

УДК 94(4)“1492/1914”

JEL Classification: L83, L92, M11, N 33

DOI: <http://doi.org/10.34025/2310-8185-2025-2.98.11>

Вадим Ореховський, д. і. н., професор,
<https://orcid.org/0000-0002-8037-3135>

Чернівецький торговельно-економічний інститут ДТЕУ,
м. Чернівці

ЗАЛІЗНИЦІ ТА СТАНОВЛЕННЯ ОРГАНІЗОВАНОГО ТУРИЗМУ У ВЕЛИКІЙ БРИТАНІЇ (40-50-ті роки XIX ст.) (НА ПРИКЛАДІ ДІЯЛЬНОСТІ ТОМАСА КУКА)

Анотація

Актуальність. Постановка проблеми. Сучасний туризм є однією з найважливіших галузей економіки. Порівняно з іншими секторами, такими як торгівля, будівництво, харчування, він є найбільш динамічним, часто виконуючим роль основного джерела доходу та джерела зайнятості. Крім економічного значення, туризм є одним із могутніх засобів «розширення духовного обрію» людини. Відкриваючи щось нове, незвідане, небачене, ми отримуємо можливість ідентифікувати власне «я», пізнати духовний світ носіїв інших культур, порівняти «свою ойкумену» із феноменами «іншої реальності». Початки сучасного туризму, туризму організованого і туризму масового, сягають XIX ст. Пов'язані вони, перш за все, із промисловою революцією у Великій Британії, що не тільки перетворила країну на «світову майстерню», але і кардинально змінила духовний і ментальний світ жителів Сполученого Королівства. Нова реальність призводить до того, що туризм стає важливою складовою соціалізації особистості, з'являється «простір туризму», формується особлива туристична субкультура з характерними для неї атрибутами. І одну з головних ролей у цих процесах відіграла постать англійського підприємця Томаса Кука, людини, яку вважають «батьком сучасного туризму».

Метою статті є висвітлення впливу залізничного транспорту на розвиток туризму у Великій Британії. **Методологія.** У процесі дослідження було обрано шлях домінування наступних принципів: принципу історизму, принципу об'єктивності, всебічності і цілісності джерела. В рамках вивчення економічної історії Великої Британії використані загальнонаукові методи дослідження – індукція та дедукція.

Результати. У статті охарактеризовано стан розвитку туризму у Великій Британії у доіндустріальну добу; розглянуто основні етапи будівництва залізниць у країні; висвітлено вплив останніх на розвиток туризму; розглянуто основні напрями діяльності Т. Кука у 40-50-х роках XIX ст.; визначено інноваційні елементи, що сприяли розвитку його компанії.



Практичне значення. Матеріали статті можуть бути використані для загальних і спеціальних курсів з економічної історії, історії туризму, для написання магістерських, дипломних, курсових робіт.

Перспективи подальших досліджень. Вплив та значення Великої Британії (на прикладі діяльності Т. Кука) у становленні сучасного, організованого туризму.

Ключові слова: Велика Британія, промисловий переворот, паровий двигун, залізничний транспорт, туризм, Томас Кук.

Кількість джерел: 29.

Wadym Orehowskyi, Doctor of Historical Sciences, Professor,
<https://orcid.org/0000-0002-8037-3135>
Chernivtsi Institute of Trade and Economics of SUTE, Chernivtsi

RAILWAYS AND THE ESTABLISHMENT OF ORGANIZED TOURISM IN GREAT BRITAIN (in the 40s-50s of the 19th century) (ON THE EXAMPLE OF THOMAS COOK'S ACTIVITY)

Summary

The purpose of the publication is to examine the impact of the Industrial Revolution in Great Britain (and the construction of railways as one of its most important elements) on such an aspect of social life as tourism.

In the introduction, the author notes that the 19th century was perhaps one of the most dynamic in the history of Great Britain. And above all, it was associated with the industrial revolution - the transition from artisanal manufacturing to factory production. The first working machines appeared in the textile industry. Later, the industrial revolution covered the energy sector, metallurgy and metalworking. The invention of a single-cylinder, double-acting steam engine with a shaft by Scottish inventor James Watt (1736-1819) in 1784 was of great importance for economic development. This machine could be a universal engine that simultaneously powered many working mechanisms.

The author emphasizes that the Industrial Revolution not only replaced the agrarian economy with the "machine industry", but also brought about demographic, social, cultural, and mental changes in society. The new world moved further and further away from the archaic, leisurely, rural life and increasingly became a world of mechanized labor, large cities, railroads, and steamships.

Railways, as the author of the article notes, changed not only the country's economy, they penetrated the everyday life of ordinary English people. Rail transport has also become the main means of transportation for tourists.

The author emphasizes that the advent of railways made tourism much more democratic. If earlier it was available only to a very wealthy class of Englishmen, willing and, most importantly, able to pay considerable amounts of money for visits to remote places, now the general public was able to join in the opportunity to see new places, witness events, and gain invaluable experience. And a significant role was played here by

the "founder of organized tourism" Thomas Cook. Thanks to him, travel became cheaper, easier and safer, and tourism itself became mass.

The materials of the article can be used for general and special courses in economic history, history of tourism, for writing Master's Diplomas, and term papers.

Keywords: Great Britain, industrial revolution, steam engine, railway transport, tourism, Thomas Cook.

Number of sources – 29.

Постановка проблеми. Уявити собі процес розвитку людства без подорожей просто неможливо. Відкриття нового, незвіданого, небаченого потребує допитливості, наполегливості та сміливості. Достеменно невідомо, коли перша людина вирішила полишити рідну домівку заради далеких, часто небезпечних місць. Історики зазначають, що вже з III столітті до нашої ери беруть свій початок перші «безцільні подорожі», метою яких було відвідування храмів, архітектурних, історичних і природних пам'яток. «Цілеспрямовані» подорожі були пов'язані з комерційними, дипломатичними, науковими та релігійними інтересами. Що ж стосовно подорожей «заради чистого задоволення», то вони виникли найпізніше.

