

DOI <https://doi.org/10.32782/2305-9389/2020.23.11>

УДК 379.85

Ганський Володимир,*кандидат історичних наук, кандидат економічних наук,
керівник центру міжнародного бізнесу та туризму
Інституту підприємницької діяльності*

ТУРИЗМ І ТУРИСТИЧНА ІНФРАСТРУКТУРА ПОЛІСЬКОГО ВОЄВОДСТВА У 1920–1930-ТІ РР.

У статті показано специфіку розвитку туризму та рівень туристичної та супутньої інфраструктури на території Поліського воєводства в міжвоєнний період. Полісся було своєрідним туристичним регіоном у міжвоєнній Польській Республіці, яке дало ім'я Поліському воєводству з центром у м. Берестя (тоді – Брест-над-Бугом, раніше – Брест-Литовськ). Воєводство, будучи одним із найбільших по площі в усій II Речі Посполитій, в той же час мало мінімальну мережу залізниць, незначну протяжність автомобільних доріг із твердим покриттям і вкрай поганий стан ґрунтових доріг. Низька щільність населення, великі відстані між населеними пунктами, заплутана мережа дрібних, часто відсутніх на картах доріг і стежок, яка стрімко змінювалася під впливом сезонних коливань рівня води, робили практично неможливими піші та велосипедні походи по регіону без місцевих провідників. Це робило регіон важкодоступним для масового відвідування і залишало можливості лише для розвитку туризму, заснованого на наявних шляхах комунікації, зокрема водного туризму. Практично всі цікаві туристам об'єкти спадщини і населені пункти в регіоні можна було відвідати, подорожуючи водними маршрутами. Єдиним маршрутом, на якому існувала можливість ознайомлення з регіоном на власному автомобілі, була траса Берестя – Кобрин – Береза-Картузька – Івацевичі і далі до кордону Польщі з СРСР. Водночас південна частина воєводства була буквально пронизана мережею регулярної пароплавної комунікації. Однак найпоширенішим засобом туристичної комунікації на Поліссі в 1920–1930-ті роки була байдарка або каяк. Центрами туризму у воєводстві були в основному міста (в першу чергу Пінськ і Брест, а також інші), які були адміністративними, економічними і культурними центрами регіону. Саме в них була зосереджена велика частина об'єктів розміщення (готелів, постійних дворів, мебльованих кімнат, турбаз, тощо) та громадського харчування (ресторанів, кав'ярень, корчм тощо).

Ключові слова: туризм, історія туризму, туристична інфраструктура, Поліське воєводство, міжвоєнний період.

Hanskiy Volodymyr. Tourism and tourist infrastructure of the Polesie Voivodeship in the 1920s–1930s

The article shows the specifics of tourism development and the level of tourism and related infrastructure in the territory of the Polesie Voivodeship in the interwar period. Polesia was a kind of tourist region in the interwar Polish Republic, which gave its name to the Polesie Voivodeship with its center in Brest (then Brześć nad Bugiem, previously Brest-Litovsk). The voivodeship, being one of the largest by area in the entire Second Polish Republic, at the same time had a minimal railway network, an insignificant length of paved roads and extremely poor condition of unpaved roads. Low population density, long distances between localities, and a tangled network of small, often uncharted roads and trails that rapidly changed under the influence of seasonal fluctuations in water levels made it almost impossible to hike and cycle through the region without local guides. This made the region difficult to access for mass visitors and left opportunities only for the development of tourism based on existing communication routes, in particular water tourism. Almost all the heritage sites and localities of interest to tourists in the region could be visited by traveling along water routes. The only route on which there was an opportunity to get acquainted with the region by own car was the Brest – Kobryn – Bereza Kartuska – Iwacewicze highway and further to the border of Poland with the USSR. At the same time, the southern part of the voivodeship was literally permeated with a network of regular steamship communication. However, the most common means of tourist communication in Polesia in the 1920s and 1930s was a kayak. The centers of tourism in the voivodeship were mainly cities (primarily Pinsk and Brest, as well as others), which were the administrative, economic and cultural centers of the region. It was in them that most of the accommodation facilities (hotels, inns, furnished rooms, camp sites, etc.) and public catering (restaurants, cafes, taverns, etc.) were concentrated.

