

## ВСЕСВІТНЯ ІСТОРІЯ

УДК 379.85

**Ганський В.О.**

Львівський торговельно-економічний університету

### ТУРИСТИЧНІ ФОРМАЛЬНОСТІ МІЖВОЄННОГО ПЕРІОДУ (НА ПРИКЛАДІ ПОЛЬЩІ 1920-1930-Х РОКІВ)

*У статті розкриваються сутність і зміст туристичних формальностей, які застосовувалися до осіб під час в'їзду до Польщі в 1921–1939 рр. Характеризується комплекс документів, що був необхідний туристам для перетину кордону. Аналізуються норми безмитного провезення багажу. Визначається відповідальність за порушення встановлених правил і процедур. Показується алгоритм проходження в той час державного кордону туристами. Наводиться специфіка знаходження на прилеглих до кордону територіях місцевих жителів і туристів.*

**Ключові слова:** туризм, міжнародний туризм, туристичні формальності, державний кордон, міжвоєнний період, Польща.

**Постановка проблеми.** Сьогодні кожен, хто виїжджає за кордон, проходить різні прикордонні та митні процедури в аеропортах, автомобільних та інших пунктах пропуску, які в теорії туризму отримали назву «туристичні формальності». Проте сучасний період в їхній історії скоріше можна характеризувати як відносно ліберальний, у той час як у міжвоєнний період прикордонні та митні правила і процедури досягли максимального рівня складності та бюрократизму. Найбільш яскраво це помітно на прикладі міжвоєнної Польської Республіки, де майже всі світові тенденції митної та прикордонної справи того часу знайшли своє яскраве відображення.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання історії розвитку та нормативного регулювання різних аспектів туризму в міжвоєнній Польщі досліджували у своїх роботах як українські (Т.В. Ковальчук, В. Дмитрук, Я. Верменич, Н. Заставецька, О. Завадська та ін.), білоруські (О.В. Білий, І.В. Мельников, В.О. Ганський, І.В. Тітович та ін.) так і польські вчені (Л. Цвікла, Л. Бутовський, Є. Хельмецький, Є. Гай, С. Лещицький, Я. Умінський та ін.). Однак, незважаючи на це, тема туристичних формальностей, які в 1920–1930-ті рр. стають одними з найскладніших в історії ХХ ст., і сьогодні залишається однією з найбільш недосліджених в історії туризму.

**Постановка завдання. Метою статті** є аналіз змісту і механізмів туристичних формальностей, що застосовувалися до туристів під час перетину кордону в 1920–1930-ті рр. на прикладі польського міжвоєнного законодавства та практики в цій сфері.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Протягом всього міжвоєнного періоду основи перетину польського кордону визначалися Інструкцією Головної комендатури державної поліції. Особа, яка бажала перетнути польський державний кордон у пункті пропуску, була зобов'язана пред'явити контролюючим органам проїзний документ, яким у випадку туристичної поїздки був закордонний паспорт. Якщо кордон перетинав громадянин Польщі, то його паспорт повинен був відповідати певним умовам, в тому числі й по терміну дії. У разі повернення до Польщі, якщо термін дії паспорта закінчився за кордоном, необхідно було проставити у паспорті пролонгацію відповідної польської консульської установи в країні тимчасового перебування. Однак у разі відсутності пролонгації особа не могла бути затримана контролюючими органами, а лише оформлявся протокол про відсутність пролонгації, та його копія направлялася в територіальний орган, що видав паспорт. Крім того, в разі виїзду в паспорті необхідно було проставити

візу територіального органу, уповноваженого на видачу закордонних паспортів за місцем тимчасового перебування на польській території, якщо паспорт був виданий польською консульською установою за кордоном. Подібним вимогам повинна була відповідати і перепустка через державний кордон для мешканців прикордоння. У свою чергу іноземці, які в'їжджали або виїжджали з польської території, повинні були мати візу польської консульської установи за кордоном.