XIX ст. з його великим індустріальним виробництвом значно активізує мобільність людини. Нові засоби пересування (залізниці та пароплави) формують потребу у подорожуванні як невід'ємної складової способу життя. З особливою силою це проявилось у найрозвинутішій країні того часу – Великій Британії. Саме тут були закладені початки сучасного туризму, туризму організованого і туризму масового. Найбільший внесок у його розвиток здійснив англійський підприємець Томас Кук (1808-1892). Він є одним із перших туроператорів і засновник одного з найстаріших туристичних агентств світу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Історії промислового перевороту у Великій Британії присвячено немало праць. Проте не всі вони торкаються питання впливу залізниць на таку сферу соціально-культурної діяльності, як туризм [1-5]. Серед останніх публікацій українських дослідників, присвячених цьому питанню, варто згадати роботи Бойко В. О., Лебедева І. К., Лебедевої І. М. [6; 7].

Із розвитком залізничного транспорту нерозривно пов'язана історія діяльності компанії «Thomas Cook» («Томас Кук»), що є невід'ємною від історії життя та діяльності її фундатора, Томаса Кука. Його кар'єра й особисті якості, за словами англійського дослідника Дж. Волтона, можуть бути легко використані в розповідях про підйом індустріальної та імперської Британії, що оспівували чесноти серйозної, активної та успішної людини [8, с. 82].

Біографії цього британського підприємця у зарубіжній історіографії приділено чимало місця. Проте ці роботи мають зазвичай узагальнений характер і не розглядають зміст бізнесу Т. Кука комплексно [8-10]. Однак останніми роками кількість публікацій, що присвячені компанії «Thomas Cook», зростає. Стимулом до цього стало банкрутство найбільшого туроператора, що мав за своїми плечами історію діяльності у 178 років. Поміж тим, в сучасній українській історіографії ім'я Т. Кука згадується нечасто. Це, як правило, підручники з історії туризму [11-13], а також низка публікацій, що стосуються окремих аспектів туристичного бізнесу [6-7; 14-15].

Таким чином, дослідження промислової революції, її роль у трансформації світової економіки, політики і культури продовжує привертати увагу вчених. Це і визначило **актуальність** теми, обраної автором статті.

Виходячи з вищевказаного, **метою** публікації є розгляд впливу промислового перевороту Великій Британії (і будівництва залізниць – як одного з його найважливіших елементів) на такий аспект соціального життя, як туризм.

Виклад основного матеріалу. XIX століття було чи не одним з найбільш динамічних в історії Великої Британії. Передусім це пов'язано із промисловим переворотом – переходом від ремісничо-мануфакторного до фабрично-заводського виробництва. Перші робочі машини з'явилися у текстильній промисловості. Надалі промисловий переворот охопив енергетику, металургію та металообробку. Величезне значення для економічного розвитку відіграло винайдення у 1784 р. шотландським винахідником Джеймсом Ваттом (1736-1819) одноциліндрової парової машини

подвійної дії з валом. Ця машина могла бути універсальним двигуном, який одночасно приводив у дію багато робочих механізмів. Вже у 1800 р. в англійській промисловості було більш як 300 парових машин загальною потужністю в 5 тис. кінських сил. На початку XIX ст. цей двигун отримав визнання у Франції, Бельгії і Німеччині [16, с. 240; 17, с. 47].

Промислова революція не тільки замінила аграрну економіку «індустрією машин», її наслідками стали демографічні, соціальні, культурні, ментальні зміни у суспільстві. Новий світ все далі і далі відходив від архаїчного, неквапливого, сільського життя і щораз більше ставав світом механізованої праці, великих міст, залізниць і пароплавів.

Швидкими темпами зростає населення «туманного Альбіону». Якщо у 1801 році воно складало 8, 3 млн осіб, то у 1850 р. досягло 16,8 млн, а до 1901 року сягнуло 32,5 млн [18, с. 10]. Одночасно, неупинно йде процес урбанізації: між 1800 і 1900 роками відсоток англійців, що проживали в містах і з населенням 5000 ос. і більше, зріс з 19 до 67. Решта Європи за цей же період демонструвала більш «скромні» результати – з 11 до 30 % [1, с. 1]. Зростання ролі міст було би неможливим без появи кардинально нових засобів пересування. І таким новим видом транспорту, що вперше з'явився саме у Великій Британії, стали залізниці.

У 1804 році Річард Тревітік (1771–1833), англійський інженер, побудував перший паровий локомотив, за допомогою якого перевіз 10 тон заліза і 70 осіб на відстань у 10 миль [18, с. 12], а у 1825 р. залізницю загального користування було відкрито на лінії Стоктон-Дарлінгтон. Саме ця подія стала відправним пунктом перетворення нового виду транспорту у суспільне благо, яким умовно могла скористатися необмежена кількість споживачів [19, с. 82].

Подальший процес удосконалення конструкції паротяга був пов'язаний з іменем англійського винахідника Джорджа Стефенсона (1781–1848). У 1829 р. було завершено будівництво залізничної лінії Манчестер – Ліверпуль. Одночасно було організовано конкурс на проєктування локомотива. Переможцем став Стефенсон. На випробуваннях його паротяг «Ракета» вагою у 4,5 тонни показав швидкість у 56 км/год [4, с. 277].

Нова залізниця забезпечила Манчестеру зручний доступ до моря, що дозволило імпортувати сировину для його бавовняної промисловості (переважно сиру бавовну, що постачалася до Ліверпуля з рабовласницьких плантацій американського півдня), а також експортувати промислові товари (переважно бавовняну тканину). Хоча залізниця була побудована переважно для вантажних перевезень, частка доходів від перевезень пасажирів сягала 65% у перший рік її діяльності та надалі перевищувала 50% усіх доходів. Ліверпульсько-Манчестерська залізниця працювала зі швидкістю 17 миль на годину, що дозволяло ліверпульським купцям та манчестерським виробникам вести успішний бізнес, здійснюючи зворотні рейси в той самий день. Ліверпульсько-Манчестерська залізниця також стала початком перетворення залізничних компаній на великі та складні державні організації [20, с. 9-10].

Ця подія стала поштовхом до подальшого будівництва залізничних колій. Головні магістралі Англії простягалися між кількома важливими містами, що врешті було пов'язано з промислово розвиненими портовими містами Лондоном і Ліверпулем. Регіональні залізниці поєднали Манчестер, Лідс, Дербі, Бірмінгем, Йорк, Шеффілд, Бредфорд, Галл, Ньюкасл, Брайтон, Саутгемптон і Брістоль. Норвіч, Ексетер, Кардіфф і Честер або почали будувати свої власні лінії, або були пов'язані з існуючою мережею доріг на початку 1850-х років. Залізниці охопили міста Дублін і Белфаст на острові Ірландія. У Шотландії Единбург отримав сполучення із Глазго [2, с. 53].

