

Обзорная статья
УДК 656.2(09):655.11
doi: 10.46684/2687-1033.2023.1.73-80

Коллекционирование транспортных билетов

А.Г. Орлов

Независимый исследователь; г. Москва, Россия; ag-orlov@mail.ru

АННОТАЦИЯ

Обращение к истории развития транспорта представляется актуальной и востребованной задачей современной исторической науки. Исследование исторического прошлого системы путей сообщения позволяет более детально осмыслить причинно-следственные связи их развития и вычленировать уровень прогресса, оказавшего серьезное влияние на дальнейший ход истории.

Транспортные билеты — важная часть истории транспорта. Становится возможным понять, как модифицируя билеты, старались облегчить и ускорить работу кассиров автобусов и железнодорожных станций и кондукторов городского транспорта. Проездные билеты, плацкарты, квитанции, посадочные талоны позволяют лучше изучить развитие технологий коммерческой деятельности железных дорог.

Описан редкий вид коллекционирования — собирание транспортных билетов. Изучена история появления транспортных документов: дипломов на проезд Древнего Рима и подорожных пайцз Китая. Приведены информация о коллекционерах, собирающих транспортные артефакты, данные о размерах самой крупной из известных коллекций. Прослежена история формирования объединений коллекционеров транспортных билетов. Рассмотрены наименования вида коллекционирования на русском языке, появление терминов «перидромофилия» и «эйситиристика». Показаны способы пополнения коллекций, где и как разыскивают или приобретают билеты.

Ключевые слова: коллекционирование; транспорт; билеты; дипломы на проезд; подорожные пайцзы; плацкарты; посадочные талоны; перидромофилия; эйситиристика

Для цитирования: Орлов А.Г. Коллекционирование транспортных билетов // Техник транспорта: образование и практика. 2023. Т. 4. Вып. 1. С. 73–80. <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2023.1.73-80>.

Review article

Collecting transport tickets

Andrey G. Orlov

Independent researcher; Moscow, Russian Federation; ag-orlov@mail.ru

ABSTRACT

Addressing the history of transport development seems to be an urgent and in-demand task of modern historical science. The study of the historical past of the railway system allows us to understand in more detail the cause-and-effect relationships of their development and to isolate the level of progress that had a serious impact on the further course of history.

Studying transport tickets is an important part of studying the history of transport. It becomes possible to understand how, by modifying tickets, they tried to facilitate and speed up the work of cashiers of long-distance buses and railway stations and city transport conductors. Travel tickets, reserved seats, receipts, boarding passes allow you to better study the development of technologies of commercial activity of railways.

The article is devoted to the description of a rather rare type of collecting: collecting transport tickets. The history of the appearance of transport documents has been studied: diplomas for the passage of Ancient Rome and roadside payz of China. It tells about the appearance of people collecting transport artifacts and about the dynasties of collectors, provides data on the size of the largest known collection, traces the history of the formation of associations of collectors of transport tickets. The names of the type of collecting in Russian, the appearance of the terms peridromophilia and eisitiristics are considered. It tells about the ways to replenish collections, where and how tickets are searched for or purchased.

© А.Г. Орлов, 2023

Keywords: collecting; transport; tickets; diplomas for travel; travel payzas; reserved seats; boarding passes; peridromophilia; eisitiristics

For citation: Orlov A.G. Collecting transport tickets. *Transport technician: education and practice*. 2023;4(1): 73-80. (In Russ.). <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2023.1.73-80>.

ВВЕДЕНИЕ

Не будем разбирать феномен коллекционирования — оставим вопрос психологам. Издревле люди собирали по непонятным причинам все, что ни попадя, зачастую не имеющее ни ценности, ни эстетического содержания. В детстве я собирал и марки, продолжая заброшенную коллекцию отца, и монеты (увлечение матери), и алюминиевые крышки от молочных бутылок, и даже пачки от сигарет, хотя и не курил.

Увлечение билетами пришло позже, в тринадцатилетнем возрасте, кажется, с подачи кого-то из друзей родителей. Занятие это никогда не становилось смыслом моей жизни, но и никогда не прекращалось. Менялись локальные цели: сначала я собирал только те билеты, по которым сам куда-нибудь ездил, потом по типам, далее по городам. В 15 лет с юношеским максимализмом выкинул месячные проездные, потому что невозможно собрать их все, о чем последние 30 лет очень жалею.

