#### Частный коммерческий колледж

## **Кафедра туризма**

##### Зарождение туризма в Греции

##### Реферат

**Студент: О. Колтун**

**Преподаватель: И. Евгеневна**

###### Таллинн

2000

## План

1. Введение с.3
2. Влияние географического положения на установление законов и обычаев стран с.4
3. Мифы с.4
4. Путешествия великих людей с.5
5. Море --- источник торговли и пропитания с.6
6. Первое морское путешествие с.7
7. Начало кораблестроения с.9
8. Сухопутные путешествия

 8.1.Сроительство дорог в древней Греции с.11

 8.2.Транспортные средства с.12

9. Гостеприимство в древней Греции

 9.1. Проксены с.13

 9.2. Постоялые дворы и трактиры с.15

 9.3. Обустройство портов и строительство гостиниц с.15

10. Связь в Греции

 10.1. Почта с.16

 10.2. Гемеродромы и гонцы. Тайные переписки с.17

 10.3. Организация почтовой связи с.18

11. Заключение с.19

12. Список использованной литературы с.20

Введение

Во II в. н. э., люди путешествовали далеко и часто, даже просто в туристических целях: многим доставляло радость увидеть чужие города и страны. Но, конечно же, не туризм дал начало поездкам и походам. Такой мотив мог появиться лишь тогда, когда античные государства уже стабилизировались, дороги стали доступны и безопасны, средства связи отвечали потребностям и интересам путешествующих, а уровень культуры обусловил широкое стремление к поиску и познанию чего-то нового. Ни в одной стране , и в Греции также, мы не установим какой-либо определённой даты, под которой было бы записано имя первого путешественника – человека, впервые покинувшего здешние места в поисках новых земель. В самой Греции люди рано должны были начать ездить из государства в государство. Помимо целей политических, этого требовала и повседневная жизненная практика: разнообразие географических и экономических условий в стране заставляло даже обитателей самых отдалённых друг от друга областей вступать между собой в контакты и поддерживать эти взаимные связи веками.

##### Влияние географического положения

**на установление законов и обычаев стран**

 Поддерживание контактов между разными народами отнюдь не было лёгким делом, ведь каждое из государств имело свои особые законы и установления, приспособленные к местным условиям. Достаточно вспомнить разговор Афинянина и Клиния с острова Крит у Платона. «Я думаю, чужеземец, -- говорит Клиний, -- всякий легко поймёт наши установления. Ведь вы видите природу местности всего Крита: это н равнина, как Фессалия. Поэтому-то фессалийцы больше пользуются конями, мы же -- пешими бегами. Неровность местности более подходяща для упражнения в пеших бегах; из-за неё и оружие по необходимости должно быть лёгким, чтобы не обременять при беге : для этого, по своей лёгкости, кажутся подходящими лук и стрелы.» (*Платон*. Законы, I, 625, d---e).

 В Греции её рельеф и почвы не благоприятствовали развлекакельнымпутешествиям ради удовоьствия. К далёким походам и поездкам побуждала необходимоть – торговые связи, иная экономическая деятельность, культовые традиции, наконец, политические дела и военные экспедиции.

**Мифы**

 Походы получали своё отражение и в мифах: Троянская война, поход аргонавтов во главе с Ясоном в Колхиду за «золотым руном», поход в Лидию – за песком златоносных рек, во Фракию и на остров Тасос – за драгоценной рудой. Далёкое героическое плавание Геракла на запад, до названных его именем Геркулесовых столбов ( ныне Гибралтарский пролив). Кроме того, толпы людей передвигались из города в город, направляяськ святилищам какого-либо местного божества и праздники – общегосударственные, как, например, Панфинейские, или общегреческие, как Олимпийские игры. Особенно часто посещали греки святилища Асклепия, ища там чудесного исцеления от недугов.

