rezhim dostupa: <http://tinyurl.com/zd94kdq>

УДК 001(091)(075.8)+62(091)(075.8)

І. К. Лебедєв

*Національний технічний університет України
«Київський політехнічний інститут ім. Ігоря Сікорського»*

І. М. Лебедєва

Київський національний лінгвістичний університет

I. Lebedev

*National Technical University of Ukraine
«Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute»*

I. Lebedeva

Kyiv national linguistic University

**ВПЛИВ ПРОМИСЛОВОЇ РЕВОЛЮЦІЇ НА РОЗВИТОК
ТУРИЗМУ В XIX — ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ XX ст.**

***The Impact of the Industrial Revolution on the Development
of Tourism in 19th — the First Half of 20th Ct.***

У статті розглядається вплив промислової революції на такий аспект життя суспільства, як подорожі.

Ключові слова: промислова революція, туризм, паровий двигун, транспорт.

The impact of the industrial revolution on such aspect of the society, as trips is examined in the article. Based on factual material the authors conclude that the origin of organized tourism as a separate field was possible with a combination of several factors. The creation of the steam engine and the occurrence on its base the new means of transport, the emergence of internal combustion engines, expansion of the aviation and maritime passenger traffic capabilities, new construction technology of ways made travelling fast and comfortable. Another factor became the urbanization processes, which led to the mobility of society.

Keywords: industrial revolution, tourism, steam engine, transport.

Промислова революція — перехід від ручної праці до машинної — докорінно змінила життя людства. Внаслідок масового використання машин у виробництві розвиток техніки став невід’ємною складовою не лише економіч-

ного, але й соціального прогресу. Під впливом нових тенденцій протягом усього XIX ст. відбувалися важливі зміни багатьох аспектів суспільного життя: політичного, економічного, соціального, культурного тощо. У свою чергу, соціальні зміни, передусім — поява абсолютно нових суспільних груп з власними потребами — ставили перед винахідниками нові завдання, зокрема у сфері транспорту. Одним з безпосередніх наслідків поєднання технічних досягнень і соціальних змін стали якісні зрушення у практиці подорожування людства, поява нового явища — організованого туризму.

Історія туризму — досить молода наука, хоча українські вчені вже мають певний науковий доробок у цій галузі. Але зазвичай, розповідаючи про XIX — початок XX ст., вони роблять акцент на зародженні й розвитку туризму, не заглиблюючись в аналіз факторів, які сприяли появі цього явища. Автори даної статті пропонують розглянути цей процес як взаємовплив відповідного розвитку технічних досягнень та соціальних процесів XIX — початку XX ст. При цьому ставиться за мету визначити, як розвиток техніки впливав на розвиток туристичної галузі.

Подорожі — військові походи, колонізаційні процеси, паломництво, подорожі з торгівельною метою, міграції тощо — були здавна притаманні людській спільноті. Але до XIX ст. вони не були масовими. З погляду економічного розвитку, туризм був неможливий і непотрібний за доби Середньовіччя — феодальна економіка не вимагала від людей масового подорожування. Промислова революція знаменувала перехід від аграрного до індустріального суспільства. Зміни в економіці спричинили глибокі соціальні зрушення. Внаслідок урбанізації з'явилися суспільні групи, відірвані від аграрного календаря, які характеризувалися соціальною мобільністю.

Становлення буржуазних відносин мало наслідком формування нової соціальної групи, яку автори «The Oxford History of Britain» («Оксфордської історії Великої Британії») назвали «численним, багатим та амбіційним середнім станом», відносячи до нього дрібну й середню буржуазію та людей вільних професій (юристів, лікарів, митців) (Морган К., ред., 2007, с. 404, 408). Представники цієї верстви мали також певні культурні потреби. Причому, задовольняючи їх, вони намагалися наблизитися до аристократії, копіюючи її поведінку, побутові звички, одяг, архітектурні смаки та практику проведення дозвілля. Так, наприкінці XVIII — на початку XIX ст. у Великій Британії — країні, в котрій розпочалася промислова революція, і яка стала згодом батьківщиною організованого туризму — почали швидко розвиватися міста-курорти, де полюбляла відпочивати аристократія. Найвідоміше з них — Бат у графстві Сомерсет (Тархов Т., 2004).

