Секция «Аналитика культурологии», научный руководитель – Ромах О.В., докт. филос.наук, профессор

БЕЗРОДНЕНСКАЯ ПАРОВАЯ МЕЛЬНИЦА КАК ПАМЯТНИК АРХИТЕКТУРЫ Г.ВОЛЖСКОГО

Мазырина А.М., Сидорова С.Н.

Волжский политехнический институт (филиал) Волгоградского государственного технического университета, Волжский, Россия, www.volpi.ru

Актуальность нашего исследования обусловлена необходимостью соблюдения традиций через популяризацию объектов культурного наследия. Одним из таких объектов является здание бывшей паровой мельницы города Волжского (бывшее село Безродное). В настоящее время в этом здании находится редакция газеты «Неделя города». Вместе с тем история этого здания насчитывает более 100 лет.

Нами было проведено исследование среди студентов ВПИ (ф) ВолгГТУ с целью выявления знаний о названии и истории этого памятника архитектуры. Нами было опрошено 100 человек. Вопросы, которые были заданы опрошенным были следующими по содержанию:1) Назовите памятник архитектуры, который находится в 36 квартале г. Волжского. 2) Что вам о нем известно? 3) Когда это здание было построено? (1956,1910,1889). Результаты проведенного исследования показали, что на первый вопрос ответили правильно 7%, отвечая на второй вопрос только 3% из общего количества студентов правильно называли объект и указывали на исторические факты. Последний вопрос анкеты выявил количество правильных ответов о времени постройки архитектурного памятника.

Таким образом, проведенное нами исследование позволило определить, что большинство опрошенных не имеет представление об истории создания этого архитектурного памятника. Вышеизложенное послужило основанием для изучения истории Безродненской паровой мельницы.

Коренным жителям Верхней Ахтубы известно, что перовую мельницу построил немец Даммер, либо на паях со своим братом, либо один. Так же, жители утверждают, что он владел мельницей до самой революции. Председатель Верхнеахтубинского сельского совета Семен Казаков вспоминал, что Даммер построил мельницу в 1911 году [1].

Мемуаристы говорят, что это здание принадлежало безродненскому купцу Василию Федоровичу Бузаеву. У Бузаева в селе были две лавки с «красным товаром», который он привозил из Царицына, был хорошим купцом и все селяне брали у него товары в долг. Василий Федорович выкопал рядом с мельницей колодец, который сохранился до начала пятидесятых годов.

Что же касается первого варианта возникновения мельницы, документального подтверждения существования немца Даммера не обнаружено. Но существует несколько старых, забытых бумаг, подписанных: «Товариществом Ахтубинской вальцевой мельницы». Выяснилось, что «Товарищество» имело в своем владении еще и томатный завод, который находился в селе Верхнеахтубинском. Томатный завод и паровая мельница располагались в одном здании.14 июля 1910 года «Товарищество» отправило письмо Старшему фабричному инспектору Астраханской губернии, в котором говорилось об уменьшении арендной платы и об установке на томатном заводе парового котла.

После революции владельцы мельницы сменились. В начале двадцатых это была единственная работающая мельница на все село. В тридцатые годы мельница стала собственностью колхоза «Большевик». Сюда привозили зерно и просо со всех ближайших деревень. Большое значение в судьбе здания сыграла Сталинградская битва. Летом 1942 года левобережье со всеми его селениями, островами, Волго-Ахтубинской поймой стало прифронтовой полосой. Здесь располагались артполки и танковые корпуса, укрепрайоны и ремонтные базы, аэродромы и штабы ПВО, узлы связи и госпитали. В мельнице с 14,октября 1942 года находился наблюдательный пункт 822-го артполка 300-й стрелковой дивизии. Артиллерийский наблюдательный пункт на мельнице действовал до 24 ноября 1942 года. По его данным с командного пункта отдавались приказы на открытие огня по противнику в районе Латошинки и Винновки.

В годы войны мельница помимо своей работы выполняла роль военного объекта. Она обеспечивала мукой все ближайшие военные части. В послевоенные годы мельницу пытались разрушить, так как она не входила в план «нового социалистического города». Однако здание не было разрушено и вошло в проект застройки 36 квартала. В настоящее время здесь находится редакция газеты «Неделя города».