А желание собирать все остальное постепенно отпало. Из возраста, когда доставляет удовольствие раскладывание предметов по кучкам, я уже вышел, а смысла коллекционировать то, что уже перечислено в справочниках и каталогах, не видел. Страшила возможность оказаться в ситуации Хемуля из книг о муми-троллях Туве Янссон, который собрал экземпляры всех марок мира, и поэтому его жизнь более не имела смысла.

Коллекционирование транспортных билетов от такой напасти явно защищено.

ИЗ ИСТОРИИ

Оплата за проезд взималась издавна, но отдельных знаков для подтверждения права проезда долгое время не имелось. Оболы Харона, безусловно, предназначались для оплаты проезда через Стикс (или Ахерон), но не являлись специальными транспортными жетонами: теми же монетами, если не класть их в рот покойнику, можно расплатиться и за еду.

Первыми специальными проездными знаками (документами), по моим изысканиям, стали документы на право использования почтовых лошадей (в России их называли подорожными, но это было

гораздо позже). Подозреваю, что такие существовали во всех древних империях, имевших государственную почту, но доподлинно известно о дипломах римских императоров и пайцзах на проезд китайских и монгольских.

Римские проездные дипломы точно действовали в I в. н. э. Император рассылал подорожные к началу каждого года — часть именных, часть с пробелом для заполнения чиновниками на местах. Просроченные подорожные силы не имели (есть обсуждение этого вопроса в переписке Плиния Младшего с императором Траяном). Документ представлял собой обычную для римских документов форму — двойные таблички (diploma): сначала писался текст документа на внутренней стороне двух восковых табличек, потом они складывались книжечкой, запечатывались официальной печатью, и то же самое в сокращенной форме писалось на внешней стороне. К сожалению, подлинников этих документов пока не нашли.

Упоминание о пайцзе с надписью «Серебряная дощечка для проезда на казенных лошадях по Государеву повелению» встречается в летописях китайской династии Тан (VII–X вв.).

Билеты на общественный транспорт мне известны с XIX в. Я видел билеты на российские дилижансы с 1831 г. В России движение дилижансов открыто в 1820 г., а в Англии они появились в XVII в., так что, возможно, и билеты на них имелись. Но я о таких не слышал. Были ли до XIX в. билеты на морские или речные суда, я, к сожалению, тоже не знаю.

Когда билеты начали осознанно коллекционировать, точной информации нет. Предполагаю, что это произошло тоже в XIX в. Хуан Доминго Вентура (исп. Juan Domingo Ventura) из испанской Бадалоны — коллекционер во втором поколении: билеты начал собирать еще его отец в начале XX в. Сейчас у него самая большая в мире коллекция, размер которой объявлен публично, — более 600 тысяч билетов. Но, конечно, отнюдь не все коллекционеры объявляют размеры своих коллекций в прессе и даже пересчитывают хранящиеся у них артефакты: если предположить, что на учет одного билета тратится секунда, то на подсчет 600 тысяч билетов требуется семь суток непрерывно или 21 восьмичасовой рабочий день. Согласитесь, что такое время можно потратить и более осмысленно.

СООБЩЕСТВА

Объединяться в сообщества коллекционеры начали после Второй мировой войны. В Великобритании The Ticket & Fare Collection Society появилось в 1946 г. В 1963 г. оно объединилось с International Society of Transport Ticket Collectors в Transport Ticket Society и к настоящему времени включает более 400 членов. Континентальный Club of Ticket Collectors объединяет более 100 человек, в основном германоговорящих. Сообщества коллекционеров билетов организованы также в Аргентине (Agrupacion Boletos tipo Edmondson), Австралии и Польше.

В России коллекционеры билетов сначала присоединялись к сообществам, охватывающим более широкую тематику, например, к Обществу Любителей Железных Дорог¹. С развитием интернета российские коллекционеры стали объединяться виртуально. В 2009 г. появляется Форум коллекционеров-исследователей проездных билетов². В 2017 г. официально оформляется в Минюсте как общественная организация Общество коллекционеров «Наше метро»³, в состав которого сейчас входит около 500 человек. Штаб-квартира Общества — Клуб на Савеловском, расположенный на последнем этаже башни основного здания Савеловского вокзала.