**Путешествия великих людей**

Когда в Элладе стали появляться громкие имена философов, поэтов, учёных, местные владыки охотно приглашали их к своим дворам, одни – из интереса и любви к искусствам и наукам, другие – из тщеславия. Так, в VII в. до н. э. Много путешествовал афинский законодатель Солон, побывавший и в Египте, и на Кипре, и в Лидии, где его принимали цари. Эсхил и поэт Симонид ездили к Гиерону Сиракузскому. В VI вв. до н. э. гостем самосского тирана (правителя- узурпатора) Поликрата не раз бывал поэт Анакреон. Немало странствовал в своей жизни и Платон: он гостил в Южной Италии, в Египте и на Сицилии у Дионисия II.

 Наконец, за пределы отчего края отправлялись и те, кого гнали в дорогу пытливость и любознательность или же страсть к приключениям и смелым авантюрам.

**Море --- источник торговли и пропитания**

 Греки знали, каким грозным и коварным бывает море, но знали и его красоту и те выгоды, которые оно им несло. Вероятно, их влекло к морю и то, Что земля, суша не могла обеспечить в достаточной мере существование древних греков. Плодороднои земли в Греции всегда не хватало, но и та, что была, оказывалась не слишком-то щедрой к местным земледельцам и не обещала им многого.

 Грекам приходилось искать иные пути развития и добывания материальных благ. Бороздя моря, греки открывали для себя и дополнительные источники пропитния, скрытые в пучине, равно как и сокровища морского дна. Неразрывное совместное существование с Посейдоновым царством было для греков жизненной необходимостью. Тому способствовали и развитая сеть портов, и прогресс судоходтва, и успехи кораблестроителей, и рост рыболовного промысла и использования подводных богатств. Выражением особой близости, душевной связи обитателей Эллады с морем стали многочисленные оисания морскои стихии, вообще морские мотивы, пронизывающие всю греческую литературу начиная с Гомера.

 Греки рано научились выбирать наиболее благоприятное время для навигации, когда можно было без опаски выходить в море. Уже в конце VIII – начале VII в. до н. э. греческие мореплаватели следовали советам поэта Гесиода:

И дожидайся, пока не настанет для плаванья время.

В море тогда свой корабль быстроходный спускай и такою

Кладью его нагружай, чтоб домой с барышом воротиться…

*Гесиод.*

 На земле, на суше жизнь была более долговечной, но условий к существованию греки находили там мало. Спасали жителей Эллады заморская торговля и рыболовство.

 В искусстве кораблестроения греки могли многое позаимствовать у сведущих в этом деле финикийцев. Для осады Трои был отправлен огромный флот, и не было в Греции правителя, который бы не пополнил военные силы царя Агамемнона своими кораблями. Всего было собрано примерно 90 кораблей.

 Корабли нужны были и тем, кто пускался в опасное плавание к ещё не изведанным берегам, надеясь отыскать новые земли, новых торговых партнёров или просто удовлетворить вечное человеческое любопытство: что там вдали? Из Греции первым в западную часть Средиземноморья попал, по-видимому, в 660 г. до н. э. Колай с острова Самос, доплывший до финикийской колонии Гадес. Немного спустя, в 600 г. до н. э., граждане Фокиды основали в устье Родана (Роны) Массилию (ныне Марсель), ставшую соперницей Карфагена, заложенного финикийцами в IX в. до н. э. в Северной Африке.

**Первое морское путешествие**

 Первым греком, решившим отправиться дальше по морю, в ещё не известные древним воды, был Пифей из Массилии в IV в. до н. э., в эпоху Александра Македонского. Он пустился в плавание из Гадеса в Испании, обогнул Британию, добрался до северных берегов Шотландии и до таинственного острова Туле, затем, держа курс вдоль побережья Северного моря, достиг устья Эльбы и Ютландии. Предполагается, что он совершил это далёкое плавание с торговыми целями, в поисках олова м янтаря. Сам он описал своёпутешествие в сочинении «Об Океане», которое, однаго, не сохранилось и известно нам лишь в отрывках и в латинской переработке. Странствия отважного грека длились, по-видимому, около восьми месяцев (с марта по октябрь); после 11 ноября, учитывая метеорологические условия и будучи верны старой мореходной традиции, греки уже не выходили в море. Есть основания считать, что Пифея снарядили и отправили в путь местные купцы или городские власти, находившиеся под значительным влиянием торговцевю Вероятно, поход этот держали в тайне, опасаясь конкуренции, и потому трактат Пифея или эго отчёт о поездке был по его возвращении домой скрыт ото всех и где-то спр ятан.