З розширенням мережі відбулося суттєве зростання залізничних перевезень. Кількість пасажирських перевезень залізницею між 1845 і 1850 роками зросла на 117%, наступне п'ятиріччя (1850-1855 рр.) дало приріст ще на 65%. Залізниці також отримали більшу частку ринку вантажних перевезень. Гарною ілюстрацією є відсоток вугілля, імпортованого до Лондона залізницею та морем. У 1850 році 98,4% вугілля, імпортованого до Лондона, надходило морем, а 1,6% — залізницею. До 1870 року більшість вугілля до Лондона (55,7%) надходила залізницею [21, с. 8].

Сталь і чавун, необхідні для локомотивів, вагонів, рейок, мостів і тунелів, спричинили бум у металургії та видобувній галузі. Якщо у

1700 р. у країні видобувалось лише 2,5 млн тонн вугілля, то до 1900 року ця цифра зросла до 224 млн тонн. Залізничі створили величезні будівельні проекти, що потребували десятки тисяч робітників. Залізничні компанії не могли працювати без інженерів, машиністів, начальників станцій, контролерів; інтер'єр вокзалів неможливо було уявити без носіїв, працівників вбиралень та персоналу кімнат з продажу напоїв, оскільки тисячі і тисячі пасажирів першого, другого та третього класів регулярно користувалися послугами залізничі [22].

Власники фабрик тепер могли будувати свої підприємства будь-де, а не обмежуватися ділянками поблизу водних шляхів чи вугільних родовищ. Розвивалися віддалені передмістя великих міських центрів, оскільки робітники добиралися потягом до роботи в центрі. Вартість сировини знизилася, а ділова практика змінилася. Виробникам більше не потрібно було тримати великі запаси товарів, а можна було переміщувати їх, щойно вони були готові. Економія коштів завдяки скороченню складських приміщень означала, що більше грошей і виробничих площ можна було виділити на виробництво. Це значно знизило витрати та створило більше робочих місць [22].

Дедалі більша ефективність поїздів означала, що товари можна було перевозити дешевше, і тому вони стали доступнішими для більшої кількості людей. Підприємства тепер могли продавати свою продукцію на нових ринках. Такі продукти, як свіжа риба, вперше стали доступними у внутрішніх районах. Залізничі сприяли рекламі, оскільки фізична відстань між підприємствами та їхніми клієнтами зростала. Залізничні станції стали місцями масового скупчення людей і тому були ідеальними місцями для реклами. Відомий англійський письменник і поет Томас Гарді (1840–1928) зазначав, що залізничі принесли більше змін, ніж будь-який інший розвиток з часів нормандського завоювання Англії у 1066 році [22].

Будівництво залізниць призвело до масштабних спекуляцій, що отримали назву «залізничної манії» і супроводжувались появою великої кількості компаній. Багато з останніх виявилися шахрайськими організаціями для переказу коштів в інший бізнес. Тільки за 2 роки (1845–1847) було прийнято 330 законів, що

надали право існування новим залізничним компаніям. На своєму піку витрати на залізниці більш ніж вдвічі перевищили витрати Британії на армію [1, с. 4].

Залізниці змінювали не тільки економіку країни, вони проникали у повсякденний побут пересічних англійців. Так, у 1841 р. з'явився національний залізничний розклад і виїзд та прибуття можна було розрахувати з точністю до хвилини. Значно зріс попит на портативні годинники [23, с. 56]. За словами американського історика Метью Еспозіто, «... залізниці стандартизували відстань і різко скоротили час проїзду між Лондоном та рештою Англії. Аграрні громади, розташовані вздовж залізниць, почали усвідомлювати час по-новому з тих пір, коли продукти їх врожаю потрібно було завантажити на потяги перед відправленням, щоб дістатися до ринків.... Селяни прив'язували свій робочий день не тільки до сільськогосподарських сезонів, але також до циклів виробництва та споживання, що диктуються стандартизованим громадським часом, промисловими інтересами та ринковим капіталізмом» [2, с. 56].

Безперечно, залізничний транспорт став також основним засобом пересування туристів. Мандрівників нітрохи не бентежила низька швидкість і відсутність комфорту. Газетні статті, де наводились безглузді аргументи про те, наскільки шкідливі такі подорожі для здоров'я пасажирів, відійшли у минуле. Певний час конкуренцію складали річковий транспорт та диліжанси, проте і вони здавали свої позиції. І це було зрозуміло. Адже поштова карета (найшвидший засіб наземного транспорту до появи парових локомотивів) здатна була перевозити десяток пасажирів із максимальною швидкістю 15-16 км за годину. Пасажирські поїзди везли набагато більше людей зі швидкістю у 2-3 рази більше, ніж гужовий транспорт. Менш ніж за 20 років, у 1858 році, були побудовані перші спальні вагони та вагони-ресторани, призначені для перевезення туристів на далекі відстані. У 1863 р. американський винахідник і промисловець Джордж Пульман (1831–1897) створив залізничний вагон на ресорних візках, розділений на купе і коридор. Пізніше, у 1888 році, для освітлення вагонів почали використовувати газові лампи [4, с. 277].

Важливу роль у розвитку туризму відіграли і соціально-політичні зміни – поява «середнього класу». У цій новій соціальній структурі люди хотіли мати кошти для того, щоб відвідати віддалені місця та відчувати відмінності, і це розуміння сприяло розвитку залізничного туризму [24, с. 24].

Модними стали поїздки на відпочинок (в основному короткотривалий). За словами згаданого вище М. Еспозіто: «Англійці шукали втечі до сільської місцевості та на морські курорти Брайтона, Саутгемптона та Брістоля» [2, с. 63].

Виникає новий вид подорожей – залізничні екскурсії. Раніше вважалося, що найперші екскурсії датуються 1839 або 1840 роками. Однак дехто з дослідників припускає, що початок цього виду дозвілля можна віднести до початку 30-х років [5, с. 58].

Проте традиційною датою, що є початком виникнення сучасного організованого туризму, вважається 5 липня 1841 р. Саме в цей день англійський підприємець Томас Кук організував першу туристичну поїздку залізницею. 570 чоловік на дев'яти відкритих вагонах ознайомилися з історичними околицями міст Лестера та Лафборо. Плата за екскурсію склала по одному шилінгу з людини на 22 милі в обидві сторони [25, с. 3].