23 грудня 1927 р. президент І. Мостицький видав розпорядження про державний кордон [15, с. 193–201], доповнене 16 березня 1928 р. [13, с. 368–370]. Перетин державного кордону дозволявся на основі відповідних документів тільки через спеціальні пункти пропуску, визначені міністерством внутрішніх справ спільно з міністерством фінансів, а у випадку використання засобів цивільної авіації – спільно з міністерством оборони. Проте міністерства могли делегувати це іншим державним органам. Сухопутні пункти пропуску ділилися на автодорожні та залізничні, морські порти також володіли цим статусом.

Особи, які перетинали державний кордон, підлягали паспортному контролю, який здійснювався прикордонними органами. На невеликих пунктах пропуску ці функції могли виконувати митні органи. Запобігати нелегальному перетину кордону повинна була створена 31 липня 1924 р. Митна служба [17, с. 124–131]. Органом охорони державного кордону була Прикордонна служба, утворена 18 грудня 1918 р. [1, с. 194–199]. До її компетенції належав і контроль руху громадян через пункти пропуску.

Прізвища осіб, які перетинали кордон, фіксувалися у спеціальних списках. Лише в 1931 р., коли була запроваджена спрощена процедура паспортного контролю, запис усіх осіб у спеціальних реєстрах був скасований. Крім того, паспортний контроль на залізничному транспорті повинен був здійснюватися на прикордонних станціях безпосередньо в поїздах. Особи, що не мали необхідних для в'їзду документів, на польську територію не пропускалися.

Статтею 22 розпорядження президента від 23 грудня 1927 р. стверджувалося, що кримінальній відповідальності підлягали особи, які перетнули державний кордон без відповідних документів, у непризначеному для цього місці, всупереч розпорядженням про закриття кордону, якщо документи для перетину кордону були сфальсифіковані чи належали іншій особі. За подібні правопорушення передбачалося пока-

рання у вигляді позбавлення волі на термін до року [15, с. 193–201].

1 жовтня 1938 р. набуло чинності розпорядження МВС, видане спільно з міністерствами фінансів, закордонних справ і оборони, про контроль руху громадян через державний кордон [10, с. 211–219]. Параграфом 1 підтверджувався обов'язок осіб, бажаючих перетнути державний кордон, пройти прикордонний контроль, що полягав у перевірці документів для перетину кордону. Контроль здійснювали органи державної безпеки (органи прикордонного контролю). Згідно з параграфом 16 до таких органів відносилися: поліція, прикордонна служба і корпус охорони прикордоння. Крім того, МВС спільно з міністерством фінансів могло в окремих випадках покласти функції прикордонного контролю на митні органи.

Туристи могли перетинати кордон на основі дійсних закордонних паспортів, виданих польською владою, а також іноземних закордонних паспортів з дійсною польською в'їзною або транзитною візою. Прикордонний контроль здійснювався на пунктах пропуску, а в разі перетину кордону залізничним транспортом – у вагонах поїзда на державному кордоні або на найближчій станції. Додаткові пункти пропуску були організовані на аеродромах і в морських портах. Прикордонний контроль полягав у перевірці наявності документа, призначеного для перетину кордону, його автентичності, посвідчення особи. Якщо в документі був вказаний конкретний пункт пропуску, то ще здійснювалася перевірка перетинання державного кордону саме в зазначеному пункті пропуску. Якщо під час здійснення перевірки у посадової особи виникали сумніви щодо пред'явлених документів, або якщо особа, яка бажала перетнути державний кордон, значилася в списках розшукуваних осіб, то вона затримувалася до з'ясування всіх обставин. Параграф 22 встановлював, що прикордонний контроль в аеропортах, морських портах і на залізничному транспорті відбувався одночасно з митним оглядом, а під час перетину кордону в автомобільних і пішохідних пунктах пропуску – перед митним оглядом.