Зрозуміло, що така практика неможлива без відповідного транспортно-го забезпечення. Першість у цій сфері належала Великій Британії. У країні

на той час вже була створена розгалужена мережа платних доріг з твердим покриттям, що сприяло її економічному об'єднанню. Власник вугільних шахт на півночі Англії, третій герцог Бріджуотер фінансував початок будівництва системи каналів, що також зміцнило розвиток транспорту в країні. Отже, всі необхідні умови для зародження туристичної галузі наприкінці XVIII ст. у Великій Британії вже склалися. Промисловий переворот лише надав їм нових імпульсів (Тревельян Дж. М., 2007, с. 413).

З поширенням у 1780-х рр. парової машини подвійної дії універсального призначення, яку сконструював Джеймс Уатт, технічне переобладнання економіки набуло помітного прискорення спочатку у Великій Британії, а згодом і в континентальній Європі. За перші чотири десятиліття XIX ст. відбулися значні зміни в металургії та металообробці, будівельній справі, з'явилися пароплави, паротяги, телеграф. Серед іншого, ці винаходи посприяли виникненню нової галузі — туристичної індустрії.

У XIX ст. історія подорожей і туризму була тісно пов'язана передусім з розвитком залізничного транспорту. Адже ще в 1820-х рр. у створенні залізниць виділилися такі напрями, як будівництво рейкових колій, зміни у засобах тяги та створення пристосованих для рейкових шляхів вагонів. Англійський винахідник Джордж Стефенсон свій перший паротяг «Blücher» побудував 1814 р. За наступні 15 років іще 16 різних локомотивів його конструкції почали працювати на приватних залізницях. Найбільш вдалий серед них — «Rocket» — було створено 1829 р. Маючи власну вагу 4,5 т з машиною потужністю всього 13 к.с., з одним відкритим вагоном, розрахованим на 36 пасажирів, потяг досягав швидкості 38 км/год (Зворыкин А., Осьмова Н., Чершышев В., Шухардин С., 1962, с. 186).

Залізниці з'єднали промислові й адміністративні центри, дали змогу освоювати віддалені території. Першу з них завдовжки 61 км було побудовано 1818 р. на Британських островах між містами Стоктон і Дарлінгтон. З 27 вересня 1825 р., після урочистих заходів, на цій дільниці розпочалося перевезення пасажирів. 1830 р. відкрилося пасажирське сполучення на залізниці, що з'єднувала Ліверпуль і Манчестер. Того ж року в США почала діяти перша залізниця Чарльстон — Огеста завдовжки 64 км. 1832 р. залізничне сполучення з'явилося у Франції; 1835 р. — у Бельгії та Німеччині; 1837 р. — в Австрійській і Російській імперіях (Зворыкин А., Осьмова Н., Чершышев В., Шухардин С., 1962, с. 187).

Першочерговим призначенням залізниць було транспортування вантажів, але невдовзі їх усе більше почали використовувати для пасажирських перевезень, які виявилися одним з важливих факторів становлення туризму як галузі.

5 липня 1841 р. англієць Томас Кук для 570 учасників спілки «Друзів тверезості», яку він очолював, організував перший пекидж-тур-комплекс туристич-

тичних послуг, що продавався за єдиною ціною, яка містила 20-мильну подорож залізницею з Лейстера до Лафборо, чай і сендвічі, духовий оркестр (вартість послуги: 1 шилінг — для дорослих, 6 пенсів — для дітей) (Бабарицька В., Короткова А. Малиновська, О., 2012, с. 249). Звичайно, Т. Кук мав на меті передусім залучити нових прихильників до своєї спілки, показуючи, як можна раціонально використати вільний час. Але комерційний успіх акції підштовхнув підприємців до організації подібних заходів та створення бюро подорожей.