О НАЗВАНИИ

В отличие от филателистов, нумизматов, бонистов и т.д. коллекционеры транспортных билетов во всем мире существуют без особенного наименования. Transport ticket collectors для них достаточно. В России этот род деятельности тоже не имел названия до конца 1990-х гг. В 1996 г. в газете «Миниатюра» опубликован Словарь коллекционера⁴, где было перечислено множество названий видов коллекционирования, в том числе указывалось: *«Перидромофилия — коллекционирование транспортных билетов, наименований транспортных фирм и их логотипов, маршрутов, штемпелей, компостеров, бумаги и водяных знаков на проездных документах»*.

Название придумано авторами словаря на основе греческих слов *περίδρομος* — о пути; *φιλία* — привязанность, и постепенно стало входить в обиход. Но этот термин вызвал бурную реакцию у некоторых участников Форума коллекционеров-

исследователей проездных билетов. К тому же они — не любители билетов, а — исследователи. В ходе дебатов появилось название тоже на основе греческого *εἰσιτιρία* — проездной билет (разумеется, современного греческого, в Древней Греции билетов не было) — эйситиристика, так они и стали называть свое занятие. Я тоже буду использовать этот термин.

Встречается еще одно наименование — билетофилия⁵, но он не попадался в других источниках.

О ВЫСОКОМ

Как и все виды коллекционирования эйситиристика выступает в роли вспомогательной исторической дисциплины, изучающей как историю организации и функционирования всех видов пассажирского транспорта, так и историю полиграфии. В последнее время коллекционеры добрались и до высоких технологий: проездные карты Москвы сейчас подбирают не только по картинкам и текстам, помещенным на поверхности, но и по разновидностям микрочипов и антенн, помещенных внутри карт.

КАК СОБИРАЮТ БИЛЕТЫ

По тиражности транспортные билеты уступают только денежным купюрам. Каждый день они используются миллионами экземпляров. Однако большая их часть быстро отправляется в мусорный бак. Очень редко экземпляры билетов оказываются в музеях. И все это многообразие могло бы пропасть, если бы не деятельность эйситиристов.

В качестве первичных источников пополнения коллекций обычно выступают:

- Современные билеты, приобретенные самим эйситиристом, его друзьями и знакомыми, учениками, студентами, коллегами, а также извлеченные коллекционером из урн и подобранные с земли у станций и остановок. Но так можно добыть только современные билеты.
- Билеты, найденные в книгах (достаточно часто использовались как закладки), в карманах старой одежды, в старых сумках, портфелях и чемоданах.
- Билеты, хранившиеся в качестве семейных реликвий и артефактов.

¹ МОО «ВОЛЖД». URL: <https://volzd.ru/>

² Форум коллекционеров-исследователей проездных билетов. Московский клуб эйситиристики. <http://proezdmoscow.1bbs.info/index.php>

³ Общество коллекционеров «Наше метро». URL: <http://n-metro.ru/>

⁴ Словарь коллекционера. URL: <http://www.bonistikaweb.ru/slovarik.htm>

⁵ URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Перидромофилия>

- Билеты, хранившиеся в уничтожаемых архивах (в основном, приложенные к отчетам о командировках) или сданные в макулатуру неиспользованные билеты, вышедшие из употребления.
- «Клады» билетов попадают достаточно редко. В 2004 г. «клад» железнодорожных билетов 1918 и 1922 гг. найден при ремонте вокзала г. Львова: в нише под ступенями лестницы было обнаружено несколько сотен билетов, по всей видимости, сметенных туда дворниками. Обычно «клады» находят не эйситиристы, а поисковики, люди, занимающиеся поиском артефактов в заброшенных или ремонтирующихся чердаках/зданиях. Так, в 2015 г. при ремонте дома Лермонтова в Санкт-Петербурге из под досок пола достали около 40 билетов Рыбинско-Бологовской железной дороги 1870-х гг. А в 2017 г. в Тбилиси на чердаке одноэтажного дома барачного типа найдена сотня билетов Потти-Тифлисской железной дороги того же времени. В Калуге на чердаке одноэтажного дома постройки 1860-х гг. нашли десяток билетов на пароход 1860–1870-х гг.
- Билеты, распространяемые обществами. Например, Transport Ticket Society скупает остатки тиражей билетов, вышедших из употребления, и распространяет среди членов общества. У меня отсюда (опосредовано, через шотландского коллекционера Ian McGregor) есть множество билетов, включая мемориальный билет лондонского транспорта к бракосочетанию принца Уэльского Чарльза (наследника британского престола, ставшего в 2022 г. королем Карлом III) и принцессы Дианы. Общество «Наше метро» снабжает своих членов (и меня в том числе) коллекционными картами на проезд по Москве и Петербургу.