Для туристів істотне значення мала відповідальність за порушення режиму перебування на прикордонних територіях. Стаття 4 розпорядження Ради державної оборони від 20 липня 1920 р. свідчила, що ширина прикордонної території становила 4 км [16, с. 336–339]. Прикордонна територія ділилася на дві частини – прикордонну зону і прикордонну смугу. У прикордонній смузі протяжністю 2 км від лінії кордону

перебувати дозволялося лише особам, які постійно проживали на цій території, а також особам, які знаходилися у транспортних засобах на дорогах загального користування і їхали у пункти пропуску за умови наявності у них документів для перетину кордону. У прикордонній зоні, що була продовженням прикордонної смуги вглиб території держави на відстань від 2 до 4 км від лінії кордону, заборонялося перебувати поза будинками і присадибними територіями в нічний час, за винятком осіб, які мали спеціальні дозволи. Обмеження щодо перебування на прикордонних територіях не стосувалися пасажирів, які перебували у вагонах поїзда або на залізничних платформах станцій. За порушення цих правил передбачалася відповідальність аж до взяття під варту на строк до трьох місяців.

На відстані від 4 до 30 км від лінії кордону простягалася територія, що мала статус прикордонного району. Розпорядженням президента від 23 грудня 1927 р. перебування у прикордонних районах дозволялося без будь-яких умов [15, с. 193–201], однак МВС надавалося право обмежувати рух людей і транспорту в прикордонних районах у ситуаціях, що несли загрозу непопущності державного кордону. Статус прикордонного району поширювався на цілі повіти, які знаходилися в 30-кілометровій зоні від кордону, а також на гміни сусідніх повітів, які не мали безпосереднього контакту з кордоном, але розташовувалися у 30-кілометровій зоні від нього.

З метою полегшення перебування учасників екскурсій в безпосередній близькості від державного кордону Головна рада Польського краєзнавчого товариства направила звернення до МВС. Звернення містило прохання дозволити безперешкодно перебувати як у прикордонних районах, так і в прикордонній зоні членам товариства, які володіли дійсними членськими квитками. Також звернення містило прохання про дозвіл перебування як в цих районах, так і в прикордонній зоні учасникам збірних екскурсій, організованих відділами товариства, за умови, що керівниками (екскурсоводами) цих груп були б члени товариства. Подібне звернення було обумовлено тим, що значна частина об'єктів історико-культурної спадщини знаходилася в безпосередній близькості від державного кордону, що створювало труднощі в разі їх залучення в туристичну та краєзнавчу діяльність.

У 1937 р. воєводські адміністрації отримали право видавати дозволи на здійснення туристичної та рекреаційної діяльності на територіях зі

спеціальним статусом. Крім того, воєводи з цього моменту могли дозволити перебування групи осіб на відстані навіть 200 м від лінії державного кордону за наявності відповідного обґрунтування необхідності перебування та дозволу органу охорони кордону.

Кожен, хто тимчасово перебував на території прикордонного району та в прикордонній зоні, повинен був мати посвідчення особи або дійсний закордонний паспорт, а також довідку про місце реєстрації та дозвіл на право перебування на даній території. Ці документи необхідно було пред'являти на першу вимогу всім представникам будь-яких державних органів.

У прикордонних районах був заборонений без спеціального дозволу рух транспорту в нічний час поза територією населених пунктів і залізничних станцій, за винятком руху поїздів і рейсових автобусів. Повітові адміністрації зобов'язувалися позначити території населених пунктів, де рух у нічний час не підлягав обмеженню. Крім того, у прикордонних районах заборонялася будь-яка фото- і кінозйомка без дозволу повітових адміністрацій. Ця заборона поширювалася також на всі види пристроїв для прийому і передачі радіосигналів, за винятком звичайних побутових радіоприймачів. Розпорядження МВС від 10 червня 1938 р. поширило деякі обмеження також і на територію прикордонних районів [11, с. 247–253].

Іноземні громадяни, що перетинали державний кордон на автотранспортних засобах, зобов'язані були сплачувати збір на користь Державного дорожнього фонду. Функції розрахунку, контролю та справляння збору були покладені на митні органи. Під час в'їзду належало сплатити збір мінімум за три дні. Орган, що стягував збір під час в'їзду в країну, видавав платнику квитанцію, яку той повинен був пред'явити в разі виїзду і доплатити за необхідності збір за додаткові дні перебування.

