
Трамвайный билет: вчера, сегодня, завтра

Агамирова Е.В., Лапочкина В.В.

*Один билет сквозь пепел лет,
Один билет я сохранил случайно.
Один билет до прошлых лет,
Манит, как магнит,
Временем пробит.
«Трамвайный билет»
В. Леонтьев*

История Трамвая

В XIX веке в результате роста городов и промышленных предприятий, удаления жилищ от мест приложения труда, роста подвижности городских жителей встала проблема городского транспортного сообщения. Появившиеся омнибусы стали вскоре вытесняться уличными железными дорогами на конной тяге (конками). Были и попытки принести на улицы городов железные дороги на паровой тяге, но опыт был в целом неудачным и не получил распространения. Так как применение лошадей было сопряжено с множеством неудобств, не прекращались попытки внедрения на трамвае какого-либо вида механической тяги.

Достижения физики в области электричества, развитие электротехники и изобретательская деятельность Ф.А. Пироцкого в Санкт-Петербурге и В. фон Сименса в Берлине привели к созданию первой пассажирской электрической трамвайной линии между Берлином и Лихтерфельдом в 1881 г., построенной электротехнической компанией Сименса. Электрический трамвай оказался прибыльным делом, началось его бурное распространение по миру. В 1892 г. первым

в Российской империи электрическим трамваем обзавёлся Киев, а вскоре примеру Киева последовали и другие российские города: в Нижнем Новгороде трамвай появился в 1896 г., в Екатеринославе (ныне г. Днепрпетровск, Украина) в 1897 г., в Витебске, Курске, Севастополе и Орле в 1898 г., в Кременчуге, Москве, Казани, Житомире, Лиепае в 1899 г., Ярославле в 1900 г., а в Одессе и в Санкт-Петербурге — в 1907 г. (если не считать трамвая, работавшего зимой на льду Невы с 1894 г.).

Москва

Первая пассажирская линия конного трамвая была открыта 25 июня (7 июля) 1872 г. Она связала центр города (нынешнюю площадь Революции) через Трубную и Страстную площадь с площадью Смоленского (ныне Белорусского) вокзала и была предназначена для обслуживания посетителей Политехнической выставки, открывшейся в это время в Москве.

Вопреки распространенному мнению, пуск трамвая не был простой электрификацией конки, существовавшей в Москве с 1872 г. До 1912 г. конка существовала параллельно трамваю. Лишь с 1910 г. город стал выкупать коночные железные дороги при сохранении рабочих мест коночников. Кучеров переучивали на вагоновожатых, а кондукторы, которых переучивать не было необходимости, так и оставались кондукторами.

В 1918 г. протяженность трамвайных путей в городе составляла 323 км.



*Конка
на Серпуховской
площади [4]*

Вместе с тем, впервые в истории московский трамвай стал использоваться для проведения культурно-просветительских и агитационных мероприятий. 1 мая 1919 г. по маршрутам А и Б, № 4 курсировали трамвайные поезда с летучими цирковыми представлениями на открытых прицепных вагонах. Моторный вагон был обращен в помещение для духового оркестра, а на прицепной товарной платформе расположились цирковые ар-

тисты, акробаты, клоуны, жонглеры и атлеты, дававшие представления на остановках. Массы народа восторженно встречали артистов.

Трамвайные билеты

Первоначально билеты продавал в трамвае кондуктор, который одновременно осуществлял и функцию контролера, и нередко объявлял остановки. Позднее во многих городах от кондукторов отказались (в целях экономии).



*Трамвай типа Ф на Садовом кольце в районе
Красных ворот напротив дома Афремова.
Октябрь 1917 г. [4]*



*Интерьер вагона типа КМ —
первого советского трамвая [4]*



Билетная касса [4]



Билетная касса [3]

В 1920 г. проезд в трамвае для рабочих стал бесплатным, но из-за нехватки подвижного состава Моссовет был вынужден организовать движение специальных пассажирских маршрутных поездов для доставки рабочих на работу и с работы в утренние и вечерние часы пик. С 1 января 1922 г. была прекращена выдача бесплатных проездных билетов для рабочих. Суммы, выделяемые предприятиями на бесплатный проезд своим рабочим и служащим, были включены в их заработную плату, и с этого времени городской транспорт стал платным для всех пассажиров.