Развитие интернета привело к интенсификации вторичного рынка билетов: наибольшая часть билетов сейчас приобретается и обменивается на электронных аукционах и форумах.

КАК ЧИТАЮТ КНИГИ

Чтение книг — занятие для эйситириста специфическое. Речь не о справочной литературе, а о художественной.

Обычно люди не обращают внимания на билеты, по которым ездят. Спросишь москвича соответствующего возраста, какого цвета был билет в автобусе, который он выкручивал из кассы самообслуживания с шестидесятых по восьмидесятые годы, и услышишь вдруг: «Зеленый». А ведь тридцать лет по таким билетам катался.

Архивы тоже помогают редко. В документах можно найти цены и правила проезда, но как выглядел билет, и что на нем было написано, удастся

найти редко. Исключение составляют бухгалтерские архивы с подшивками отчетов о командировках, к которым билеты долгое время приклеивали. Но бухгалтерские архивы все норовят уничтожить как можно быстрее. Сейчас это разрешено делать через пять лет, так и уничтожают все, что лежало в архиве до этого времени.

А в книгах описания билетов найти можно, если, конечно, их читать правильно, эйситиристически.

Из «Былого и дум» А.И. Герцена, например, можно узнать, что в Пруссии в определенное время для проезда на дилижансе выдавали два документа: билет и квитанцию о получении оплаты.

«Анна Каренина» Л.Н. Толстого — роман вполне железнодорожный, но билеты для Анны покупает кучер и сразу отдает кондуктору, сама Каренина их даже в руках не держит, поэтому про них ничего не написано. В более позднем «железнодорожном» произведении «Крейцеровой сонате» билеты снова не описаны, зато написано, что кондуктор отбирает билеты у пассажиров перед выходом из поезда: *«В это время пришел кондуктор спрашивать билеты до ближайшей станции. Старик отдал свой билет... На предпоследней станции, когда кондуктор пришел обирать билеты, я, собрав свои вещи, вышел на тормоз, и сознание того, что близко, вот оно решение, еще усилило мое волнение».*

А вот Ким у Кипплинга покупает билеты сам, и становится понятно, как они выглядели (это были картонные эдмондсовские билеты) и сколько они стоили.

Еще лет десять назад, эйситиристически перечитывая рассказ Аркадия Гайдара «Чук и Гек», я был возмущен написанным в нем: *«Она разделась, села на диван и показала им твердые зеленые билеты: один билет большой, а два маленьких».*

Все картонные билеты со времен Эдмондсона имеют один и тот же размер. Да и билеты того времени вовсе не зеленые, а кирпичные. Я тогда даже заметку в интернете выложил, а при ее обсуждении мне ответили, что Гайдар имел право нафантазировать вместе с Синими горами и ущельем Алкараш цвет и размер железнодорожных билетов. Но я сомневался: ну не размениваются обычно писатели на придумывание железнодорожных билетов. Они могут счастливую страну в 1939 г. выдумать, а билеты опишут те, которые запомнили. И действительно, изучив вопрос более тщательно, я понял, что возмущался зря. Потому что, для начала, выпускали тогда картонные билеты зеленого цвета. Это билеты в мягкий вагон. И детские билеты были меньше взрослых, потому что от взрослых билетов отрезали нижнюю часть.

Все сошлось. Правда, мама не показала Чуку и Геку плацкарты (судя по тому, что Чук и Гек в поезде спят на одной кровати, плацкарт было всего две).