 Одни античные и писатели (Дикеарх, Полибий, Артемидор, Стабон) критиковали географические суждения Перфея, некоторые даже считали его рассказы чистым вымыслом и ложью. Другие (Тимей, Ксенофон из Лампсака, Посейдонии, Кратет из Пергама, а особенно астрономы Эратосфен и Гиппарх) высоко ценили его свидетельства, Считая, что его экспедиция способствовала развитию астрономии, основанной на научных данных. Современные исследователи видят в Пифее крупнейшего среди древних путешественников-первооткрывателей, хотя в истории его поездки на север по-прежнему много несного: дата её, подробности маршрута.

**Начало кораблестроения**

 С течением столетий примитивная лодка должна была претерпеть немало изменений, чтобы стать со временем могучим кораблём, способным взять большой груз и совершить далёкое плавание. Ещё гомеровы «корабли» были собственно ладьями, без палубы, с одним рядом вёсел вдоль бортов. Палубное судно появилось лишь в VII в. до н. э., с командой, состоящей из 50 гребцов; отсюда его название --- пентеконтера (от «петеконта» -- пятьдесят). Затем стали строить корабли с двумя рядами вёсел, так называемые диеры, а с VI в. до н. э. --- трёхрядные суда, триеры, у которых три ряда вёсел располагались один над другим. Длина триеры составляла около 40---50 м, ширина --- 5—7 м. Корабли эти были оборудованы таранами, находившимися ниже носа судна: это была прочная балка с тремя острыми выступами, обшитыми бронзой. Такая конструкция триеры была рассчитана главным образом на морские сражения, в которых тараном поражали неприятельские суда. Изобретателем триеры считается Аминокл из Коринфа. Знаменитый корабль Птолемея IV достигал 122 м в длину и 15 м в ширину. Вёсла длиной 17 м обслуживала команда матросов, составлявшая почти 4000 человек. По всей вероятности, это судно не принимало чуастия в боевых действиях и было скорее показательной моделью. Впрчем и торговые суда делались всё больше и выглядели всё эффектнее.

 Один из таких кораблей описывает Лукиан в диалоге «Корабль, или Пожелания». Герой объясняет, что покинул своих товарищей, чтобы посмотреть на великолепный корабль: «Бродяга без дела, узнал я, что припрыл в Пирей огромный корабль, необычайный по размерам, один из тех, что доставляют из Египта в Италию хлеб…». Он описать красоту снаряжения этого корабля: «Окраска, верхний парус, сверкающий, как пламя, а кроме того, якоря, кабестаны и брашпили, и каюты на корме --- всё это мне кажется достойным удивления. Говорят, что корабль везёт столько хлеба, что его хватило бы на год для прокормления всего населения Аттики» ( *Лукиан*. Корабль, или Пожелания, 1, 4---6).

 В состав судовой команды обычно входили: рулевой – кибернет, маневровый, стоявший на носу корабля, штурман, затем келевст, рукрврдивший гребцами с помощью искусного флейтиста который, играя на своём инструменте, задавал ритм и темп тем, кто сидел на вёслах. Наконец, должны были быть помощники капитана, ведавшие административными и хозяйственными делами, и сами гребцы. Гребцами были главным образом бедняки, зарабатывавшие таким тяжёлым трудом себе на пропитание, или рабы. Впрочем на двух афинских судах «Парал» и «Саламин», которые использовались только для государственных надобностей (например, для переврзки послов в заморские страны), команда всегда состояла из свободных граждан.