Успішне проведення туру поклало початок заснуванню першого сучасного туристичного агентства у світі. У 1845 році Томас Кук провів масштабний тур по Англії. Ця поїздка залізницею до Ліверпуля з Лестера, Ноттінгема та Дербі носила вже комерційний характер [25, с. 5]. Вона містила інноваційні елементи, що сприяли розвитку масового туризму. Основними серед них були:

1. Переговори з надавачами транспортних послуг (залізниця).

Екскурсії були одноденними і готелів для проживання не потребували. Кук узгоджував з перевізниками знижені тарифи та маршрут. Отже, люди могли сідати на потяг з різних станцій та оплачувати проїзд відповідно до кілометражу.

2. Планування та проведення екскурсії організатором особисто.

Кук особисто «пережив» екскурсії, які організовував і тому міг передбачити реакцію і вимоги своїх клієнтів (в сьогоdnішніх умовах це рідкість, коли власник туристичної організації бере безпосередню участь у турі). Пильний нагляд, ретельне

планування й особиста участь в екскурсіях дали йому ідеї, важливі для майбутньої діяльності.

3. Видання туристичних довідників.

Кожний довідник містив детальний маршрут, опис пам'яток та актуальні поради. Кук зазначав, що його довідники «...володіють потрійною перевагою: вони викликають інтерес до очікування; вони дуже корисні на місці; і вони допомагають освіжити пам'ять у наступні дні» [23, с. 61]. Також Кук став одним із засновників першого у світі довідника про готелі. Зокрема, у першому виданні було зафіксовано 8000 готельних підприємств [26, с. 130]. Туристичне агентство Кука спочатку пропонувало в основному короткотривалі тури. Агентство залучало екскурсовода, який очолював туристичну групу, зазвичай від 40 до 150 осіб. Поїздка тривала кілька днів по Англії, Шотландії та, трохи пізніше, по континентальній Європі. Фірма Кука організовувала транспорт, проживання та супровід гідями за доступними цінами, залучаючи до подорожей представників «середнього класу». Спочатку туристична агенція займалася лише обслуговуванням організованих груп. На більш пізньому етапі також пропонувалися індивідуальні тури [9, с. 10]. Поява туристичного агентства Кука швидко викликала гнів і обурення серед англійської еліти. Причиною такої реакції стали традиції Вікторіанської епохи Англії, де подорожі були прерогативою аристократів і обраних заможних родин. Символічним для цієї групи був «Grand Tour» («Гранд-тур» – кількамісячна подорож Європою, що включала відвідування культурних закладів континенту, зокрема Франції та Італії). Тур виконував важливу освітню роль і служив «завершальною школою» для багатьох подорожуючих, які отримували мовну практику та знайомилися з європейською історією та культурою. У таких подорожах мандрівники користувалися приватними екіпажами і, зазвичай, супроводжувалися слугами [9, с. 10].

Великі тури були явищем довготривалим. Часто подорожі, навіть для представників вищих класів, були важкими. Мандрівники часто згадують про фізичну втому і хвороби, пов'язані і з переїздами в цей час. Американський історик Деніел Бурстин у своєму есе «Втрачене мистецтво подорожі» цитує розповідь 18 століття: «У

найкращому випадку знадобилися шість коней, щоб тягнути по країні екіпажі шляхти, а нерідко була потрібна і допомога волів» [27, с. 34].

Часто, поряд із набуттям нових знань та ознайомленням із культурою інших країн, учасники подорожей демонстрували розбещеність та безрозсудну поведінку. За словами одного із спостерігачів, під час «Grand Tour» молоді англійські аристократи могли «розкрити свої схильності до задоволення» [27, с. 34].

В цих умовах діяльність Томаса Кука була сприйнята вкрай неоднозначно у суспільстві Великої Британії. Хоча нижчі верстви підтримували справу Кука, представники привілейованих класів категорично не схвалювали це. Ця елітна група вважала туристичне агентство морально жалюгідним і закликала припинити його діяльність [9, с. 11].

Британська аристократія спочатку була гостро стурбована тим, що туристичне агентство може загрожувати її статусу, оскільки побоювалась, що екскурсії Кука дозволять «соціальним вискочкам» отримати «респектабельність, яка може виникнути після їхнього ознайомлення із пам'ятками Континенту» [9, с. 14]. Еліта також боялася, що подорожі перестануть бути явною ознакою її привілейованого становища. Турагенція Кука загрожувало відкрити доступ до подорожей широким масам народу і, таким чином, знищити ключовий маркер класової відмінності: «Вищий клас, чоловіки та жінки, які звикли відвідувати континент в епоху до Кука, обурювалися зростанням натовпу і боялися, що їх будуть асоціювати з останнім» [9, с. 17]. В уявленні англійської аристократії агентство Кука обслуговувало надзвичайно неохайних і потенційно небезпечних туристів. Представники елітарних верств визнавали, що шоковані типом людей, якими опікувався Кук, і припускали, що вони належать до найаморальніших суспільних верств. Їхню поведінку називали ганебною та негідною подорожі. Один письменник зайшов так далеко, що порівняв туристів зі стадами тварин: «Я вже бачив три отари, і нічого більш неотесаного я ніколи раніше не бачив». У тому ж дусі туристів характеризували як «погано вихованих, вульгарних і смішних» [9, с. 18].

Ще однією з причин занепокоєння еліти щодо клієнтів турфірми було переконання, що масові подорожі призведуть до переповнення туристично-рекреаційних зон. Раніше елітні мандрівники бажали «рятуватись» на туристичних курортах, знаючи, що вони зможуть неквапливо насолоджуватись відпочинком. Однак це змінилося з туристичною агенцією Кука: «Був страх багатьох перед тим, що туризм переповнює незаймані місця, подібно до наростаючої хвилі масового виробництва». Наростало занепокоєння тим, що туристи зіпсують красу цих місць своєю «вulgарною» присутністю [9, с. 18].

Еліта звикла до світу, в якому більшість населення була прикута до своїх місць проживання, тоді як подорожі були привілеєм небагатьох обраних. Зміна цього порядку налякала їх: «Вікторіанські жінки боялися соціального зараження майже так само, як і сексуального зараження. Туризм ... мав егалітарні тенденції. ... Туризм зруйнував ретельно побудовані бар'єри, які перешкоджали безладному змішуванню класів» [9, с. 19].