Особи, які приїжджали на польську територію закордонними автомобільними транспортними засобами, мали труднощі з обміном валюти, необхідної для здійснення оплат в Державний дорожній фонд. У зв'язку з цим було дозволено здійснювати зазначені платежі під час виїзду з країни. Карта контролю оплати видавалася під час в'їзду, а під час виїзду здійснювався розрахунок платежу та стягнення оплати.

У міжвоєнній Польщі митний контроль на пунктах пропуску виконували митні органи, організовані в рамках Митних управлінь. Працювали вони у строго визначений період часу. Митні

управління, розташовані на автомобільних дорогах, працювали з 8 до 12 та з 14 до 17 години в зимовий час (з жовтня по лютий) та з 7 до 12 та з 14 до 18 години в інші місяці [3, с. 82–90]. На залізничному транспорті митні органи розміщувалися на кожній прикордонній станції. Формально Польща в цей час уклала зі своїми сусідами угоди про спільний прикордонний і митний контроль, а також про митний і прикордонний контроль під час руху поїздів між прикордонними станціями, однак на практиці вони не виконувалися.

Структура митних органів була заново встановлена законом від 31 липня 1924 р., згідно з яким Митна служба створювалася як виконавчий орган для «митної охорони кордонів» [17, с. 124–131]. Статус служби був визначений розпорядженням міністерства фінансів від 29 січня 1926 р. [8, с. 172–177], а потім доповнений розпорядженням від 31 серпня 1927 р. [9, с. 383–396]. 22 березня 1928 р. президент видав розпорядження про утворення Прикордонної служби. Анулювалися всі нормативні правові акти про Митну службу. А органом, уповноваженим здійснювати митний контроль на кордоні, стала Прикордонна служба, співробітникам якої передавалися повноваження з митного огляду та оформлення [14, с. 86–91].

З 1919 р. кожна особа, яка перетинала державний кордон як на в'їзд, так і на виїзд, повинна була усно інформувати органи, які здійснювали прикордонний і митний контроль, про переміщувані цінності (в першу чергу, у зв'язку зі складною економічною ситуацією в країні, до вивезення за межі країни були заборонені золото, срібло та вироби з них). З 1920 р. на міжнародних туристів був покладений обов'язок надання на кордоні службовцям митниці докладного списку цінностей (у двох примірниках). Один примірник передавався в митні органи, а другий з відповідною відміткою повертався заявнику, на основі якого він міг перемістити перераховані у списку цінності під час руху в зворотному напрямку. У декларації повинна була бути вказана сума переміщуваної через кордон валюти (квота на вивезення валюти могла бути позначена в закордонному паспорті туриста). Наявність засвідченої декларації дозволяла туристу вивести до дому невитрачені під час подорожі грошові кошти. Всі незадекларовані під час в'їзду в країну кошти і цінності конфісковувалися на користь держави в разі спроби їх вивезення.

Метою митного огляду було запобігання ввезення в країну заборонених товарів, а також товарів без сплати митних зборів. Звільнялися від

сплати мит «вживанні предмети, які мандрівники мають при собі для особистого користування, або предмети, що з точки зору якості та кількості відповідають потребам і статусу мандрівників» [4, с. 226–230]. Без сплати мита дозволялося ввозити до 50 штук сигарет, або 20 штук сигар, або 50 грамів тютюну, а також до 1 літру алкогольних напоїв у відкритій тарі (що повинно було свідчити про призначення алкоголю для особистого вживання).

Огляд багажу міг здійснюватися тільки уповноваженими особами у присутності власника, а в разі виявлення порушень кожен раз складався протокол. Відповідно до Інструкції від 1 січня 1927 р. огляд ручної поклажі, що перевозилася в салоні поїзда, міг проводитися під час руху поїзда уповноваженими представниками фіскальних органів або адміністрації залізниці [5, с. 358–381]. Інструкція від 22 травня 1930 р. визначала, що огляд багажу належало проводити у вагоні поїзда або у спеціальному ревізійному залі в приміщенні вокзалу [12, с. 14–19]. Згідно з документом від 23 квітня 1938 р. міністерством фінансів спільно з міністерством комунікацій дозволялося збільшувати час стоянки міжнародного поїзда з метою здійснення митної і валютної ревізії понад установлений розкладом термін [2, с. 34–42].