Но бумажные плацкарты в рассказ даже я бы не вставил, несмотря на свою занудливость. Бумажки в отличие от картонок мальчиков совершенно не волновали, поэтому они в рассказе были бы лишними, хотя в поезд без них не посадили бы. Попутно определяется и возраст детей: младшему было не меньше полных пяти лет, иначе билет на него был бы не нужен. А старшему, поскольку в школу он еще не ходит, было шесть. Вагон, в котором едут Чук и Гек, тоже описан фотографически точно: 11 красных блестящих дверей с желтыми золочеными ручками (их ночью пересчитывал Гек) выходят в коридор вагона СВПС-микст с двухместными и четырехместными купе. Чук и Гек с мамой едут в двухместном (в нем нет других пассажиров), а Гек ночью по ошибке заходит в четырехместное (потому что когда «Гек завопил что было мочи», то «Перепуганные пассажиры повскакали со всех полок», а в двухместном купе было только два нижних дивана).

Отдельное расследование пришлось провести по песенке из рассказа Марка Твена «Режьте билеты». Песенка эта, как и положено по рассказу, крутилась у меня в голове с раннего детства:

*«Кондуктор, отправляясь в путь,
Не режь билетов как-нибудь.
Их режь заботливой рукой:
Здесь пассажир, здесь спутник твой.
Пачка синих — восемь центов,
Пачка желтых за шесть центов,
Пачка розовых — лишь три.
Осторожней режь, смотри.*

Припев:

*Режьте билеты, режьте билеты,
режьте осторожной.
Перед вами, перед вами — пассажир дорожный».*

Но чем больше я занимался билетами, тем больше эта песня меня удивляла. В России и СССР, по крайней мере, сто лет билеты, конечно, резали, да и сейчас иногда режут, но это происходило и происходит в железнодорожной кассе или в кассе междугородних автобусов. Но при чем здесь тогда кондуктор? Да и цены, о которых поют, явно относятся к городскому транспорту. Но в трамваях, автобусах и троллейбусах в России кондуктор ничего не резал, а только отрывал или надрывал.

Обращаюсь к собранию сочинений Марка Твена, и обнаруживаю там другое название рассказа «Режьте, братцы, режьте» и другой перевод (Н. Дарузес):

*«Кондуктор, отправляясь в путь,
Не рви билеты как-нибудь;
Стриги как можно осторожней,
Чтоб видел пассажир дорожный.
Синий стоит восемь центов,
Желтый стоит девять центов,
Красный стоит только три.
Осторожней режь, смотри!*

Припев:

*Режьте, братцы, режьте! Режьте осторожно!
Режьте, чтобы видел пассажир дорожный!»*

Некоторое время я пытался понять, почему у меня в голове и название рассказа другое, и текст другой. Оказалось, что в моем детстве был другой перевод этого рассказа. Этот вариант нашелся только в аудиозаписи в исполнении Э. Каминки.

Но зато в собрании сочинений нашлось подлинное название рассказа: «Punch, Brothers, Punch», а дальше отыскались в интернете и сам текст, и история песенки, которая, как выяснилось, появилась до рассказа, и была сочинена в 1876 г. в вагоне нью-йоркской конки не Твеном:

*«Conductor, when you receive a fare,
Punch in the presence of the passenjare!
A blue trip slip for an eight-cent fare,
A buff trip slip for a six-cent fare,
A pink trip slip for a three-cent fare,
Punch in the presence of the passenjare!
CHORUS
Punch, brothers! punch with care!
Punch in the presence of the passenjare!»*

Главным для меня было то, что в исходном тексте никто ничего не резал и не рвал. В нем в билетах делали дырки, компостировали.

И в Штатах, и в Европе кондукторы в городском транспорте с помощью ручного компостера пробивали на билете начальную и конечную остановки маршрута, дату и время посадки в транспорт.

Но в России это не прижилось настолько, что в языке не оказалось нужного слова. И с легкой руки переводчиков билеты стали резать.

КАК ПИШУТ КНИГИ

Последние десятилетия эйситиристов разочаровывают. Билеты, бывшие раньше разными для разных видов транспорта, повсеместно унифицируются. Теперь в большинстве городов на все виды транспорта действуют один-два вида одинаковых билетов.

Страшный урон наносит использование термопечати. Она, конечно, эффективна и технологична, но не годится для длительного хранения. И вместо красивых билетов в альбоме через пяток лет оказываются лишь клочки серой бумаги.

У собирателей авиабилетов вообще трагедия. Их практически перестали выпускать. Ни книжечек, ни бумажечек. Только посадочные талоны, выполненные с помощью термопечати.