С ноября 1932 г. трамвайный билет стоил 15 копеек за любой участок маршрута. За

тот же «пятиалтынный» его можно было приобрести в день пуска трамвая после страшной блокадной зимы — 15 апреля 1942 г. Эта стоимость сохранялась до конца 1947 г. С 1948 г. за проезд в трамвае пришлось платить 30 копеек, а после денежной реформы 1961 г. — 3 копейки.

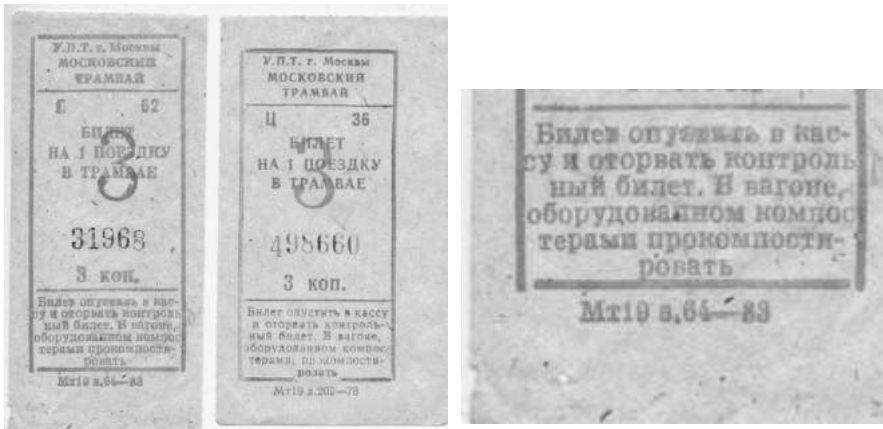
В 70—80-е гг. XX века в СССР пассажиры покупали билеты непосредственно в трамвае, опуская в специальную кассу монеты, соот-



Трамвайный билет образца 1930 г. [2]



Устройство «Билетообменник» для продажи билетов в общественном транспорте 1970–1980 гг. [7]



Билеты трамвая в период 1978–1983 гг. [5]



Компостер для билетов [5]

ветствующие стоимости проезда (3 копейки, позднее 5 копеек), и самостоятельно отрывая билеты от рулона, находящегося в той же кассе. В ряде городов кассы были автоматическими.

На одном из форумов, посвященных вещам, ушедшим в прошлое, — комментарий относительно данного устройства — «это как надо было быть не воспитанным чтоб прилюдно бросить в билетобменник не 5 копеек а две или три, люди же смотрят, стыдоба была !!! лучший контролер это совесть !!!»

Позднее билеты стал продавать сам водитель. Чтобы на этот процесс не уходило слишком много времени, получили большее распространение проездные, а также предварительная продажа одноразовых би-



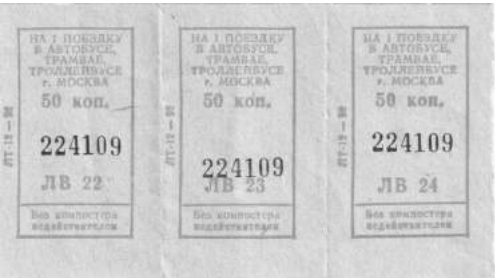
Механический компостер билетов [6]



Талоны на 1 поездку образца 1986 и 1988 гг. [6]

летов (в газетных киосках и/или автоматах). При этом функция контроля частично была возложена на самих пассажиров — заходя в трамвай, они должны были пробивать билет в так называемом компостере — механическом устройстве, которое пробивало в билете несколько отверстий.

В 1990-х гг. из-за низкой собираемости проездной платы во многих городах России было решено вернуться к кондукторам.