Коли турист прибував з-за кордону на польську митну територію на нетривалий час і мав при собі предмети особистого користування, що обклалися ввізним митом, митний орган за заявою туриста залишав ці предмети власнику до моменту виїзду за межі польської митної території, стягуючи при цьому повну вартість ввезеного товару. Під час виїзду за межі польської митної території туристу поверталася вартість внесеної під час в'їзду застави митним органом, який засвідчував вивезення товару за межі країни.

Для туристів, які прибували на територію Польщі автомобілями або мотоциклами, створювалися спеціальні умови в'їзду на польську митну територію. Члени зарубіжних туристичних клубів під час в'їзду на польську територію пред'являли спеціальні посвідчення, які були покликані спростити міжнародний туристичний обмін. Власники таких посвідчень звільнялися від обов'язкового внесення застави в розмірі митної вартості транспортного засобу (гарантія подальшого вивезення транспортного засобу за межі країни) на термін до 4 місяців. Гарантом виконання туристами зобов'язання з вивезення транспортного засобу в термін з польської території виступав Польський автомобільний клуб. Якщо протягом певного часу турист не залишав



на своєму транспортному засобі межі держави, то митні органи направляли відповідне повідомлення в міністерство фінансів, яке виставляло Польському автомобільному клубу рахунок у розмірі мита на невивезений у строк за межі польської митної території транспортний засіб.

Правила в'їзду іноземних громадян на власних механічних транспортних засобах на польську митну територію були заново визначені у розпорядженні міністерства фінансів від 24 червня 1926 р. [7, с. 62–69], що було пов'язано із приєднанням Польщі до Міжнародної конвенції про автомобільний рух. Основні правила в'їзду іноземців автомобільним транспортом залишилися ті ж, однак термін вільного перебування їх у країні був скорочений до трьох місяців, а безмитно стало можливо ввести не лише сам автомобіль, але й запасні частини до нього і необхідний запас палива. Правило внесення застави в розмірі митного збору за транспортний засіб було поширене на власників велосипедів, які не мали посвідчення членів зарубіжних туристичних клубів.

З 18 липня 1935 р. іноземні громадяни, які ввозили на польську територію будь-які транспортні засоби, могли бути звільнені від сплати мита або застави в її розмірі за умови усного декларування власником наміру вивезти його за межі країни у встановлений термін і використання транспортного засобу виключно в особистих цілях [6, с. 228–234].

**Висновки.** Таким чином, у міжвоєнний період у Польщі для здійснення туристичних формальностей були утворені спеціальні відомства – прикордонна і митна служби. На розвиток туризму вплив мали також норми, які обмежували здійснення туристсько-рекреаційної діяльності на територіях, що безпосередньо прилягали до кордону. Період між двома світовими війнами характеризується посиленням правил і процедур здійснення транскордонних туристичних міграцій, що стримувало розвиток туризму. Водночас зароджуються механізми міжнародної взаємодії, що були покликані максимально спростити прикордонні та митні формальності для туристів.

