

Анализ таблицы 1 показал, что железные дороги исторически активно участвовали в развитии туристского движения.

Сегодня туристические ретро-поезда предполагают программу, предусматривающую прогулочные маршруты по городам, в течение которых можно познакомиться с уникальными достопримечательностями как в период трудовых отпусков, так и выходных дней, когда во время светового дня отдыхающие посещают экскурсии, а в ночное время находятся в поезде.

Следует отметить, что в таких путешествиях могут сочетаться исторический экскурс и гастрономический тур, что возможно благодаря имеющимся вагонам-ресторанам в составе ретро-поездов. Например, северные районы Испании славятся своими именитыми кулинарами, которые считаются одними из лучших в Европе. Такое путешествие будет еще и «гастрономической экскурсией» по Галиции, Астурии, Кантабрии, Страны Басков и Кастилии. На кухню жителей этих регионов наложили свой отпечаток национальные культуры разных народов, проживавших на севере Испании и Кастилии. Аналогично можно сказать и о кулинарных традициях Италии, Австрии, Венгрии и других стран.

Таким образом, применение туристических ретро-поездов делает возможным разработку исторические маршрутов для пассажиров, путешествующих на железнодорожном транспорте и формировать туристические пассажиропотоки.

Список литературы

1 Власюк, Т. А. Пригородные пассажирские перевозки на железнодорожном транспорте в Республике Беларусь (ретроспектива и развитие) : [монография] / Т. А. Власюк, А. А. Михальченко. – Гомель : БелГУТ, 2015. – 201 с.

2 Иловайский, Н. Д. Сервис на транспорте (железнодорожном) : учеб. / Н. Д. Иловайский, А. Н. Киселев. – М. : Маршрут, 2003. – 583 с.

3 Власюк, Т. А. Применение литературного травелога для моделирования маршрутов на пассажирском железнодорожном транспорте / Т. А. Власюк // Феноменология транспорта в литературе: прошлое, настоящее, будущее : материалы I Междунар. науч.-методол. конф. – Гомель : БелГУТ, 2021. – С. 14–17.

УДК 656.2.03

РЕТРОСПЕКТИВНЫЙ АНАЛИЗ СОЗДАНИЯ БИЛЕТНОЙ СИСТЕМЫ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА НА РЕЛЬСОВОМ ТРАНСПОРТЕ

Т. А. ВЛАСЮК, Л. А. ГОНЧАРОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Одновременно с появлением железнодорожного транспорта в XIX веке появляются и первые билеты, прототипами которых были квитанции, заполнявшиеся на станции вручную в трех экземплярах: для пассажира, ревизора и для отчёта. Третий экземпляр оставался в кассе. Следует отметить, что первые билеты (квитанции) появились в 20-е годы XIX века в Англии, где была открыта первая в мире железная дорога общественного пользования Стоктон – Дарлингтон.


В таблице 1 приведена краткая характеристика проездных документов, применяемых на железных дорогах Европы в XIX веке.

Таблица 1 – Краткая характеристика билетов (квитанций), применяемых на железных дорогах мира в XIX веке

Временной период, страна	Проездной документ	Краткая характеристика
20-е годы XIX в. Англия	Квитанция	Прототип билета, заполнявшегося на станции вручную в трех экземплярах
1832 г. Англия	Восьмиугольные латунные жетоны	Жетоны с оттисками названий компании, станции назначения и номера
1836 г. Англия	«Эдмондсоновские» билеты	Картонные печатные билеты
1837 г. Россия	«Жестянки»	Многоразовый латунный жетон, где был выбит номер вагона и место, который по прибытии на станцию назначения должен быть отдан при выходе кондуктору



Окончание таблицы 1

Временной период, страна	Проездной документ	Краткая характеристика
1860 г. Россия	Картонка	Печатные билеты разных цветов: I класс – белые, II – розовые, III – зеленые 
1840 г. Страны Европы	Картонка	Картонный билет размером в треть современной банковской карточки (5×2,5 см), на котором были отпечатаны типографским способом станция отправления, станция назначения, класс билета, его тип, маршрут, цена за проезд, серия и номер. Билеты разных классов отличались друг от друга цветом

На рисунке 1 приведен аппарат по печатанию билетов, предложенный Томасом Эдмондсоном в 1836 году.

Следует отметить, что практика разделения пассажиров на классы, первоначально инициированная в Англии, применялась во многих странах Европы и далее получила распространение в Старом и Новом Свете. При этом пассажирам I и II классов предоставлялись более комфортные условия поездки, чем пассажирам III или IV класса.

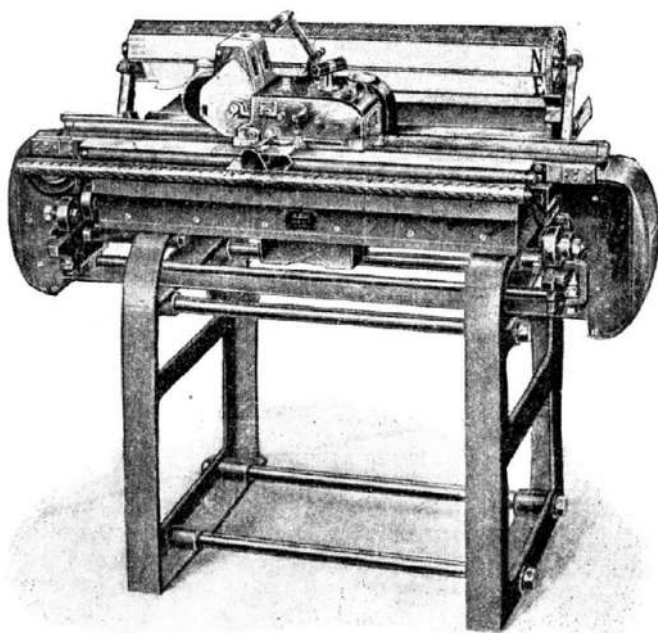


Рисунок 1 – Специальная машина по печатанию билетов Томаса Эдмондсона

На многих вокзалах пассажирам I и II классов предоставлялись собственные залы ожидания, буфеты, а также камеры хранения и билетные кассы. Помимо вышеизложенного также было регламентировано и пространство для отдельных классов пассажиров. Так, российским регламентом 1886 года предусматривалось, что каждому пассажиру III класса на вокзале полагается 1,14–1,5 м² пространства. Пассажиры I и II классов имели право на 3,41–4,55 м² площади в зале ожидания. Исходя из этих нормативов осуществлялось проектирование и строительство железнодорожных вокзалов.

Таким образом, можно сказать, что билет на железнодорожном транспорте «выступил» регламентирующим фактором четкого разграничения пространства и комфортных условий поездки для пассажиров. Ретроспективный анализ исторического пути, который был «пройден»

проездными билетами на бумажном носителе от «жестянок» до электронных билетов, позволяет глубже понимать и осознавать повседневную жизнь людей как прошлого, так и настоящего времени. Для нового «сетевого поколения студентов» виртуальность является естественной средой, где нет места прошлому, которое представляется устаревшим и ненужным. Однако не следует забывать, что это определенные этапы развития современной цивилизации и определенных достижений человечества как в техническом, так и в культурном плане.