Билет на 1 поездку в общественном транспорте г. Москвы. 1992 г. [6]



Проездной билет на автобус и трамвай на один месяц. 1998 г. [6]



Билет на одну поездку в автобусе, трамвае, троллейбусе. 1997 г. [6]



Билет на одну поездку в трамвае 1998–2000 гг. [6]



Талоны на одну поездку в автобусе, трамвае, троллейбусе с 1 апреля по 30 июня 1999 г. [6]

В начале 2000-х гг. (в первую очередь в Москве) в наземном транспорте, в том числе и в трамвае, стала внедряться автоматизированная система контроля проезда.

В XXI веке во многих странах, где городской пассажирский транспорт в каждом городе действует как единая городская пассажирская транспортная система, плата за проезд в общественном транспорте вне зависимости от вида транспорта, в том числе включая трамвай, взимается в краткосрочной перспективе из расчета времени пользования, от которого зависит изначальная цена билета. Действие билета активируется распечаткой на нем даты и точного времени при помощи аппаратов, установленных у входа в зону метро, внутри трамваев, автобусов и троллейбусов. Пассажир волен пользоваться неограниченным количеством единиц и видов городского транспорта в течение срока действия билета.



*Проездные билеты,
введенные в оборот с 2.04.2013 г.*

Современный человек все больше живет не в окружении природы, а в окружении рукотворных, созданных человеком предме-

тов, совокупность которых иногда называют «второй природой», миром вещей. С течением времени мир вещей приобретает все большую значимость. Вещь перерастает рамки привычных для нее функций и может нести в себе историю, отпечатки культуры времени, отражение идей, общественной жизни.

Исследования мира вещей — это исследования цивилизационных достижений и одновременно определенного этапа развития культуры.

В процессе пребывания в мире людей вещи приобретают разнообразные ценностные характеристики, причем ценности не существуют в вещи в качестве объективных свойств, а демонстрируют отношения к ней со стороны человека.

Проникновение в культурные смыслы мира вещей в историческом ракурсе позволяет понимать, осознавать повседневную жизнь и духовный мир людей прошлого и настоящего, приблизиться к более глубокому и вдумчивому пониманию эпохи, ощущению времени. В современной культуре вещи иногда радикально меняют свои традиционные характеристики, например, утрачивают свою осязаемость. Для нового «сетевого поколения» виртуальность является естественной средой. В неосознанном мире виртуального пространства вещь представляется устаревшей и ненужной. Но как раз это и придает ей иной почетный статус.

Исследование истории трамвайного билета может представлять особый интерес для экскурсантов при развитии новых экскурсионных программ и музейных экспозиций, ориентированных на изучение истории городского пассажирского транспорта и жизни города. Формирование новой экскурсионной и событийной тематики, связанной с миром вещей, позволяет расширить предложение в туристском пространстве.

Литература

1. Джанджугазова Е.А. Туристско-рекреационное проектирование. Учебник. Москва. Издательский центр «Академия», 2014. С. 272.
2. <http://aniuto4ka.livejournal.com/102889.html> — livejournal.com // Десницкая А. «Про трамвайные билетки» (дата обращения: 29.04.2014).
3. http://free-time.md/images/Muzeu_trolley/3%20095.jpg – информационно-справочный портал г. Кишинёв «Free time» (дата обращения: 29.04.2014).
4. <http://оросси.сu.com/moscowtram.htm> — информационный сайт «Справочное бюро — РУССКИЙ ПОРТАЛЬ» (дата обращения: 30.04.2014).
5. <http://transphoto.ru/> — web-сайт «ТрансФото (СТТС) Городской электро-транспорт совмещенный трамвайно-троллейбусный сайт» (дата обращения: 30.04.2014).
6. <http://www.delfi.lv/reporter/news/witness/a-surovye-latgalskie-passazhirkompostiruyut-e-talony.d?id=41043873> — новостной интернет-портал «DELFI» (дата обращения: 30.04.2014).
7. <http://www.prado-club.su/forum/index.php?topic=8407.2340> – форум «Международный Клуб TOYOTA LAND CRUISER PRADO».