Ця подія врешті-решт розділила перший (індивідуальні, нерідко стихійні мандрівки) та другий (організовані подорожі) етапи розвитку туризму. Саме у 1840-х рр. поєдналися два основні фактори, які вплинули на розвиток туризму: доступний для пересічних громадян транспорт і люди, які бажали й могли мандрувати для власного задоволення. В подальшому всі технічні винаходи, які слугували швидшому та комфортнішому пересуванню, відразу ж використовувались у молодій туристичній галузі.

У середині XIX ст. в Пруссії мало хто міг собі дозволити туристичні мандрівки. Проте вже 1854 р. Карл Різель у Берліні відкрив перше бюро подорожей. Хоча для родин службовців, маклерів, дрібних підприємців найбільш доступним був «Sommerfrische» — літній виїзд на дачі (з кінця червня до початку вересня). Основним видом транспорту для них була залізниця (Устименко Л., Афанасьєв І., 2013, с. 92).

На початок 1860-х рр. у США в експлуатації налічувалось уже 30 тис. миль залізничних колій. 1869 р. залізницями було з'єднано тихоокеанське й атлантичне узбережжя. Трансконтинентальний експрес раз на тиждень почав курсувати через усю країну. Вже 1872 р. брати Пульмани заснували в Північній Америці компанію «International Company of Wagons Lit» (Устименко Л., Афанасьєв І., 2013, с. 100), яка до сьогодення, поряд зі створенням різноманітних вагонів, організовує туристичні подорожі залізничним транспортом.

Зростання мережі залізниць у США і, відповідно, кількості пасажирів висунуло на чільне місце попит на якісне харчування під час подорожі. 1876 р. Фред Харвей відкрив перший ресторан на вокзалі м. Топіка (штат Канзас). З 1880 до 1890 рр. у штаті через кожні 100 миль залізничних колій уже працювали «Будинки Харвея» (Устименко Л., Афанасьєв І., 2013, с. 106).

В останній чверті XIX ст. паротяг у своєму конструктивному рішенні досягнув межі. У цей час визначилися нові напрямки локомотивобудування: електро- та тепловозобудування. Вперше залізниці на практиці електрифікував німецький інженер Вернер фон Сіменс 1881 р. Через два роки американський інженер Лео Дафт побудував перший магістральний електровоз Атрег, який працював на залізниці Саратога — Мак-Грегор (Дичка І., Костилева С., Боева С. та ін., 2015, с. 144).

Діяльність місіонерів, учених, підприємців, військових, економічних та соціальні кризи попередніх століть забезпечили підґрунтя для значного розширення в XIX ст. зв'язків між країнами на різних континентах. А це, в свою чергу, стимулювало в умовах промислової революції розвиток морських пасажирських перевезень.

1807 р. винахідник Роберт Фултон побудував у США колісний пароплав «Clermont», який працював на лінії Нью-Йорк — Олбані завдовжки 287 км. 1819 р. колісний пароплав «Savannah» подолав відстань з Америки до Європи за 26 діб, а вже через три роки між Лондоном і Гавром почав регулярно курсувати пароплав з металевим корпусом. Чеський винахідник Йозеф Рассель на кошти італійського мецената Фонтано 1829 р. побудував гвинтовий пароплав, який обслуговував лінію Трієст — Венеція. Невдовзі гвинт почав успішно витісняти гребні колеса на морському транспорті. Останній рейс через океан колісний пароплав здійснив 1874 р. (Дичка І., Костилева С., Боева С. та ін., 2015, с. 86–87). Створення пароплавів дало змогу значно поліпшити умови для організованого туризму в середині XIX ст. З'явилися можливості мандрувати з високим рівнем комфорту між країнами та континентами.

Помітною подією у морських перевезеннях було відкриття 4 жовтня 1869 р. Суецького каналу, яке перетворило на святкову церемонію. Кожний корабель, який заходив до каналу, зустрічали салютом. Композитор Дж. Верді присвятив цій події оперу «Аїда». Першими туристами, що скористалися каналом, були учасники подорожі, яку організував Томас Кук. Відкриття Суецького каналу значно скоротило час мандрівки до Індії та країн Далекого Сходу для європейців і здешевило її вартість (Устименко Л., Афанасьєв І., 2013, с. 97).