Key words: tourism, history of tourism, tourist infrastructure, Polesie voivodeship, interwar period.

Міжвоєнне Поліське воєводство умовно можна поділити на дві частини: область пріоритетного розвитку туризму на основі відвідування об'єктів історико-культурної спадщини та область пріоритетного розвитку туризму на природній основі. Перша область займала захід і північ воєводства, досить непогано пронизані залізничними та автомобільними шляхами комунікації. Друга охоплювала східну і південну частину регіону, відвідування яких із туристичними цілями було можливо практично виключно водним шляхом. Туристам рекомендувалося відвідувати цей регіон у період із червня по серпень.



В адміністративному центрі воєводства, в місті Бересті головною туристичною принадою вже тоді була фортеця, хоча її відвідування тоді і не носило настільки масового характеру, як пізніше. Для відвідування фортеці необхідно було пред'явити посвідчення особи й отримати спеціальний пропуск, бо в той час фортеця була місцем розташування військових. Будь-якого організованого екскурсійного обслуговування відвідувачів у фортеці передбачено не було.

Серед замських екскурсій із Берестя популярністю користувався туристично-екскурсійний маршрут у с. Скоки – місце народження і частого перебування письменника, історика і громадського діяча Юліана Урсин-Немцевича. Відвідувачі мали змогу оглянути фамільний маєток Немцевичів із палацово-парковим комплексом і каплицею [1, л. 29].

Також на південь від Берестя в околицях м. Малорита в літню пору року численні відпочиваючі прямували в с. Олтуш і с. Оріхове, де знаходяться мальовничі озера з такими ж назвами. У селі відпочиваючим в оренду пропонувалися літні будиночки та інший нічліг, була пошта і лікар. Як сувеніри туристи купували за доступною ціною місцеві ткани, рушники і елементи традиційного поліського костюма. Місцеві озера вважалися самим рибним місцем на всьому Поліссі. З Олтуша і Оріхове туристи легко могли дістатися і до інших озер Шацької групи вже у Волинському воєводстві.

Ще одним популярним напрямом відпочинку було відвідування Споровського, Чорного і Білого озер [2, с. 259–294]. Відпочиваючі прибували на залізничну станцію в Березі Каргузькій, а далі на роверах або найманим транспортом прямували до озер. На Чорному озері діяв шкільний табір на кілька десятків ліжко-місць, що приймав також і звичайних туристів. На Білому озері туристи могли оглянути численну колонію бобрів.

Одним із найбільш відвідуваних туристсько-екскурсійних маршрутів Полісся в 1920–1930-і рр. був маршрут у м. Косово і с. Меречовщину по місцях, пов'язаних із життям Тадеуша Косцюшко. Цей маршрут активно пропагувався Польським краєзнавчим товариством, Спілкою польських вчителів, харцерськими організаціями, що знаходило підтримку в правлячих колах держави і у керівництва воєводства. Тематику національно-визвольних повстань розкривали також і екскурсії в околиці м. Кобрин: у с. Крупчиці, де біля монастиря кармелітів 6 вересня 1794 р. відбулася битва генерала Кароля Юзефа Сераковського з військами Олександра Суворова; в Савицький ліс, де Ромуальд Траугутт у травні 1863 р прийняв бій на чолі 200 повстанців, а також в Острів'я, де знаходилася каплиця, в якій повстанці під керівництвом Траугутта отримали благословення на початок бойових дій. Дістатися до цих місць туристи могли з Кобрини рейсовими автобусами або скориставшись послугами приватних перевізників.

Економічним і культурним центром Полісся був Пінськ [3, с. 49–51]. У місті було більше двох десятків об'єктів тимчасового розміщення туристів: готелів, мебльованих кімнат і апартаментів. Розміщення на шкільній турбазі місткістю 40 ліжко-місць варто було резервувати за два тижні. У місті можна було орендувати ровери і човни [4, л. 2–3]. Для огляду місцевих пам'яток послуги екскурсодів надавали Б. Воронович, чиновник магістрату, і Ю. Обухівський, вчитель гімназії.