Незадоволення аристократичних кіл викликав і той факт, що Кук організовував подорожі за гроші. Традиційно вважалося, що мандрівні тури є індивідуальною справою, нагородою, яку кожен бажачий має отримати за свої зусилля. Організовані подорожі вважалися приниженням, оскільки вони підривали саму ідею індивідуальності і незалежності туристів. Критики називали Кука «безсовісною людиною» за продаж подорожей і порівнювали туристичне агентство з «геніальним обманом дешевого галантерейника». Робився висновок, що жодна справжня леді чи джентльмен не стане туристом і не скористаються послугами агентства Кука [9, с. 20].

Ця хвиля критики і звинувачень мала очікуваний ефект: представники середнього класу боялися подорожувати з Куком, оскільки це «зрівнювало» їх із робітничим класом, заважаючи просуванню в соціальній ієрархії. Так, один журналіст, який наважився на подорож, підкреслив необхідність «моральної мужності у формуванні рішення скористатися з цього способу подорожі» [9, с. 20].

Щоб вижити, туристичному агентству Кука потрібно було боротися за свою репутацію. Кук спробував «покращити процес подорожі та позначити його мріями й обіцянками, що зроблять подорожі привабливими». Враховуючи протидію груповим турам, Кук вирішив запропонувати своїм туристам можливість подорожувати самостійно, таким чином віддзеркалюючи досвід окремих мандрівників. Він поєднав різні існуючі практики, що зробило подорожі легкими та комфортними [9, с. 21]. Крім того, Кук спеціально організовував поїздки до найбільших європейських міст, обов'язково акцентуючи увагу на їхньому історичному та культурному багатстві [9, с. 22].

Кук також прагнув показати, що його туристи, особливо ті, які подорожували в організованих турах, були респектабельними та гідними поваги. Він регулярно вихваляв чесноти та інтерес, які його клієнти виявляли до культурних скарбів європейських країн під час подорожей. Кук особливо наголошував на підтримці «справжньої» аристократії: «Подорожі схвалювали ті, хто відрізнявся подвійним дворянством – дворянством чину і душі» [9, с. 27].

Залізничні подорожі дарували не тільки нові враження та відчуття. Збільшення комфорту поступово призвичаювало пасажирів до впевненості у 100-відсотковій безпечності нового виду транспорту. Один з мандрівників писав у 1860 році: «Залізничний вагон — це ... найбезпечніший і найрозкішніший транспортний засіб. Поки потяг майже на крилах, — змагаючись з орлом у його боротьбі, мчить уздовж вузького насипу чи високого віадуку, або над урвищем з морем, що бушує біля його підніжжя,—пасажир лежить на своїх зручних диванах, читаючи чи пишучи, думаючи, або сплячи, або мріючи, ніби вони були під власним дерев'яним дахом,... ані розбійник не може пограбувати їх удень, ані грабіжник не може тривожити їх уночі» [3, с. 97].

Однак залізниці несли з собою і смертельну небезпеку. У 1870-х роках з тих чи інших причин загинули 394 людини, що зробило ці роки «найсмертельнішим десятиліттям» в історії британських залізниць [3, с. 89]. Тому виникла необхідність розробити «правила поведінки» для пасажирів, що повинні були вберегти їхні життя. В одному з таких видань зазначалось: «Деякі люди, подорожуючи

залізницею, мають звичку постійно висувати голову з вікна. Ніщо не може бути небезпечніше, ніж це.... Належне місце для голови всередині, а не зовні вагону, і якщо вона зберігається там, є ймовірність, що вона залишиться цілою» [3, с. 99].

У соціальному плані подорожі, що часто зводили у невеликому приміщенні вагону незнайомих людей, могли викликати певну «напругу» у міжособистісних контактах. Для того, щоб згладити будь-які незручні моменти, пасажирів заохочували займатися такими розвагами, як легка розмова (очевидно, уникаючи суперечливих тем), сон, гра в карти, шахи, куріння, «роздуми» і, звичайно, читання. Звичка читати під час подорожі стала відповіддю на незручності «соціального тертя», оскільки допомагала відвернути увагу читача від іншого пасажира. Інша важлива «тактика подорожі» включала такі навички, як уміння зорієнтуватися в людних місцях вокзалів і платформ, швидко здавати на зберігання та забирати свій багаж. Очікувалося, що пасажири будуть користуватися розкладом руху потягів, щоб спланувати та підготуватися до своєї подорожі, усвідомлюючи, де вони мають бути в певний час — щоб сісти на потяг, зробити пересадку, зустрітися з попутниками. «Одним словом, їх треба було вчити, як рухатися в синхроні з гігантською колективною хореографією всієї залізничної мережі, основною метою якої було зробити їх проїзд ідеально спокійним і вільним від фізичних, психологічних і соціальних незгод» [3, с. 100].

Продумані дії Кука, його активна діяльність щодо формування привабливого іміджу свого агентства в очах британської громадськості дала свої результати: туристична агенція нарешті позбулася ганебного клейма в їхніх очах, вона пройшла шлях від парії, якого «треба покарати», до благодійника, який зробив «неоціненні послуги». Туризм навіть почали розглядати і як спосіб боротьби із соціальними вадами. У 1852 році суперінтендант поліції Бірмінгему пов'язував скорочення пияцтва серед жителів міста із активним розвитком туристичних поїздок, що здійснювалися дешевими екскурсійними потягами [5, с. 68].

Однак шлях до успіху був тернистим. Незважаючи на вдалий старт нового бізнесу, незабаром виникають проблеми, що

призводять до банкрутства. Однак Кук не впав у відчай, він продовжує боротися і навіть пропонує кільком заможним поміщикам Центральної Англії відкрити свої замки та парки для відвідувачів. Це мало стати новим джерелом туристів для агентства [28, с. 99].

У 1851 році Томас Кук рекламував поїздки на Всесвітню виставку у лондонському Гайд-парку. Він навіть написав брошуру, де зазначив, що виставка – це «...велика школа науки, мистецтва, промисловості, миру та всесвітнього братства» [27, с. 37]. З 1 травня по 15 жовтня виставку відвідало 6 мільйонів осіб, з яких «частка Кука» склала 165 тис. Такої вражаючої цифри Куку вдалося досягти також завдяки тісній співпраці з Мідлендською залізничною компанією [8, с. 86].