Таким образом, обращение к истории архитектурных памятников, позволяет лучше изучить историю города, а мы, как жители этого города являемся носителями и хранителями истории культуры.

Список литературы

1.Берновская И. Безродненская паровая мельница [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www. volgokray.narod.ru

Секция «Вопросы состояния и развития индустрии социально-культурного сервиса и туризма в современных условиях», научный руководитель – Чернобровкин В.А., канд. филос. наук, доцент

ПРИНЦИПЫ ОРГАНИЗАЦИИ И МЕТОДЫ СТИМУЛИРОВАНИЯ СПРОСА В СФЕРЕ ГОСТЕПРИИМСТВА И ТУРИЗМА

Нижегородцев П.О., Чернобровкин В.А.

Магнитогорскийг осударственный университет, г.Магнитогорск, Россия

Одним из наиболее важных аспектов деятельности любого предприятия, в том числе и туристско-гостиничного, в условиях рынка, является управление предприятием, успешная реализация которого в настоящих условиях требует использования необходимых принципов организации и методов стимулирования спроса. В туризме широко используются такие средства стимулирования спроса, как реклама, личная продажа, стимулирование сбыта, пропаганда и т.д.Индустрия гостеприимства исторически сформировалась и выросла из сектора средств размещения, представленного различными типами гостиничных предприятий. Индустрия туризма и гостеприимства охватывает разные группы организаций, образуя сложный многокомпонентный комплекс, где важней-

шую роль выполняет гостиничный бизнес, широкий и разнообразный характер которого позволяет объединить воедино все элементы и секторы индустрии туризма и гостеприимства.

Каждый из нас отправляясь на отдых, хочет наслаждаться путешествием, не обременяя себя мыслью о дополнительных услугах, которые необходимо подобрать, выложив круглую сумму, но желательно, избежав не только переплат, но и сократить время на поиск нужной услуги. В этом нам помог,безусловно, известный британский предпринимательТомас Кук.

В истории человечества день 5 июля 1841 года связан с появлением современного туризма. Именно в этот день англичанин Томас Кук (ThomasCook) открыл первое в мире туристское бюро. Уже в первом своём, ставшемхрестоматийным, туре Томас Кук внедрил базовые принципы организованного туризма. Он обозначил цель поездки, место, время, продолжительность, приобрел билеты всем участникам в оба конца, организовал питание и развлечения. Назначил фиксированную цену в 1 шиллинг.

Томас Кукразработалразличные принципы организации туризма, в число которых вошли такие, как: дорожные чеки,буклеты и путеводители, паломнический туризм,принцип «все включено»,оздоровительный туризм,чартерные авиарейсы и многие другие.Эти принципы стали способствовать, прежде всего, привлечению клиентов и минимизации затрат на создание тура. Далее в рамках данной статьи необходимо дать более подробную характеристику основных принципов, которые и сейчас пользуются большим спросом у туристов.

1. Дорожные чеки: вместо денег – бумага. Кук изобрел дорожные чеки – целевые денежные суррогаты, позволявшие обезопасить владельцев от потери денег во время поездки. Дорожный чек traveler'scheque представляет собой денежное обязательство, которое должны оплатить наличными деньгами владельцу в момент предъявления. Деньги выплачивают в валюте той страны, где чек предъявлен к оплате. Таким образом, купив чек за фунты в Англии, можно получить франки во Франции по официальному курсу. В случае пропажи чека злоумышленник не сможет получить по нему деньги, ибо чек именной. Сегодня компания ThomasCookCroupLtd. является ведущим мировым поставщиком дорожных чеков. За рубежом к известным чековым системам относятся дорожные чеки AmericanExpress, Citicorp, MasterCard, ThomasCook, Visa, BankofAmerica, Eurocheque.Существует "гибрид" карточки и чека - VisaTravelMoney- не пополняемая предоплаченная карта, которую можно единоразово "загрузить" деньгами от $100 до $10 тыс. Действует она три года. Деньги снимаются в валюте страны пребывания, а не выданный банкоматом остаток удастся забрать только в том банке, где была куплена карта.Но в отличие от банковских карточек, при приобретении чека клиенту нет необходимости открывать специальный счет и ждать изготовления карты.