У містах і містечках Полісся також існували готелі і постоялі двори, де група до 10 осіб легко могла знайти нічліг без необхідності попереднього бронювання. Хоча в сільській місцевості практично єдиним об'єктом для розміщення туристів, за винятком приватних будинків місцевих жителів, були школи (якщо вчитель залишався там на період літніх канікул).

У Пінську було 13 готелів та 5 мебльованих кімнат, кращими з яких були: «Англійська» на вул. Косцюшко (номери по 3–6 злотих), «Варшавський» на вул. Косцюшко 35 (2–3,5 злотих), «Брістоль» на вул. Набережної 62 (по 2–2,5 злотих з особи на добу), «Піна» на вул. Огінського 1 (2,5–3 злотих), «Венеція» на вул. Набережна 62 (2–2,5 злотих), «Полісся» на вул. Колійні 60 (номери по 1 злотому), «Європейський» на вул. Жвірки і Вігури 4 (2–3 злотих), «Париж» на вул. Францисканської 4 (1,5–2 злотих за добу), «Пінчер» на вул. Смольной 2 (1,5–2 злотих з особи за добу), «Зоря» на вул. Завальній 59 (1,5–2 злотих), «Швейцарія» на площі 3 травня 75 (2,5 злотих на добу).

Готелі Давид-Городку призначалися для «дуже невибагливих туристів» – це заклади Кушнера на 5 місць на вул. Пілсудського, заклад Фрідмана на вул. 3 травня, «Вогнище» Союзу польських вчителів, а також заклади Брегмана і Лур'є – всі по 1,5 злотих за ніч з особи. Знайти нічліг у Мікашевичах можна було за 2–2,5 злотих. Серед постоялих дворів Кам'янця-Литовського найкращим вважався готель Гальперна з нічлігами по 2 злотих за кімнату, в містечку групи могли також зупинитися в спеціальному приміщенні в Народному домі або у священика.

У Бересті найбільшими готелями були «Англійська» на вул. Садовій 15 (3–5 злотих), «Асторія» на вул. Сенкевича 12, «Центральний» – вул. Білостоцька 23, «Краківський» на вул. Стецького 6, «Польський» на вул. Стецького 36. У більшості з них номери коштували 2,5–3,5 злотих за номер на добу. У Жабинці невеликий готель знаходився відразу навпроти залізничного вокзалу і коштував приблизно 1,5 злотих.



У Малориті було два готелі: на вул. Мостицького та на вул. Пілсудського – обидва на 6 місць по 1 злотому. В Оранчицях заклад тимчасового розміщення туристів надавав свої послуги за ціною 1,5 злотих за номер на добу і знаходився поруч із залізничною станцією. У Пружанах найбільшими готелями були «Варшавський», «Краківський» та «Віленський» – все на вул. Домбровського, «Білостоцький» – на розі пл. Ринок та вул. Різницької, готель Цукермана знаходився на розі вул. Пацевича та вул. 3 травня, аналогічний заклад Голубовича – на розі вул. Кобринської та вул. Домбровського, заклад Мостовського – на вул. Домбровського; всі вони коштували приблизно 2,5–3,5 злотих за номер на добу і були розраховані максимально на 7–10 постояльців кожен. У Березі-Картузкій були готелі Селецького, Серліна і «Краківський» – все на вул. Шосейній, коштували 2–2,5 злотих і були розраховані на 6–10 місць. У м. Косово найкращим вважався готель «Купецький» на вул. Косцюшка, розрахований на 8 місць по 2 злотих. У Ганцевичах були готелі Сагалова, Слуцького, Лисиці та Викровицького – все по 1,5 злотих за номер. У Великих Чучевичах групи по 4–5 осіб зупинитися могли в апартаментах Урецького і Мишалова. У Лунінці кращими готелями вважалися «Варшавський» (найбільший), «Брістоль» і заклад Музиканта – все надавали нічліги за ціною в 2–3 злотих. У Століні діяв готель Глейбермана на 9 місць і Радкевича на 10 місць. У Кобрині були готелі Абрамовича на вул. Пілсудського 17 на 6 номерів по 3 злотих кожен, «Збар» на вул. Пілсудського 19 – по 1,5 злотих за номер, «Влодавський» на вул. 3 травня 15 – за 2 злотих, «Полісся» на вул. 3 травня 17 – також по 2 злотих за номер на добу, а також заклади Гінзбурга на вул. 3 травня (1 злотий за ніч) і Вайнштейна на вул. Косцюшко 62. В Антополі був постійний двір Хаїма Винограда. У Дрогичині було кілька готелів, найкращим з яких був готель Сидрера з 6 номерами по 2,5 злотих кожен. У Хомську готель Якобсона розміщувався на пл. Ринок. У Янові-Поліському було кілька готелів, найкращим і найбільшим був готель Снітовського з номерами по 2 злотих [5, с. 51–54].