В останній чверті XIX ст. паровий двигун на океанських лайнерах вичерпав можливості вдосконалення. Подальший технічний прогрес флоту залежав від нових видів двигунів, форм корпусу суден, нових рушіїв. Так, 1897 р. інженер Чарльз Парсонс після встановлення парової турбіни й запровадження гвинта нової форми на 44-тонній «Turbinia» домогся швидкості 34,5 вузла (Зворыкин А., Осьмова Н., Чершышев В., Шухардин С., 1962, с. 250).

Паралельно з впровадженням турбін на флоті почали використовувати дизельні двигуни. Малі габарити, низькі витрати палива, зменшення кількості персоналу для обслуговування, відсутність диму — всі ці фактори були на користь двигунів внутрішнього згоряння. Проблема їхнього використання на флоті полягала у запровадженні реверса. Це завдання розв'язали 1908 р. на Петербурзькому заводі Л. Нобеля завдяки створенню чотиритактного реверсного дизеля. На початок 1913 р. в Європі та США експлуатували вже понад 80 теплоходів (Дичка І., Костилева С., Боева С. та ін., 2015, с. 167).

У перші десятиліття XX ст. на пасажирські лінії вийшли комфортабельні океанські лайнери «Lusitania» та «Mauretania», що належали компанії «Су-

nard Line». Її конкурент — «The White Star Line» — використовувала розкішні «Olympic», на якому були бари, ресторан, басейн і тенісний корт, та «Titanic». Саме загибель останнього в першому ж рейсі 1912 р. змусила керівництво компанії продати справу конкурентові. Згодом дві знамениті туристичні фірми злилися в одну — «Cunard White Star» (Устименко Л., Афанасьєв І., 2013, с. 98).

На розвиток туризму та його популяризацію в ХІХ ст. впливали також досягнення у друкарській справі та фотографії. Німецький винахідник Фрідріх Кеніг встановив у машині для друку металевий циліндр замість плити для притискання паперу і механізував нанесення фарби на форму, що дало змогу робити понад 800 відбитків за годину. Англієць Б. Фостер механізував операції вилучення літер зі сховища і встановлення їх у рядок. Невдовзі з'явилися тигельні друкарські машини. А в США механік Вільям Баллок створив ротаційну машину (Зворыкин А., Осьмова Н., Чершышев В., Шухардин С., 1962, с. 201). Ці технічні винаходи дали змогу підвищити якість друкованої продукції та значно збільшити її обсяги.

Французький винахідник Жозеф Нісефор Н'єпс і художник Луї-Жак Даггер шукали, як закріпити зображення, котре отримували у камері-обскура. Англійський фізик Вільям Фокс Тальбот 1840 р. створив світлочутливий папір, що дало змогу отримувати в цій камері приховане зображення, яке після «проявлення» допомагало робити якісні фотографії. 1847 р. французький винахідник Н'єпс де Сен-Віктор застосував скляні пластини, на які було нанесене йодоване срібло (Зворыкин А., Осьмова Н., Чершышев В., Шухардин С., 1962, с. 203). Відбитки, зроблені з таких скляних негативів, були досить чіткими.

Видавці реагували як на технічні нововведення, так і на зростання популярності туризму. Німецький книготорговець Карл Бедеккер спеціалізувався на випуску путівників, а з 1846 р. почав видавати їх різними європейськими мовами. 1854 р. у Великій Британії з'явився перший довідник готельного бізнесу, а через 8 років — перший каталог туристичних подорожей (Устименко Л., Афанасьєв І., 2013, с. 93).