Все это привело к тому, что интересным осталось только изучение билетов старых, чем я и занялся.

Не забрасывая другие части коллекции, основной упор делал на железнодорожные билеты. Все-

таки я хоть и математик, но железнодорожный, окончил Московский институт железнодорожного транспорта и пятнадцать лет проработал на благо советских железных дорог. Так что и в железнодорожных правилах разбирался, и компостеры на билетах читать умел, и пачку бесплатных билетов формы 6 и 4 за время работы накопил.

Начал изучать российские железнодорожные билеты ab ovo с 1836 г. Сначала это были латунные пластинки, как номерки в гардеробах, потом разноцветные бумажки, пронумерованные вручную, затем картонки, так называемые эдмондсоновские билеты. В интернете много информации о первых российских железных дорогах, описываются и билеты, латунные и бумажные, но никто не писал, когда и как появились картонные. А в коллекции они уже были, и датировались 1870 гг.

Питерский краевед Павел Каганер нашел текст, посвященный петербуржцу Адальберту Ивановичу Лишке, который вроде бы изготавливал картонные билеты с 1869 г. Я узнал биографию Лишке и нашел документальные подтверждения момента начала изготовления эдмондсоновских билетов в 1868 г.

С получением каких-то знаний, возникает непреодолимое желание ими поделиться. Поэтому начинаешь писать во все места, где твою писанину принимают [1, 2]. Материалов о картонных билетах накопилось много, частично я их давал в своих интернет-аккаунтах. Появилась идея написать книгу, описывающую историю использования картонных билетов в России и Советском Союзе. Прежде всего, нужно было изучить все документы, с помощью которых можно датировать билеты.

С каждым железнодорожным билетом связано несколько дат: заказ в типографии, изготовление, получение билетов управлением железной дороги, передача билетов из управления дороги в кассу станции и его использование для поездки. Только последнюю дату можно прочесть на компостере, если известны правила, по которым его накладывали. Казалось бы, даты эти отличаются на недели, во всяком случае, они в пределах одного года. На самом деле документами подтверждается, что заказ билетов в типографии Лишке Главным обществом российских железных дорог 1874 г. сделан на 1880 г. Доставка билетов из типографии Лишке в Петербурге Управлению Поти-Тифлисской дороги в Тифлисе занимала месяцы: она производилась на лошадях. Даты изготовления билетов и их обработки в Управлении дороги (на каждый билет ставилась печать, мастичная или тисненая) могли отличаться настолько, что на билете и печати стояли разные названия дорог. А из Управления дороги на станции билеты отправлялись «по мере надобности», что могло происходить и через годы. Иногда

да вообще не отправлялись, а перерабатывались в другие билеты.

Для картонных билетов в датировке очень помогают наименования железных дорог, которые помещают на билетах, и которые изменяются достаточно часто. Тут нельзя не отметить фундаментальный труд Г.М. Афоной [3], собравшей по архивным источникам названия дорог с 1836 по 1990 гг. Но и в нем оказываются лакуны. Появление названия «Октябрьские железные дороги» (во множественном числе) описано четко. Это произошло 20 августа 1929 г. Но превращение множественного числа в единственное туманно: на 1 января 1934 г. указано «Октябрьские», на 1 января 1935 г. — «Октябрьская», но никаких ссылок на документы, на основании которых произведено переименование, не приводится. Я никаких документов тоже найти не смог, хотя при переименовании других железных дорог, кроме приказа НКПС, появлялось еще постановление ЦИК или Совнаркома СССР. Складывается впечатление, что дорога переименовалась сама, без всякого приказа. Время печати пригородных билетов 1920–1950-х гг. можно определять по праздникам, перечисленным на обороте.

Иногда изучение билетов приводит к неожиданным личным открытиям в российской истории.

Так, среди билетов Поти-Тифлисской железной дороги 1870-х обнаружился билет с названием станции Михайлово, хотя эта станция всего два года назад называлась Кашуры. Что подвигло на переименование только что открытой станции, да еще заставило немедленно заказать в Петербурге новые билеты? Как вы помните, заказ и доставка билетов были делом длительным и непростым. А переименование стало настолько неожиданным, что в расписаниях еще долго указывали оба названия: «Михайлово-Кашури» или «Михайлово (Кашури)».