2. Принцип «все включено»Все новшества Кука в обслуживании клиентов естественным образом стали предшественником системы «все включено». То есть турист оплачивает весь тур и больше ни о чем не заботится. Все – билеты, питание, проживание и базовые экскурсии – забота туристической компании. Весь необходимый сервис за ранее оговоренную сумму, а также возможность избавиться от непредвиденных затрат помогает система «Все включено» (англ. allinclusive). У вас есть возможность оплатить тур оператору определенную сумму, которая фактически покрывает все расходы для отдыха по системе «все включено».Имеется стандартная комплектация отдыха на который основываются туроператоры по системе «Все включено» включает в себя полный сервис и обслуживание в отеле, где вы будете проживать. Сюда входят напитки,питание и ряд услуг нужных туристу . Еще одна черта системы «все включено» - посредственное обслуживание. Менеджеры европейских отелей говорят, что allinclusive подрывает основы любого сервиса - личную заинтересованность персонала. В отелях с обычным обслуживанием персонал привык ожидать чаевые за свою работу, поэтому стремится сделать ее лучше. Здесь же туристы уже все оплатили и не собираются тратить дополнительные деньги на чаевые. Поэтому ожидать отличного сервиса в отелях, работающих по принципу «все включено», как правило, не приходится.

3. Чартерные авиарейсы. Фирма ThomasCook&Son была первым туроператором, воспользовавшимся авиацией для перевозки туристов. Это произошло в 1919 году. Сам великий организатор на тот момент уже переселился в лучший мир, но дело его продолжали внуки. Чартерными называют рейсы, которые не вносятся в основное расписание. Это разовые рейсы, которые становятся особенно популярны тогда, когда количество пассажиров начинает увеличиваться. Обычно это происходит в так называемые периоды "высокого сезона, Как правило, такие рейсы выполняются в течение нескольких месяцев, редко 1 года. Они происходят на условиях чартерного договора между заказчиком (туроператором) и авиаперевозчиком. Существенным преимуществом чартерного рейса является то, что цена билета на чартер в два-три раза ниже, чем на регулярный рейс. Кроме того, на ряд популярных курортов регулярные рейсы просто не летают, или их число минимально. Поэтому, несмотря на популярность таких курортов, напрямую добраться до них можно только чартерным рейсом. Билеты на чартерные рейсы обычно входят в стандартный турпакет. Однако, если самолет, следующий чартерным рейсом, не переполнен, билеты на оставшиеся места можно всегда приобрести и без турпутевки. Такие билеты не подлежат возврату, их стоимость при отмене тура не возвращается.

4. Отдельным видом чартерных рейсов являются так называемые «отстойные» рейсы.Отстойный рейс - это обычный чартерный рейс, при котором самолет ждет туристов в аэропорту весь период их отдыха (чаще всего такие одиночные чартерные рейсы выполняются в праздничные дни и планируются для участников краткосрочных туров).

5. Помимо уже перечисленных принципов, дешевизны, удобства «прямой доставки» до места отдыха и доступности в ажиотажные период, есть и еще один очень важный момент. Регулярные рейсы могут отложить или даже отменить из-за экстремальных условий - погодных или технических. А чартеры могут только отложить, но не отменить. Поскольку турфирмы целиком выкупают самолет и заинтересованы, чтобы он прибыл в место назначения, причем, как можно быстрее. Ведь от того, как турфирма обслужит клиента, зависит и то, воспользуется ли он снова ее услугами.

Известно, что ориентация намассового потребителя в первую очередь заключается в скидках, скидках, скидках... Кук ставил целью сделать отдых и путешествие доступными для массового потребителя. И тут срабатывал принцип положительной обратной связи - благодаря массовости, удавалось получать существенные скидки у транспортников, в гостиницах и точках питания. Это снижало стоимость туров и делало путешествия доступными для большего ко-

личества людей. На своих «постоянных», и уже отработанных маршрутах, Кук не просто договаривался о скидках - он выкупал целые вагоны, поезда или корабли. В выигрыше оказывались обе стороны.

Таким образом, можно заключить, что Томас Кук является основателем современного организованного туризма. Впервые в мире он взялся организовать туристские поездки, ставпо сути первым в мире туроператором. Он создал так называемые пакеты путешествий - туры. Туры конторы Кука до сего времени считаются одними из лучших- по богатству содержания, формам, организационным и финансовым параметрам. Даже сегодня туристские агентства используют международные пустые билеты, кредитные карты, поездки туда и обратно, впервые введенные Томасом Куком. Во многих странах мира, таких как Швейцария, Италия, Франция и Египет, Томас Кук заложил основу для развития туризма. Вместе со своим сыном он второй раз открыл Америку, но уже для туристических поездок.