В останній чверті ХІХ ст. в індустріально розвинених країнах світу промисловість перевели на нову енергетичну основу — змінний трифазний струм, що значно розширило можливості економіки. 1880 р. французький учений Марсель Депре довів, що в системі генератор — лінія — двигун ефективною електропередачі на великі відстані можна досягти шляхом використання змінного струму та трансформаторів. Перші електростанції було побудовано у США (1882 р.), поблизу Лондона (1885 р.) та в Одесі (1887 р.) (Дичка І., Костилова С., Боєва С. та ін., 2015, с. 139). 1889 р. російський інженер Михайло Доливо-Добровольський створив конструкцію трифазного асинхрон-

ного двигуна з короткозамкненим ротором (Зворыкин А., Осьмова Н., Чершышев В., Шухардин С., 1962, с. 307). Створення техніки трифазних струмів дало змогу вирішити проблему передачі електроенергії на великі відстані та широко використовувати її у промисловості та побуті. Електрифікація, здійснена в останній чверті XIX ст., перевела життя населення розвинених країн світу на сучасний рівень.

1886 р. француз Поль Еру та американець Чарльз Холл незалежно один від одного отримали однакові патенти на виробництво алюмінію методом електролізу з глинозему (електролітичний спосіб) (Дичка І., Костилова С., Боєва С. та ін., 2015, с. 141). У найближчі роки алюміній почали використовувати, окрім електротехніки, авіації, автомобілебудування, ще й у будівництві. В будівельній галузі також значно поширилися сталь, цемент, бетон. Так, 1873 р. французький винахідник Жозеф Мон'є отримав патент на спорудження залізобетонних будівель. 1908 р. американець Г. С. Шпекман і француз М. Бід створили глиноземний цемент (Дичка І., Костилова С., Боєва С. та ін., 2015, с. 147). Його використання дало змогу досягати експлуатаційної міцності споруд менш ніж за добу.

До середини 1880-х рр. зводили максимум шестиповерхові будинки. Американець Вільям Ле Барон Дженні зміг розвантажити масу стіни за допомогою металевих стійок, які проходили всередині будови через усю висоту стіни. 1890 р. його співвітчизник Луїс Генрі Саллівен розрізав будівлю на поверхові пояси, перетворивши їх на каркасну металеву етажерку. Це дало змогу вже напередодні Першої світової війни подолати 40-поверхову межу й будувати хмарочоси та комфортабельні готелі (Дичка І., Костилова С., Боєва, С. та ін., 2015, с. 147). У США справжні готелі-палаці з'явилися в Чикаго («Palmer House»), Сент-Луїсі («Planter's Hotel») і багатьох інших містах.

У Європі фешенебельні готелі будувалися в комплексі з дорогими ресторанами, де панувала вишукана французька кухня. У ресторані готелю «Savoу», який відкрили в Лондоні 1898 р., управителем працював Цезар Рітч, а шеф-кухарем був Огюст Ескоф'є, який започаткував бригадний метод роботи і видав друком «Довідник з кулінарії». З 1870 р. до 1907 р. було сформовано один з перших готельних ланцюгів, ліцензований під назвою «Ritz». 1927 р. Конрад Хілтон заснував знаменитий готельний ланцюг «Hilton» (Устименко Л., Афанасьєв І., 2013, с. 103).

Наприкінці XIX ст. помітно вплинув на поширення туризму також прискорений розвиток автомобілебудування, який, у свою чергу, залежав від створення надійних двигунів внутрішнього згоряння. Але в той час нафтопереробна промисловість виробляла лише гас, який використовували для освітлення приміщень і вулиць. Побічні продукти (бензин, мазут) спалювали або виливали до водоймищ. 1883 р. відомий учений Володимир Шухов та ін-

женер Іван Єлін на заводі Нобеля в Баку створили і почали використовувати кубову батарею для переробки нафти (Дичка І., Костилова С., Боева С. та ін., 2015, с. 141).