20 сентября 1872 г. государь император Александр II пожаловал из казенных земель великому князю Михаилу, своему брату и наместнику Кавказскому, имение Боржом площадью 69 513 десятин (по-нашему 75 945 гектаров или 76 квадратных километров), т.е. все Боржомское ущелье как раз до этой станции. Дата этого события совсем случайно совпала с датой на акте, разрешившем временное движение по железной дороге от Поти до Тифлиса. Руководство МПС, конечно, немедленно переименовало станцию в честь нового владельца земель, а Управление дороги срочно заказало новые билеты.

Моя книга была уже почти дописана, когда от известного казанского краеведа Льва Жаржеского поступило предложение поучаствовать разделом, посвященным железнодорожным билетам, в его книге. Я с энтузиазмом откликнулся на это предложение [4].



Рис. 1. Билет 1886 г.

В заключение хочется дать пример расшифровки редкого билета, не попавший в книгу (я увидел билет после того, как подписал книгу в печать).

КАК РАСШИФРОВЫВАЮТ БИЛЕТЫ

История железнодорожных билетов 1880-х гг. все еще туманна в основном из-за скудости материалов для изучения. У меня в коллекции билетов 1870-х гг. на порядок больше, чем билетов, изготовленных между 1879 г., когда ввели государственный сбор с железнодорожных билетов, и 1894 г., когда ввели общий железнодорожный тариф и регламентировали формы билетов.

Поэтому каждый новый артефакт этого времени расширяет наши знания.

Билет 1886 г. удалось обнаружить в 2022 г. (рис. 1).

Билет поражаел воображение. Печать в два цвета. И какое-то Стрѣльно. Я знал только Стрѣльну, станцию Петергофской железной дороги в 21 версте от вокзала в Петербурге. Судя по упоминанию гос. сбора, билет не могли изготовить до 1879 г. К этому моменту Петергофскую дорогу уже купила Балтийская. Но билет Стрельна – Петербург до революции никогда не стоил 45 копеек. Даже по общему тарифу 1910 г. проезд 21 версты стоил 32 ко-

пейки, а в пригородном сообщении цена должна была быть еще меньше. Может быть, Стрѣльно это совсем не Стрѣльна, а другое место? Запросил питерских краеведов, не было какого-нибудь Стрѣльно на расстоянии верст 30 от Петербурга. Получил твердый ответ: не было.

На обороте билета оказалось целых два компонента. Причем, одинаковых.

Текст «3 2 АВГ 86 26». Порядок следования знаков в компостере утвердят только в 1896 г. Понятно, что 2 августа 1886 г., но что такое 3 вначале и 26 в конце?

Судя по расписанию из Путьеводителя 1877 года [5] 26 — это номер поезда, а 3 — час дня, хотя за 10 лет все могло поменяться.

Подсказку по цене билета дает примечание к тарифам Балтийской дороги из работы [6]:

«Обратные билеты со скидкой, но действительные только на один день».

Похоже, что наш билет обратный, поэтому на нем есть целых две пробивки кондукторскими щипцами. А красное «В» — первая буква слова «возвратный». Нигде не встречал, чтобы обратные билеты называли возвратными (хотя ретурными их называли), но и «Стрѣльно» вместо «Стрѣльна» тоже никогда не встречал. У русского языка на Балтийской дороге была своя специфика. Правда, есть еще вариант, что «В» — выходной день, но 2 августа 1886 г. по юлианскому календарю — суббота, а не воскресенье. Удивляет величина скидки, почти 65 %, но и цену я нашел в публикации [7].

Что интересно там же, ровно в одном из тарифов обнаруживается и название Стрѣльно, и даже Гатчино, хотя в остальных местах справочника используются привычные Стрѣльна и Гатчина.

Как отмечено выше, виды билетов и обязательный текст на них регламентированы только в 1894 г. До этого наличие номера на билете не было обязательным. Высочайше утвержденное 26 декабря 1878 г. мнение Государственного совета «Об установлении особого, в пользу казны, сбора с пассажиров железных дорог и пароходов...» требовало «Сумма казенного сбора с пассажирского движения должна быть обозначена на выдаваемых



Рис. 2. Реконструкция блока билетов

пассажирских билетах», но из этой фразы не следует, что цену билета и сбор нужно было указывать отдельно, а не в сумме, как на нашем билете.