У 1855 році відбулося перше континентальне турне Томаса Кука. Тоді він сам провів дві групові екскурсії з Гарвіча до Антверпена, Брюсселя, Кельна, Франкфурта, Гейдельберга, Страс-бурга і, нарешті, до Парижа, на Всесвітню виставку [25, с. 5]. Це перший закордонний тур, яким подорожує Кук. Він детально готується до нього: укладає договори з власниками житла і транс-портних засобів, що забезпечують комфорт і спокій туристів. У своєму журналі «The Excursionist» («Екскурсант») він описує видатні пам'ятки та дає цінні поради туристам [28, с. 99-100].

Становлення «організованого», «сучасного», «демократичного» та «залізничного» туризму відбулося. Попереду у компанії Томаса Кука були нові вершини, здобутки та всесвітнє визнання.

Отже, підвищення рівня та якості життя населення, що стало одним з наслідків промислового розвитку країни, створило сприятливі умови для відпочинку, у тому числі й туристського. Переваги модернізованого транспорту сприяли цьому процесу. Поява такого феномену, як «залізнична екскурсія», та її невинне зростання у середині XIX століття відіграло важливу роль у просторовій мобільності всіх класів, пропонуючи нові стимули у вигляді ціни, швидкості та можливостей для людей подорожувати на великі відстані від місця свого постійного проживання. Значна кількість пересічних громадян здобули доступ до нових залізничних ліній, які простягалися через густонаселені частини країни. Постійна міграція, зумовлена індустріалізацією, була поширеною в середині

XIX ст., але можливість користуватися дешевою залізничною екскурсією для подорожей та повернення додому означала, що тепер представники «не аристократії» могли вперше у великій кількості брати участь у туризмі та розважальних заходах. Це загалом розглядалося як суспільне благо, що мало ледь не революційний вплив на традиційні практики мандрування. За словами англійської дослідниці Сьюзен Мейджор: «Залізничні екскурсії справді залучали «поважних» представників робітничого класу, оскільки була потрібна певна кількість заощаджень, і це об'єднувало їх з елементами середнього класу, нижчими середніми верствами, що охоплювали цілий ряд професій, таких як клерки, торговці та купці, часто вперше вони приєднувалися до поїздок на вільний час». Вона відзначає, що «Нові натовпи екскурсантів сформувалися завдяки технологічній системі пасажирської залізниці...» [29, с. 297].

Таким чином, XIX ст. стало періодом зародження туристичного бізнесу, формується високоприбуткова галузь економіки, що отримала власну назву – туризм, де головну роль відіграють посередники в особі туристичних фірм (як контора Т. Кука). В наступні десятиліття туризм стає виробником товару, що реалізується на ринку в формі послуг (матеріальних і нематеріальних). Розпочинається доба туризму у сучасному розумінні.

Висновки. Промислова революція, що йшла «повним ходом» в XIX ст., перетворила Велику Британію на «майстерню світу». І одним із головних маркерів цієї революції стала поява нових засобів пересування – залізниць. Вони підкорили «час і простір», перетворивши подорож із епохальної події, що вимагала значних матеріальних і моральних затрат, на тривіальний спосіб проведення свого вільного часу.

Перетворення Великої Британії на «володарку морів» і найбільшу колоніальну імперію світу теж сприяло активним подорожам з метрополії до віддалених окраїн. Йшов потужний процес колонізації та освоєння нових земель. І це створювало відповідне підґрунтя для розвитку туризму.

Поява залізниць зробила туризм значно демократичнішим. Якщо раніше він був доступний лише прошарку дуже заможних англійців,

бажаючих і, головне, спроможних платити чималі кошти за візити у віддалені місця, то тепер широкі верстви населення змогли долучитися до можливості побачити нові місця, стати свідком подій, здобути неоцінений досвід. І значну роль тут відіграв «засновник організованого туризму» Томас Кук. Завдяки йому подорожі стали дешевшими, легшими та безпечнішими, а сам туризм набув масового характеру.

Список використаних джерел:

1. Bogart, D., Youb, X., Alvarez-Palau, E., Satchell, M., Shaw-Taylor, L. (2022). Railways, divergence, and structural change in 19th century England and Wales. *Journal of Urban Economics*, 128, 1-23. URL: <https://orca.cardiff.ac.uk/id/eprint/160543/1/1-s2.0-S0094119021000723-main.pdf>
2. Esposito, M. (2020). England as epicenter of railway cultures and the Pax Britannica. *A World History of Railway Cultures, 1830–1930. Volume I. The United Kingdom. Routledge is an imprint of the Taylor & Francis Group, London and New York*, 49-87. URL: <https://surl.li/iwahfm>
3. Fisher-Høyrem, S. Rethinking Secular Time in Victorian England. Palgrave Macmillan. https://www.researchgate.net/publication/363082064_Railways_Tracks_Trains_and_Travellers
4. Gierczak, B. (2011). The History of Tourist Transport After the Modern Industrial Revolution. *Polish Journal of Sport and Tourism*, 18(4), 275-281. URL: <https://sciendo.com/pdf/10.2478/v10197-011-0022-6>
5. Reid, D. (1996). The 'iron roads' and 'the happiness of the working classes' The early development and social significance of the railway excursion *The Journal of Transport History*, 17(1), 57-73. URL: <https://surl.li/cc/ynlpzb>
6. Бойко В. О. Історія розвитку та сучасні тенденції круїзного туризму як перспективного сегменту індустрії гостинності. *Prospects for the development of the tourism and hospitality industry in Ukraine based on the experience of the European Union. Scientific monograph. Riga, Latvia : "Baltija Publishing", 2023. С. 2-25. URL: https://surl.li/xhualv*
7. Лебедев І. К., Лебедева І. М. (2016). Вплив промислової революції на розвиток туризму в XIX – першій половині XX ст. *Сторінки історії : збірник наукових праць*. №44. С. 42-51. URL: <https://surl.li/pyxvjx>
8. Walton, J. (2010). Thomas Cook: Image and Reality. *Giants of Tourism (eds R.W. Butler and R.A. Russell), CABI Publishing*, 81-92. URL: <https://www.cabidigitallibrary.org/doi/pdf/10.5555/20103291992>
9. Hampel, C., Tracey, P. (2016). How organizations move from stigma to legitimacy: the case of Cook's travel agency in Victorian England. *Academy of Management Journal, April*. 1-60. URL: <https://surl.li/afpzyn>
10. Newmeyer T. (2008). «Moral Renovation and Intellectual Exaltation»: Thomas Cook's Tourism as Practical Education. *Journal of Tourism and Cultural Change*, 6 (1), 1-16. URL: <https://surl.li/mgxnjc>
11. Великий В. С., Дутчак О. І., Шикеринець В. В. Міжнародний туризм : навчальний посібник. Івано-Франківськ: Видавець Кушнір Г. М., 2015.
12. Кифяк В. Ф. Організація туризму : навчальний посібник. Чернівці: Книги-XXI, 2008.
13. Устименко Л., Афанасьєв І. Історія туризму. Київ: Альтпрес, 2013.
14. Кіш Г. В. Запровадження академічної стипендії в галузі туризму ім. Томаса Кука. *Томас Кук – людина, яка придумала туризм : зб. матеріалів регіональної наук.-практ. конф., м. Львів, 8 грудня 2011 р. Львів, 2012. С. 85–89. URL: https://surl.li/ahmdru*