 Кроме бурь и подводных скал мореплавателям зачастую угрожала ещё одна опасность: пираты. Особенно опасными стали морские разбойники в более поздние времена, и Лишь римляне смогли очистить от них Средиземное море, обеспечив судам безопасное плавание.

**Сухопутные путешествия**

**Сроительство дорог в древней Греции**

 Как ни удивительно это может показаться, но грекам было намного легче путешествовать в далёкие заморские страны, чем по своему родному краю. На греческих землях не было хороших дорог, ни даже просёлков, по которым могли бы свободно проезжать повозки. Вместе с тем уже у Гомера упоминаются мощёные дороги, а раскопки на территории древней Трои и в Кноссе крито-микенской эпохи подтверждают, что не было поэтическим вымыслом слепого певца. Такая дорога имела в основании каменные блоки, скреплённые между собой гипсом и залиты сверху слоем глины, поверх которого укладывали уже каменную плитку. Посередине пролегал тракт для повозок, а по обе стороны от него --- тропинки для пешеходов. На сырых, болотистых почвах устраивали земляные насыпи, на крутых склонах гор высекали порой ступени.

 Стоит отметить, что в классический период истории Греции развитие дорожной сети ограничивалось прокладыванием новых трасс и выдалбливанием в грунте колеи для колёсного транспорта; мощеные же дороги встречались ещё редко. Удивительно, что греки, достигшие стольких вершин в технике, архитектуре, иных искусствах древнего мира, никогда не строили таких дорог, какие создавали и какими справедливо гордились римляне.

 Дороги у греков были узкие, двум повозкам очень трудно было разминуться, и даже пеший путник должен был сойти с дороги, чтобы повозка могла проехать.

**Транспортные средства**

 Литературные памятники сообщают нам мало сведений о разных типах дорожных повозок. В греческих текстах повозки обозначаются многими терминами, но трудно определить, о каком типе экипажа или кибитки идёт при этом речь. Известно несколько названий повозки, или колесниц: «охема», «охос», «дзигон», «охос поликос». Иногда один и тот же термин обозначал повозки самого разного типа и предназначения: так, словом «арма» называли не только крытую коляску, на которой полагалось ехать невесте во время свадебных торжеств и которая поэтому отличалась и удобствами, и изящной отделкой, но и военную повозку, запряжённую конями, где могли разместиться двое: один из них был возницей, а другой , вооружённый копьём, сражался с противником.

 Подробности устроиства транспортных средств в Греции нам не известны, однако, принимая во внимание особенности рельефа Эллады, мы вправе предполагать, что повозки были лёгкими и имели достаточно высокие и прочные колёса.

 Обычай ездить верхом на ослах и на них же перевозить поклажу был распространён у грекрв в течение многих столетий.

 Интересны в этом отношении и различные документы, записанные на папирусе, в особенности контракты с актёрскими труппами. В документах этих точно оговорены условия: размеры вознаграждения артистам и средства передвижения, им предоставляемые. Так, например, в папирусе 237 г. н. э. некий антрепренер приглашает для десятидневных выступлений танцовщиц, обязуясь платить им 36 драхм в день и ещё сверх того вознаградить их зерном и готовым хлебом. Для поездки тула и обратно танцовщицам выделялись в их полное распоряжение три осла. Приглашая в свой город гимнастов и флейтистов, другой антрепренер также обещает им на время путешествия четырёх ослов и столько же на обратную дорогу.

 Ещё одно средство передвижения, известное древним, --- носилки, форион. В классической Греции они были мало распространены: ими пользовались главным образом старики и больные. В эллинистическую же эпоху, под влиянием восточного этикета, носилки стали модным и весьма элегантным способом путешествий.