Подозреваю, что номер все-таки был, но не на отдельном билете, а на блоке из пяти билетов, располагавшихся на пятидюймовой заготовке. Такие заготовки в более поздние времена использовались для изготовления разрезных билетов. И выглядело это приблизительно так, как показано на рис. 2.

ЛИТЕРАТУРА

1. Орлов А.Г. Диагноз (хобби) — перидромофилия // Омнибус. 2004. № 12 (108). С. 8.
2. Зайцев К.Е., Орлов А.Г. Ириновская железная дорога и ее билеты // Вологодский коллекционер. 2007. № 19. С. 7–12.
3. Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 1990 гг. / сост. Г.М. Афонина. М., 1995.
4. Орлов А.Г. Железнодорожные билеты // Жаржевский Л.М. Романтика старых расписаний / под ред. И.В. Гуревой, М.Н. Павлова. Казань: Титул-Казань, 2021. С. 212–262.
5. Путеводитель по российским железным дорогам и паровозным сообщениям. М.: МПС, 1877.
6. Всеобщий календарь на 1887 год. СПб.: Книгоиздательство Германа Гоппе, 1887.
7. Спутник петербуржца. Лето 1895 года. СПб.: Тип. Н. Финдейзена, 1895.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Транспортные билеты — важная часть истории транспорта. Обращение к истории развития транспорта представляется актуальной и востребованной задачей современной исторической науки. Исследование исторического прошлого системы путей сообщения позволяет более детально осмыслить причинно-следственные связи их развития и вычленил уровень прогресса, оказавшего серьезное влияние на дальнейший ход истории.

REFERENCES

1. Orlov A.G. Diagnosis (hobby) — peridromophilia. *Omnibus*. 2004;12(108):8. (In Russ.).
2. Zaitsev K.E., Orlov A.G. Irinovskaya railway and its tickets. *Vologda collector*. 2007;19:7-12. (In Russ.).
3. Brief information about the development of domestic railways from 1838 to 1990 / compiled by G.M. Afonina. Moscow, 1995. (In Russ.).
4. Orlov A.G. Railway tickets // Zhazhevsky L.M. *Romance of old timetables* / ed. I.V. Gureeva, M.N. Pavlova. Kazan, Title-Kazan, 2021;212-262. (In Russ.).
5. *Guide to the Russian railways and shipping communications*. Moscow, MPS, 1877. (In Russ.).
6. *General calendar for 1887*. St. Petersburg, Book publishing house of Herman Goppe, 1887. (In Russ.).
7. *Companion of a Petersburg. Summer 1895*. St. Petersburg, Type. N. Findeisen, 1895. (In Russ.).

Об авторе

Андрей Георгиевич Орлов — независимый исследователь; г. Москва, Россия; ag-orlov@mail.ru.

Bionotes

Andrey G. Orlov — independent researcher; Moscow, Russian Federation; ag-orlov@mail.ru.

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

The author declares no conflicts of interests.

Статья поступила в редакцию 20.12.2022; одобрена после рецензирования 20.01.2023; принята к публикации 28.02.2023.

The article was submitted 20.12.2022; approved after reviewing 20.01.2023; accepted for publication 28.02.2023.

ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ ЧИТАТЕЛЕЙ ЖУРНАЛА



Федеральное государственное бюджетное учреждение дополнительного профессионального образования «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте» представляет новое издание 2023 года



Жданов А.Г., Свечников А.А.,
Кожевников В.А.

**Основы триботехники наземных
транспортно-технологических средств:
учебное пособие**

Рассмотрены основные этапы и проблемы развития трения и износа машин. Описаны физико-химические свойства поверхностей трения деталей, условия их

контактного взаимодействия, виды трения и механизм изнашивания. Проанализированы виды изнашивания и повреждений, включая водородное изнашивание. В книге изложен избирательный перенос (эффект безызносности) при трении. Приведены рекомендации по выбору материалов, способам и мерам, обеспечивающим повышение износостойкости трущихся деталей машин транспортной техники.

Вы можете оформить заказ в ФГБУ ДПО «УМЦ ЖДТ»: 105082, г. Москва, ул. Бакунинская, д. 71; e-mail: marketing@umczdt.ru; тел./факс: (495) 739-00-30/ 739-00-31