1885 р. німецький винахідник Готліб Даймлер отримав патент на створення чотиритактного двигуна внутрішнього згоряння, який працював на бензині, та використав його у конструкції автомобіля. Невдовзі виробництво нових транспортних засобів було переведено на промислову основу. З'явилися перші автомобільні заводи: 1896 р. в Айзенасі (Німеччина) та Спрінгфілді (США), 1899 р. у Турині (Італія) (Дичка І., Костилова С., Боева С. та ін., 2015, с. 132). 1902 р. американський конструктор і підприємець Генрі Форд з метою налагодження масового виробництва й підвищення якості продукції вперше застосував на своєму автозаводі конвеєр (Зворькин А., Осьмова Н., Чершышев В., Шухардин С., 1962, с. 421). Після закінчення Першої світової війни у США, Німеччині, Великій Британії, Франції та деяких інших країнах було налагоджено випуск, окрім легкових і вантажних автомобілів, ще й міських та комфортабельних міжміських автобусів, що поряд з прискореним будівництвом доріг з асфальтовим і бетонним покриттям значно покращило пасажирські перевезення.

1918 р. розпочався третій етап розвитку туризму, який спирався на подальший розвиток техніки і передбачав надання поліпшених індивідуальних послуг. Того року в США, оскільки країна вийшла з воєнного лихоліття зміцнілою, Джон Хертц почав пропонувати прокат автомобілів (Устименко Л., Афанасьєв І., 2013, с. 99). Це значно збільшило кількість машин на дорогах, а іноземцям надало змогу з комфортом пересуватися країною.

Розвиток автотранспорту в 1920–1930-ті рр. сприяв появі вздовж автомобільних шляхів готелів особливої категорії — мотелів («motel» — скорочено від «motor hotel»). 1925 р. архітектор Артур Хайнман за 200 миль від Лос-Анджелеса (Каліфорнія) побудував перший великий мотель. Невдовзі на всіх автошляхах Америки були тисячі таких закладів (Устименко Л., Афанасьєв І., 2013, с. 105).

На межі XIX–XX ст. зародилася авіація. Американці брати Уілбур та Орвіл Райти збудували літак «Flyer» з бензиновим двигуном, який 17 грудня 1903 р. здійснив свій перший політ (Зворькин А., Осьмова Н., Чершышев В., Шухардин С., 1962, с. 114). Вже в другому десятиріччі XX ст. авіація виходить на новий рівень, коли створення перших літакобудівних заводів стало поштовхом до розвитку авіаційної промисловості як нової галузі виробництва.

У роки Першої світової війни літакобудування зробило якісний стрибок. Після її закінчення, для запровадження узгоджених тарифів та єдиних правил пасажирських авіаперевезень, 1919 р., було створено Міжнародну асо-

ціацію повітряних перевізників. Її засновники — Німеччина, Велика Британія, Швеція, Норвегія, Данія. Першими європейськими авіакомпаніями були «Lufthansa» та «Air France» (Устименко Л., Афанасьєв І., 2013, с. 204).

Водночас у Німеччині після Першої світової війни ще будували дирижаблі конструкції Цепеліна, корпуси яких, виготовлені з дюралюмінію, могли витримувати значні навантаження. Саме апарати такого типу здійснювали комфортабельні пасажирські перевезення через Атлантичний океан у 1920–1930-ті рр. (Устименко Л., Афанасьєв І., 2013, с. 102). Технічний рівень розвитку авіації в цей час не давав літакам змоги конкурувати з дирижаблями на міжконтинентальних перевезеннях. Хоча на місцевих авіалініях використовувалися досить надійні машини — такі, наприклад, як американський ДС-3, здатний перевозити 25 пасажирів на 2400 км (Зворькин А., Осьмова Н., Чершышев В., Шухардин С., 1962, с. 186). У деяких країнах ці машини експлуатують і нині. Лише 1930 р. у США на внутрішніх авіалініях використовувалося близько 500 літаків. Значний відсоток серед них становили гідроплани «Boeing-314» (Устименко Л., Афанасьєв І., 2013, с. 205). Лише з 1950-х рр., коли на авіалайнери почали встановлювати потужні та надійні турбореактивні двигуни, міжконтинентальні перевезення, а отже й міжнародний туризм вийшли на новий рівень.