**Гостеприимство в древней Греции**

**Проксены**

 Передвижение на повозках по трудным дорогам, поездки верхом, а тем более пешие походы занимали подчас немало времени. И во время этих поездок люди чаще всего останавливались у знакомых, а в тех местностях, которые были связаны с родным городом путешественника договором овзаимном гостеприимстве, проксении, вновь прибывших опекало особое должностное лицо --- проксен. Договор о проксении обязывал предоставлять гражданам обоих городов приют и покровительство. Большое значение греки придавали проксении и соблюдению связанных с ней взаимных обязательств, даже божественным покровителем гостеприимства считался верховный бог Зевс, который среди многих других своих прозвищ имел также прозвище Зевс Гостеприимный. Функции просена соответствовали до некоторой степени обязанностям нынешнего консула, однако в отличие от консула проксеном мог быть только местный житель, а отнюдь не представитель государства, с которым поддерживались отношения проксении. Должность была либо наследственной, либо доставалась тому, кого семейные или дружеские узы связывали с кем-либо из горжан государства.

 Если в город приезжал по служебным делам представитель государственной власти, к его прибытию надлежащим образом готовились. Так, в Египте на одном из папирусов был составлен документ, относящийся к 244 г. н. э. Это отчёт некоего управляющего округом наместнику в Файюме (Нижний Египет) о подготовке к приезду туда самого наместника. В документе, в частности, говорится: «Мы одолжили одновременно пять ослов для поездки верхом… кроме того, снарядили сорок слов для перевозки поклажи и занимаемся тем, что необходимоподготовить в дорогу…»

**Постоялые дворы и трактиры**

 Когда человек отправлялся в город, где небыло проксена для прибывших из его родного края, или когда в путешествие собирался бедняк, не имевший каких-либо знакомств или связей, он брал с собой запасы продовольствия и одежды. Постоялые дворы, трактиры, где можно было бы остановиться, переночевать, далеко не отличались удобствами.

 Кормили на постоялых дворах плохо. Если то, что мог предложить хозяин --- пандокевтр не устраивало гостя и он хотел большего, он должен был сам закупать провизию на рынке и приносить её трактирщику, чтобы ему приготовили те или иные блюда. В подобных условиях путешественнику необходим был помощник-раб, а когда благосостояние греков и их потребность в комфорте возросли, свободные граждане путешествовали уже с многочисленной свитой.

**Обустройство портов и строительство гостиниц**

 По мере того как развивалась торговля и строились новые порты, древние всё больше заботились о создании удобных помещений для иноземных гостей --- купцов, паломников и просто любознательных путешественников-туристов. Хорошо сознавая какое значение имело соответствующее благоустройство портов не только для удобства приезжих, но и для роста государственных доходов, Ксенофонт пишет: « Когда составится капитал, то хорошо и полезно построить для судохозяев около пристаней городские гостиницы… а для купцов --- соответствующие места для купли и продажи, для отправляющихся же в город такие же гостиницы в городе. А если бы устроить помещения и лавки и для мелких торговцев --- в Пирее и в самом городе, то это доставило бы городу и украшение, и большие доходы…» (*Ксенофонт.* О доходах, III, 12---14).

**Связь в Греции**

**Почта**

 Не всегда время, расстояния и иные обстоятельства позволяли совершить далёкое путешествие и завязать личные контакты на месте. Сплош да рядом приходилось довольствовться перепиской. Организованной системы почтовой связи грекам понадобилось ждать довольно долго --- в этой области их значительно опередила Персия, ставшая первым государством, которое завело у себя хорошо организованную почтовую службу. Посыльные, которых греки называли «ангарой», передвигались по стране с большой скоростью. Так, то Суз до Эфеса (расстояние 2500 км) они добирались всего за 150 часов. Поскольку возили они главным образом корреспонденцию служебную, относящуюся к нуждам управления, то особое значение придавали сохранению государственной тайны, а потому должность руководителя аппарата связи доверяли лишь людям знатного, известного в Персии рода. Например, при Артаксерксе II должность эту занимал родственник персидского царя Кодоман, будущий царь Дарий III.