15. Леонтьев В. А. Ретроспектива розвитку міжнародного туризму як складової економіки України. *Вісник Хмельницького національного університету: Економічні науки*. 2014. Вип. 2, частина 2. С. 206-209.
16. Ісаєнко Р. В., Ворошилін М. М., Бердниченко Є. О. Промислова революція: технічний та науковий прогрес у XVII–XIX століттях. *Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Історичні науки*. 2024. №35(74). С. 239-242.
17. Григорук Н. Соціально-економічний розвиток та промислова революція в Англії у другій половині XVIII століття. *A Change of the paradigm of modern science after the military invasion of the Russia on Ukraine. Collection of theses of scientific and methodical reports of international scientific-practical conference, June 22-23, 2022. Bratislava, Slovakia*. С. 46-48. URL: http://dspace.tnpu.edu.ua/bitstream/123456789/27607/1/Hryhoruk_N.pdf
18. Mohajan, Haradhan (2019). The First Industrial Revolution: Creation of a New Global Human Era. *Journal of Social Sciences and Humanities*, 5 (4), 377-387. URL: https://mpr.ub.uni-muenchen.de/96644/1/MPR_paper_96644.pdf
19. Кадала В. В. Історичний розвиток залізниць та їхнє місце в транспортному комплексі України. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2015. № 5. С. 81-85. URL: http://lsej.org.ua/5_2015/23.pdf
20. Shaw-Taylor, L., You, X. *The development of the railway network in Britain 1825-1911*. URL: <https://www.campop.geog.cam.ac.uk/research/projects/transport/onlineatlas/railways.pdf>
21. Bogart, D., Youb, X., Alvarez-Palau, E., Satchell, M., Shaw-Taylor, L. (2017). *Railways and growth: evidence from nineteenth century England and Wales*, 1-64. URL: https://sites.socsci.uci.edu/~dbogart/railwaysoccupations_sept282017.pdf
22. Cartwright, M. The Railways in the British Industrial Revolution. URL: <https://www.worldhistory.org/article/2167/the-railways-in-the-british-industrial-revolution/>
23. Appelman, J. (2004). Governance of Global Interorganizational Tourism Networks: Changing forms of co-ordination between the travel agency and aviation sector. Erasmus Research Institute of Management (ERIM), Rotterdam School of Management, Rotterdam School of Economics Erasmus University Rotterdam. URL: https://repub.eur.nl/pub/1199/EPS2004036MKT_9058920607_APPELMAN.pdf
24. Şengel, Ü. (2021). Chronology of the interaction between the industrial revolution and modern tourism flows. *Journal of Tourism Intelligence and Smartness*, 4(1), 19-30. URL: <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/1681534>
25. History of Travel Agency and Tour Operation. URL: <https://www.uou.ac.in/sites/default/files/slm/ETS-103.pdf>
26. Колоднюк К. Історія створення туристичних підприємств та їх сучасне бізнес-планування. *Східноєвропейський історичний вісник*. 2017. №4. С. 130-133.
27. Butcher, J. (2003). *The Moralisation of Tourism: Sun, Sand...and Saving the World?* Taylor & Francis Ltd. URL: <http://ndl.ethernet.edu.et/bitstream/123456789/18575/1/78.pdf>
28. Димитрова И. Ролята на Томас Кук за развитието на съвременния масов туризъм. *Списание за наука „Ново знание“*. 2020. №9-5. С. 97-108. URL: <https://science.uard.bg/index.php/newknowledge/article/view/743>
29. Major, S. (2012). *'The Million Go Forth': Early Railway Excursion Crowds, 1840-1860*. The University of York Railway Studies. URL: https://etheses.whiterose.ac.uk/id/eprint/3112/1/Corrected_thesis.pdf

References:

1. Bogart, D., Youb, X., Alvarez-Palau, E., Satchell, M., Shaw-Taylor, L. (2022). Railways, divergence, and structural change in 19th century England and Wales. *Journal of Urban Economics*, 128, 1-23. Available at: <https://orca.cardiff.ac.uk/id/eprint/160543/1/1-s2.0-S0094119021000723-main.pdf>