У першій половині ХХ ст. у розвинених країнах світу туризм став масовим і організованим. Помітно збільшився попит на комфортабельні круїзи. Туристичні компанії почали використовувати науково-технічні досягнення, щоб залучити більше клієнтів. Розвиток залізничного та морського транспорту, засобів комунікації, авіації, будівельної справи, автомобілебудування були важливими чинниками, які підвищували рівень надання послуг у закладах туристичної індустрії.

Таким чином, промислова революція загалом і розвиток транспорту, зокрема, не лише мали наслідком серйозні структурні зміни у суспільстві, але й сприяли створенню та прискореному розвитку туристичної індустрії.

Бабарицька, В., Короткова, А., Малиновська, О., 2012. *Екскурсознавство і музеєзнавство*. Київ: Альтпрес.

Дичка, І., Костилова, С., Боева, С. та ін., 2015. *Історія науки і техніки*. Київ: НТУУ «КПІ».

Зворькин, А., Осьмова, Н., Чершышев, В., Шухардин, С., 1962. *История техники*. Москва: Соцэкгиз.

Под ред. Моргана, К., 2007. *История Великобритании*. Москва: Весь мир.

Тархов, Т., 2004. Возрождение старинного Бата. *Наука и жизнь*. № 8 [online]. — Режим доступа: <http://www.nkj.ru/archive/articles/2018/>.

Тревельян, Дж. М., 2007. *История Англии от Чосера до королевы Виктории*. Смоленск: Русич.

Устименко, Л., Афанасьєв, І., 2013. *Історія туризму*. Київ: Альтпрес.

- Babarytska, V., Korotkova, A., Malynovska, O., 2012. *Ekskursoznavstvo i muzeieznavstvo*. Kyiv: Altpres.
- Dychka, I., Kostylieva, S., Boieva, S. ta in., 2015. *Istoriia nauky i tekhniki*. Kyiv: NTUU «KPI».
- Zvorykin, A., Os'mova, N., Chershyshev, V., Shuhardin, S., 1962. *Istorija tehniki*. Moskva: Socjkgiz.
- Pod red. Morgana, K., 2007. *Istorija Velikobritanii*. Moskva: Ves' mir.
- Tarhov, T., 2004. Vozrozhdenie starinnogo Bata. *Nauka i zhizn'*. № 8 [online]. — Rezhim dostupa: <http://shshshshh.nkj.ru/archive/articles/2018/>.
- Trevel'jan, Dzh. M., 2007. *Istorija Anglii ot Chosera do korolevy Viktorii*. Smolensk: Rusich.
- Ustymenko, L., Afanasiev, I., 2013. *Istoriia turyzmu*. Kyiv: Altpres.

УДК 94(477.41)

Л. Р. Ігнатова

*Національний технічний університет України
«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»*

L. Ignatova

*National Technical University of Ukraine
«Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute»*

**ОСОБЛИВОСТІ СТОЛИПІНСЬКОЇ АГРАРНОЇ
РЕФОРМИ В УКРАЇНІ У ДОСЛІДЖЕННЯХ
ОСТАНЬОГО ДЕСЯТИЛІТТЯ**

***Stolypin Agrarian Reform in Ukraine
in the Last Decade Studies***

У статті розглядаються особливості століпінської аграрної реформи на українських землях, що входили до складу Російської імперії на початку ХХ ст. На основі наукових досліджень, зроблених в останньому десятилітті, робляться висновки про те, що інтерес до цієї проблеми не зменшився.

Ключові слова: аграрна реформа, селянське землеволодіння, приватна власність на землю, хутори та відруби.

The article discusses the features of the Stolypin agrarian reform in the Ukrainian lands belonged to the Russian Empire in the early 20th century. Based on the research conducted by historians in the past decade, it states that interest in this problem has not decreased. Different aspects of the reform and its local peculiarities were considered by some prominent historians. Ukrainian researchers noted the difference in the land ownership of peasants not only in different provinces, but also within the same provinces. Lack of government funding was