У Поліському регіоні шкільні екскурсійні групи приймали на турбазі Брестської гімназії ім. Р. Траугутта на вул. Міцкевича 7, розрахованій на кілька десятків туристів одноразово. На Чорному озері в околицях Берези-Картузкої діяла шкільна турбаза, здатна прийняти одноразово кілька десятків туристів. У Пінську турбаза для великих туристичних груп знаходилася біля Шкільної пристані на р. Піна і вміщала до 40 осіб, перебування на турбазі коштувало 20 грошей, місця слід було письмово бронювати мінімум за 2 тижні.

Найбільш популярними ресторанами і кафе міжвоєнного Берестя були «Бар» на вул. 3 травня, Громадянський клуб на вул. 3 травня 40, «Кресувка» на вул. Стецькевича 29, кафе і кондитерська «Майорка», кафе Скибинського і «Світязянка» – все на вул. 3 травня. У Малориті діяв ресторан Шпрейера на вул. Пілсудського, де обіди в середньому коштували до 1 злотого. У ресторані в Жабинці, який знаходився прямо в будівлі залізничного вокзалу, можна було пообідати приблизно за 1,5 злотих, аналогічно коштували обіди і у Карвівської, чий заклад знаходився на вул. Косцюшка 25. Кращий ресторан Пружан знаходився в Громадянському клубі по вул. 3 травня. У Косово ресторан Бачинського знаходився в Клубі офіцерів резерву на пл. Ринок і надавав обіди по 1 злотому. Також у Косово туристи могли поїсти в Народному домі на розі в бік Меречівщини. А в Ганцевичах були ресторан Красинського, що надавав обіди по 1 злотому, і кафе Грабського. У Лунінці, крім ресторану на вокзалі, можна було поїсти в «Лотосі», «Золотому Розі» і кафе Лазаревича. У Століні ресторан діяв при Громадянському клубі на вул. Липовій. У Кобрині були ресторани «Селянка», «Затишшя» і «Відродження» – всі на вул. 3 травня (обіди по 1,2–1,5 злотих). В Антополі була корчма Хаїма Винограда з обідами по 1 злотому. В околицях Антополя туристи могли знайти харчування в маєтці М. Родзієвич, яка влітку безплатно «для мандрівної людини буханець хліба і стакан солодкого молока завжди давала». У Дрогичині поїсти можна було в їдальні при клубі чиновників поруч із будівлею староства. У Хомську ресторан Якобсона розміщувався на пл. Ринок. У Янові-Поліському найдостойнішим вважався ресторан Гадомського. У Пінську ресторани і кафе діяли практично при всіх великих готелях, але найбільш популярним у місті рестораном був заклад Григоровича на розі вул. Косцюшка і Огінського. Найкращим рестораном у Давид-Городку вважалася «Варшав'янка» на вул. Косцюшка, де пообідати можна було за суму від 1,5 злотих. Пообідати в Мікашевичах можна було за 1,2 злотих. Серед корчм Кам'янця-Литовського найкращим вважався заклад Гальперна з обідами по 1 злотому за комплекс страв.

Зародження водного туризму на Поліссі було пов'язане з діяльністю місцевої філії Бюро подорожей «Орбіс», а також Пінського відділення Польського краєзнавчого товариства, які активно пропагували у всій міжвоєнній Польщі водні подорожі річками Піна, Ясельда, Прип'ять, Горинь і Стир, а також Огінським каналом. У 1930-і рр. з Пінська в різні куточки Полісся курсувало не менше 15 пароплавів, у тому числі на оз. Вигонощанське Огінським каналом, у Давид-Городок по Прип'яті і Горині, а також у Луцьк по Прип'яті і Стиру [6, л. 3–14].