#### Список літератури:

1. Dekret tymczasowy z dnia 18 grudnia 1918 r. w sprawie utworzenia straży granicznej. Dziennik Urzędowy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. 1918. № 4. S. 194–199.
2. Okólnik C 138 Ministerstwa Skarbu z dnia 23 kwietnia 1938 r. w sprawie rewizji celnej i walutowej w kolejowym ruchu podróźnych. Dziennik Urzędowy Ministerstwa Skarbu. 1938. № 12. S. 34–42.
3. Okólnik Ministra Skarbu z dnia 15 maja 1920 r. do wszystkich Urzędów Celnych. Monitor Polski. 1920. № 131. S. 82–90.
4. Okólnik z dnia 24 października 1924 r. w sprawie wskazówek dla osób przejeżdżających granicę polską. Dziennik Urzędowy Ministerstwa Spraw Zagranicznych. 1924. № 8. S. 226–230.
5. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 7 stycznia 1927 r. o wydaniu nowej «Instrukcji w sprawie dokonywania rewizji bagażu i przesyłek kolejowych przez uprawnione organa państwowe». Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji. 1927. 1. S. 356–381.
6. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 18 lipca 1935 r. o odprawie celnej środków przewozowych. Dziennik Ustaw. 1935. № 60. S. 228–234.
7. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 24 czerwca 1926 r. w sprawie ruchu samochodowego, motocyklowego i rowerowego przez granicę celną RP. // Dziennik Ustaw. 1926. № 69. S. 62–69.
8. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 29 stycznia 1926 r. o organizacji Straży Celnej. Dziennik Ustaw. 1926. № 18. S. 172–177.
9. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 31 sierpnia 1927 r. o organizacji Straży Celnej. Dziennik Ustaw. 1927. № 82. S. 383–396.
10. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych / . dnia 30 lipca 1938 r. wydane w porozumieniu z Ministrami Skarbu, Spraw Zagranicznych i Spraw Wojskowych w sprawie kontroli ruchu osobowego przez granice Państwa. Dziennik Urzędowy Ministerstwa Skarbu. 1938. № 25. S. 211–219.
11. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 10 czerwca 1938 r. o pasie granicznym. Dziennik Ustaw. 1938. № 43. S. 247–253.
12. Rozporządzenie Ministrów: Skarbu, oraz Komunikacji z dnia 22 maja 1930 r. w sprawie Instrukcji kolejowo-celnej. Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji. 1930. № 17. S. 14–19.
13. Rozporządzenie Prezydenta RP z dnia 16 marca 1928 r. o ewidencji i kontroli ruchu ludności. Dziennik Ustaw. 1928. № 32. S. 368–370.
14. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o Straży Granicznej. Dziennik Ustaw. 1928. № 37. S. 86–91.

15. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 23 grudnia 1927 r. o granicach Państwa. Dziennik Ustaw. 1927. № 117. S. 193–201.

16. Rozporządzenie Rady Obrony Państwa z dnia 20 lipca 1920 r. w przedmiocie ochrony granic. Dziennik Ustaw. 1920. № 64. S. 336–339.

17. Ustawa z dnia 31 lipca 1924 r. w przedmiocie uregulowania stosunków celnych. Dziennik Ustaw. 1924. № 80. S. 124–131.

#### **ТУРИСТИЧЕСКИЕ ФОРМАЛЬНОСТИ МЕЖВОЕННОГО ПЕРИОДА (НА ПРИМЕРЕ ПОЛЬШИ 1920–1930-Х ГОДОВ)**

*В статье раскрываются сущность и содержание туристических формальностей, которые применялись к лицам при въезде в Польшу в 1921–1939 гг. Характеризуется комплекс документов, необходимый туристам для пересечения границы. Анализируются нормы беспошлинного провоза багажа. Определяется ответственность за нарушение установленных правил и процедур. Показывается алгоритм прохождения в то время государственной границы туристами. Приводится специфика нахождения на прилегающих к границе территориях местных жителей и туристов.*

**Ключевые слова:** туризм, международный туризм, туристические формальности, государственная граница, межвоенный период, Польша.

#### **TRAVEL FORMALITIES OF THE INTERWAR PERIOD (ON EXAMPLE OF POLAND 1920–1930-IES)**

*The article presents the essence and content of tourist formalities that apply to tourists at entrance in Poland in 1921–1939. The paper presents the set of documents required for travelers crossing the border. The text presents the norms of duty-free baggage allowance. Determined responsibility for the violation of established rules and procedures. The paper presents the algorithm is shown passing at the time of the state border by tourists. The text show the specificity of the finding in the area adjacent to the border territories.*

**Key words:** tourism, international tourism, travel formalities, state border, interwar period, Poland.