 Греция же, как уже говорилось, далеко отставала в этом отношении от Персии, ибо вплоть до эпохи эллинизма не имела организованной почтовой службы. Если обстоятельства требовали письменного общения, заставляли перелать в другой город какие-либо сведения, то корреспонденцию доставляли пешие посланцы --- гемеродромы, гонцы.

**Гемеродромы и гонцы**

**Тайные переписки**

Функции пеших посланцев исполняли молодые, сильные люди, способные бегать на длинные дистанции, ведь они обычно не шли, а бежали, покрывая за день огоромные расстояния. Грекам и в голову не приходило, что гонцов можно менять в дороге: тот же посыльный, которому письмо было вручено, обязан был сам доставить его на место и лично передать адресату. Своеобразной формой обеспечения тайны переписки была система, применявшаяся в Спарте. Люди, желавшие обмениваться корреспонденцией и держать при этом в тайне её содержание, заранее договаривались между собой и заводили палочки идентичных размеров, нарываемые «скиталон». Тот, кто отправлял «письмо», наматывал на свою палочку узкую пососку кожи, на которой и был написан текст послания. Получатель же мог прочесть его перематывая эту полоску на собственную палочку тех же размеров. Понятно, что такая система могла использоваться только людьми, специально договорившимися между собой обо всех деталях.

**Организация почтовой связи**

 Александр Великий, стараясь унаследовать обычаи и порядки персов в разных областях жизни, попытался ввести в своей державе также и их систему почтовой связи, однако план его остался неосуществлённым. Организованная почтовая служба появилась лишь в государстве Птолемеев.

 В одном из папирусных текстов мы находим выдержку из служебной книги, которую вели на почтовой станции около Мемфиса в 255 г. до н. э. Почтовый служащий принимал письма и посылки, регистрировал их и сортировал, раскладывая их по адресам в две группы: в Верхний и Нижний Египет. На каждой такой станции, где сортировали почту, посыльные в установленном здесьпорядке очерёдности принимали корреспонденциюи везли её дальше. Станция близ Мемфиса была, очевидно, важным узловым пунктом, так ка там работал многочисленный персонал почтовых служащих, который принимал письма и посылки четыре раза в день. Персонал состоял из людей, принимающих и разбирающих почту, и из тех, кто развозил её, курсируя между станциями, располагавшимися на опреднлённом расстоянии друг от друга. В места, находившиеся неподалёку от станции, почту доставляли пешие посыльные библиофоры. В районы более отдалённые почту везли на верблюдах, поэтому здесь посыльных называли камелитами (от «камел» – верблюд). Большие транспорты с корреспонденцией отправляли водным путём --- по Нилу.

##### Заключение

## Несомненно, Греция процветала и развивалась благодаря своим умам, но нельзя исключать того, что многое было позаимствовано и у других народов. Тем не менее, то, что Греция занималась «плагиатом», может принести ей только плюс, тем более, что и её достижения использовались в других государствах.

## Развитие туризма в Греции или вернее появление задатков к развитию туризма проходило конечно же не целенаправленно, а благодаря тому, что люди хотели улучшить и облегчить свою жизнь, хотели развивить торговые и дружеские отношения и, наверное, важнейшую роль сиграл человеческий интерес.

## Вот так иногда простое любопытство служит начинанием для развития чего-то нового.

Список использованной литературы

## 1. Фалек. О мореходстве / Пер. Л. В. Блуменау /

 Греческая эпиграмма. М., 1960 г.

1. Плутарх. Сравнительные жизнеописания

 / Изд. Подгот. С. И. Соболевский / 1961-1964. Т. 1-3.

3. Полибий. Всеобщая история / Пер. Ф. Г. Мищенко /

 1890-1899. Т. 1-3.

4. Геродод. История / Пер. Г. А. Стратановскрго. Л., 1972.