Доволі скромна мережа шляхів сполучення визначала слабкість розвитку на Поліссі економіки загалом і туризму зокрема. Водні шляхи відігравали певну роль лише у внутрішньорегіональній комунікації. Мережа залізниць на Поліссі становила лише 770 км, ще на 200 км по Полісся простяглися вузькоколіїні залізниці. Дуже скромна мережа залізниць доповнювалася вкрай малою протяжністю доріг із твердим покриттям – загалом 710 км. Пінський, Лунінецький і Столінський повіти не мали таких доріг взагалі [7, с. 49]. Єдиною трасою, яка давала змогу туристам подорожувати регіоном на колесах, була мощена дорога Влодава – Кобрин – Івацевичі – Стовбці. Для подорожей ровером або човном як відправна точка найчастіше туристами вибирався Пінськ. На деяких же маршрутах існувала навіть регулярна автобусна комунікація. Через вкрай низьку щільність населення, особливостей рельєфу, великих відстаней між населеними пунктами, складної і заплутаної системи доріг і стежок цей регіон був непідходящим для піших походів. До Берестя три рази на добу прибували швидкі поїзди з Варшави. Автостанція знаходилася на вул. Ягеллонській. До Варшави автобуси відправлялися два рази на день і коштували 9 злотих, до Кобрини – два рази (3 злотих), до Берези-Картузької – раз на день (6,5 злотих) [8, с. 6–12].

Водний маршрут із Пінська до Луцька по р. Струмень і р. Стир становив близько 300 км на маршруті діяла регулярна пароплавна комунікація. Час поїздки пароплавом із Пінська до Луцька становив 40 годин, у зворотний бік – 30 годин. Для груп туристів від 5 осіб діяла знижка на квитки в розмірі 50%. Маршрут активно використовувався і для сплавів на байдарках. Для них час проходження збільшувався як мінімум у два рази. Пароплавний маршрут Пінськ – Любешів по р. Струмень, р. Прип'ять і р. Стохід налічував 100 км і займав близько 9 годин. Тут також діяла знижка в 50% для туристів в каюти 1 і 2 класу. Водний шлях пароплавом із Пінська у Телехани Піною, Ясельдою і Огінським каналом становив 82 км і займав 9-10 годин. За бажання можна було орендувати пароплав і продовжити маршрут Огінським каналом до озера Вигоновського. Це був один з найбільш мальовничих маршрутів, який користувався стійким попитом.

Найбільш зручним засобом пересування по Полісся для туристів був каяк. Цей вид туристичного транспорту давав змогу відвідати практично всі найбільш цікаві для туристів принади регіону. Одна пристань у Пінську знаходилася на р. Піні навпроти вул. Гімназійної, друга – між оз. Пінським і мостом через Піну. Орендувати моторний човен на 1 годину в Пінську коштувало 3 злотих, весловий човен – 60 грошів. Для річкової прогулянки з Пінська до Дубоя в місті можна було орендувати пароплав на 70–80 місць за 60–70 злотих, менший – за 30–40 злотих (4 години в кожен бік). Піна утворює на цьому маршруті долину шириною до 6 км, має низькі береги, вкриті лісом або річковою рослинністю. Огінський канал пролягав по лісистій, слабозаселеній місцевості з досить монотонними пейзажами. Час проходження цього маршруту на байдарках становив близько 18 годин, нічліг можливий був тільки в Городищі і Телеханах. Одним із найкоротших пароплавних маршрутів із Пінська був маршрут у с. Лемешевичі по Струменю. Становив він близько 20 км і займав 4 години в обидві сторони. На маршруті також діяли знижки для туристів. Трохи більшим був маршрут із Пінська до с. Вуйвичі по Струменю і Прип'яті протяжністю в 55 км, проходження яких пароплавом займало близько 7 годин. Населені пункти на ньому розташовувалися на значній відстані від річки, тому при сплавах на байдарках (9-12 годин) можливостей для ночівлі не під відкритим небом на ньому було не так і багато [9, с. 252–266].