2. Esposito, M. (2020). England as epicentre of railway cultures and the Pax Britannica. *A World History of Railway Cultures, 1830–1930. Volume I. The United Kingdom*. Routledge is an imprint of the Taylor & Francis Group, London and New York, 49-87. Available at: <https://surl.li/iwahfm>
3. Fisher-Høyrem, S. Rethinking Secular Time in Victorian England. Palgrave Macmillan. Available at: https://www.researchgate.net/publication/363082064_Railways_Tracks_Trains_and_Travellers
4. Gierczak, B. (2011). The History of Tourist Transport After the Modern Industrial Revolution. *Polish Journal of Sport and Tourism*, 18(4), 275-281. Available at: <https://sciendo.com/pdf/10.2478/v10197-011-0022-6>
5. Reid, D. (1996). The 'iron roads' and 'the happiness of the working classes' The early development and social significance of the railway excursion *The Journal of Transport History*, 17(1), 57-73. Available at: <https://surl.li/ccynlpzb>
6. Boiko, V.O. (2023). Istoriia rozvytku ta suchasni tendentsii kruiznoho turyzmu yak perspektyvnoho sehmentu industrii hostynnosti. *Prospects for the development of the tourism and hospitality industry in Ukraine based on the experience of the European Union*. Scientific monograph. "Baltija Publishing", Riga, Latvia, pp. 2-25. Available at: <https://surl.li/xhualv> (in Ukr.).
7. Lebediev, I.K., Lebedieva, I.M. (2016). The impact of the industrial revolution on the development of tourism in the 19th and first half of the 20th centuries. *Storinky istorii : zbirnyk naukovykh prats [Pages of history: collection of scientific works]*, 44, 42-51. Available at: <https://surl.li/pyxvix> (in Ukr.).
8. Walton, J. (2010). Thomas Cook: Image and Reality. *Giants of Tourism* (eds. R.W. Butler and R.A. Russell), CABI Publishing, 81-92. Available at: <https://www.cabidigitallibrary.org/doi/pdf/10.5555/20103291992>
9. Hampel, C., Tracey, P. (2016). How organizations move from stigma to legitimacy: the case of Cook's travel agency in Victorian England. *Academy of Management Journal April*, 1-60. Available at: <https://surl.li/afpzyn>
10. Newmeyer, T. (2008). «Moral Renovation and Intellectual Exaltation»: Thomas Cook's Tourism as Practical Education. *Journal of Tourism and Cultural Change*, 6 (1), 1-16. Available at: <https://surl.li/mgxnjc>
11. Velykochyi, V.S., Dutchak, O.I., Shykerynets, V.V. (2015). *Mizhnarodnyi turizm [International tourism]*. Vydavets Kushnir H. M., Ivano-Frankivsk (in Ukr.).
12. Kyfyak, V.F. (2008). *Orhanizatsiia turyzmu [Organization of tourism]*. Knyhy-XXI, Chernivtsi (in Ukr.).
13. Ustymenko, L., Afanasiev, I. (2013). *Istoriia turyzmu [History of tourism]*. Altpres, Kyiv (in Ukr.).
14. Kish, H.V. (2012). Introduction of an academic scholarship in the field of tourism named after Thomas Cook. *Tomas Kuk – liudyna, yaka prydumala turizm. Mat. rehionalnoi nauk.-prakt. konf. [Thomas Cook - the man who invented tourism. Collection of materials of the regional scientific-practical conference]*. Desember 8, 2011, Lviv, pp. 85–89. Available at: <https://surl.li/ahmdru> (in Ukr.).
15. Leontiev, V.A. (2014). Retrospective of the development of international tourism as a component of the economy of Ukraine. *Visnyk Khmelnytskoho natsionalnoho universytetu: Ekonomichni nauky [Bulletin of Khmelnytsky National University: Economic Sciences]*, Issue 2, Part 2, pp. 206-209 (in Ukr.).
16. Isaenko, R.V., Voroshylin, M.M., Berdnychenko, Ye.O. (2024). The Industrial Revolution: Technical and Scientific Progress in the 17th–19th Centuries. *Vcheni zapysky TNU imeni V.I. Vernadskoho. Serii: Istorychni nauky [Scholarly Notes of the V.I. Vernadsky Ukrainian National University. Series: Historical Sciences]*, no. 35(74), pp. 239-242 (in Ukr.).
17. Hryhoruk, N. (2022). Socio-economic development and the industrial revolution in England in the second half of the 18th century. *A Change of the paradigm of modern science after the military invasion of the Russia on Ukraine. Collection of theses of scientific and methodical reports of international scientific-practical conference*. June 22-23, Bratislava,

- Slovakia, pp. 46-48. Available at: http://dspace.tnpu.edu.ua/bitstream/123456789/27607/1/Hryhoruk_N.pdf (in Ukr.).
18. Mohajan, Haradhan (2019). The First Industrial Revolution: Creation of a New Global Human Era. *Journal of Social Sciences and Humanities*, 5 (4), 377-387. Available at: https://mpr.ub.uni-muenchen.de/96644/1/MPPA_paper_96644.pdf
19. Kadala, V.V. (2015). Historical development of railways and their place in the transport complex of Ukraine. *Yurydychnyi naukovi elektronnyi zhurnal [Legal scientific electronic journal]*, no. 5, pp. 81-85. Available at: http://lsej.org.ua/5_2015/23.pdf (in Ukr.).
20. Shaw-Taylor, L., You, X. The development of the railway network in Britain 1825-1911. Available at: <http://www.campop.geog.cam.ac.uk/research/projects/transport/onlineatlas/railways.pdf>
21. Bogart, D., Youb, X., Alvarez-Palau, E., Satchell, M., Shaw-Taylor, L. (2017). Railways and growth: evidence from nineteenth century England and Wales, 1-64. Available at: https://sites.socsci.uci.edu/~dbogart/railwaysoccupations_sept282017.pdf
22. Cartwright, M. The Railways in the British Industrial Revolution. Available at: <https://www.worldhistory.org/article/2167/the-railways-in-the-british-industrial-revolution/>
23. Appelman, J. (2004). Governance of Global Interorganizational Tourism Networks: Changing forms of co-ordination between the travel agency and aviation sector. Erasmus Research Institute of Management (ERIM), Rotterdam School of Management, Rotterdam School of Economics Erasmus University Rotterdam. Available at: https://repub.eur.nl/pub/1199/EPS2004036MKT_9058920607_APPELMAN.pdf
24. Şengel, Ü. (2021). Chronology of the interaction between the industrial revolution and modern tourism flows. *Journal of Tourism Intelligence and Smartness*, 4(1), 19-30. Available at: <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/1681534>
25. History of Travel Agency and Tour Operation. Available at: <https://www.uou.ac.in/sites/default/files/slm/ETS-103.pdf>
26. Kolodniuk, K. (2017). History of creation of tourist enterprises and their modern business planning. *Skhidnoievropeiskyi istorychnyi visnyk [Eastern European historical bulletin]*, no. 4, pp. 130-133 (in Ukr.).
27. Butcher, J. (2003). The Moralisation of Tourism: Sun, Sand...and Saving the World? Taylor & Francis Ltd. Available at: <http://ndl.ethernet.edu.et/bitstream/123456789/18575/1/78.pdf>
28. Dymytrova, Y. (2020). Rolia na Tomas Kuk za rozvytyeto na sŭvremennia masov turyzŭm. *Spysanye za nauka „Novo znanye“*, no. 9-5, pp. 97-108. Available at: <https://science.uard.bg/index.php/newknowledge/article/view/743>
29. Major, S. (2012). 'The Million Go Forth': Early Railway Excursion Crowds, 1840-1860. The University of York Railway Studies. Available at: https://etheses.whiterose.ac.uk/id/eprint/3112/1/Corrected_thesis.pdf

Надійшла до редакції 26.04.2025

Прийнято до друку 18.06.2025

Публікація онлайн 30.06.2025