У Давид-Городок із Пінська можна було потрапити пароплавом через Струмень, Прип'ять і Горинь, подолавши шлях у 120 км за 10 годин. За своїми характеристиками це був один із найкращих маршрутів для сплавів на байдарках у всій міжвоєнній Польщі.

Як і на більшості інших поліських водних маршрутів, труднощами тут були пошуки ночівлі та харчування. З Давид-Городка по Горині і Прип'яті можна було відправитися в Лахву. Пароплав долав цей шлях у 40 км за 5 годин. Шлях же в 50 км із Давид-Городка до залізничної станції Горинь по однойменній річці пароплавом становив 9 годин проти течії і 6 за течією. Це був досить мальовничий маршрут. Річка, підмиваючи лівий берег, оголювала різні геологічні шари, в яких іноді зустрічалися навіть великі шматки бурштину. Цей маршрут на байдарках вдавалося подолати за один день. Найдовшим байдарковим маршрутом на Поліссі був шлях Влодава – Давид-Городок довжиною 329 км. Водний шлях із Пінська до Берестя становив 214 км по Піне до с. Кужеличин, де переходив у Королівський (тепер Дніпро-Бузький) канал протяжністю 79 км, який близько с. Муховлоки переходив у р. Мухавець, що впадає потім у Західний Буг у районі Брестської фортеці. Пропливши 92 км по Західному Бугу, можна було потрапити з Влодави до Берестя [9, с. 260–261].

По Ясельді байдарками можна було проплити з Берези-Картузької в р. Струмень, подолавши 180 км шляху. Проходячи 171 км річками Стохід, Прип'ять і Струмень, любителі водного спорту сплавлилися від залізничної станції Майдан в Пінськ. Від залізничної станції Вижва по річках Вижівка і Прип'ять,



а також Біловезькому і Королівському каналах можна було на байдарках пройти шлях до Берестя або Пінська [9, с. 263].

Таким чином, Поліське воєводство в міжвоєнній Польщі спеціалізувалося на водному туризмі, основною формою якого були різні сплави по річках на човнах і байдарках. Подорожувати по поліських річках можна було також і на пароплавах, які курсували регулярно майже по всьому регіону. Туристична інфраструктура у вигляді місць тимчасового розміщення і громадського харчування була лише в порівняно великих містах. Перебування ж туристів поза межами населених пунктів з урахуванням невеликої щільності населення ставало досить автономним, вимагало відповідної організації і витривалості.

Література:

1. Державний архів Брестської області. Ф. 1. Оп. 1. Д. 891.
2. Бель А.В. Развіццё турызму ў паўночна-ўсходніх ваяводствах міжваеннай Польшчы: пачатак складання мазаікі. *ARCHE*. 2014. № 7-8. С. 259–294.
3. Кабот Т.Ф. Туризм на Полесье (1921–1939 гг.). *Вестник Брестского государственного технического университета*. 2010. № 6. С. 49–51.
4. Державний архів Брестської області. Ф. 1. Оп. 4. Д. 1763.
5. Ганский В.А. *Туризм в Западной Беларуси (1921-1939 гг.)*. Даугавпилс : Латгальская академия, 2017. 216 с.
6. Державний архів Брестської області. Ф. 1. Оп. 8. Д. 1654.
7. Цихорацки П. Ильин А.Л. Развитие туризма на территории Полесского воеводства в 30-х гг. XX в. *Туризм и гостеприимство*. 2018. № 1. С. 47–54.
8. Гецэвіч А.К. Транспарт і шляхі зносін у Заходняй Беларусі (1921–1939 гг.). *Веснік Гродзенскага дзяржаўнага ўніверсітэта імя Янкі Купалы. Серыя «Гісторыя»*. 2015. № 3. С. 6–12.
9. *Przewodnik po Polsce: w 4 t. / pod red. S. Lenartowicza*. Т. 4: Polska Północno-Wschodnia. Warszawa : Nasza księgarnia, 1935. 362 s.