Список литературы

1. Ананьев М.А. Основы международного туризма: Учебное пособие. – М.: ИПК Главинтуриста, 2005. - 68 с.
2. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: ПЕРЕВОЗКИ. Издание третье, переработанное и дополненное. — СПб.: Издательский дом Герда, 2007. — 528 с.Зачиняев П.Н., Фалькович Н.С. География международного туризма. – М.: Мысль, 2007.
3. Кисель В.П. Открыватели мира: Замечательные путешественники, исследователи, первопроходцы: Энциклопедический справочник. – Минск: БелЭн, 2008. - 464с.
4. Касаткин В.Ф. Факторы развития и общественное значение туризма. – М.: ЦРИБ «Турист», 1983.- 120 с.
5. Кудрявцев В. География и Путешествия.- Режим доступа: http://tur-plus.ru/cook/cook.htm (дата обращения: 15.12.2013 г.)

Секция «Культура и социокультурные технологии современной России», научный руководитель – Самсонова И.В., канд. культурологии

РАЗРУШЕННЫЕ ЗДАНИЯ ГОРОДА КАК ПРИЗНАК ДУХОВНОГО КРИЗИСА ЛЮДЕЙ

Ефремкин С.И., Елисеева Л.А., Сидорова С.Н.

Волжский политехнический институт (филиал) Волгоградского государственного технического университета, Волжский, Россия, www.volpi.ru

Одной из главных проблем многих города сейчас является проблема разрушенных зданий, заброшенных домов, недостроенных объектов. Это проявляется в том, что в России, и в частности, в городе Волжском Волгоградской области с каждым годом увеличивается число домов, которые либо начинают разрушаться, либо уже разрушены. И уничтожены они от стихийного события, и от халатности человека, его алчности. При этом подвергнуты разрушению не только жилые дома, но и достопримечательности города, которые стираются из памяти, если их не восстанавливать.

Тема разрушений в городе зданий не воспринимается как основная и главная. А если сказать еще более простым языком – забыта как ненужная мысль. Разрушения памятников культуры, достопримечательностей различного рода, простых домов приводит город к тому, что скоро он может стереться с карты, в качестве культурного города. И вообще стать не городом, а чем-то маленьким, незаметным.

Анализ многочисленных исследований, проведенных нами (на территории г. Волжского, Волгоградской области), позволяет сделать вывод о том, что в г. Волжском более чем 100 разрушенных зданий, из которых половина это архитектурные ценности, памятники, достояние города. Данные свидетельствуют о том, что изменилось представление современного человека о ценности архитектурных построек прошлых лет.

Так, одним из примеров разрушенных зданий, стал речной вокзал в городе Волжском. Исследуя историю возникновения и существования данного объекта, мы выяснили, что само здание было построено в 1960 году, и до падения СССР речной вокзал пользовался большим спросом. На нем останавливались пароходы и корабли, баржи, везущие грузы, шедшие по Волге в город Астрахань. В это время вокзал являлся одним из центральных зданий города. Здесь располагался зал ожидания, разнообразные места отдыха. На главном здании были установлены часы, указывающие точное время отправки теплоходов, на одном из боков красивый орнамент, выполненный из мозаики, в стиле русского модернизма.

Необходимо отметить, что по словам проживающих рядом жителей, а также работников Центральной Детской Библиотеки №5 (находящейся рядом), здание вокзала должно тщательно охраняться, однако наше исследование не подтвердило данные высказывания. В настоящее время внутренняя часть речного вокзала сильно разрушена. И что нас искренне удивило, так это то, что разрушения даже не старались убрать. На данный момент здание полностью заброшено. Очевидно, что что никто не притрагивался к нему с момента разрушения.

Наши наблюдения показали, что речной вокзал – не одно здание, подвергшееся разрушениям. В городе много таких «оригинальных и забытых» зданий. Изучение архитектурных сооружений города Волжского свидетельствуют о том, что, несмотря на свою индустриальную обособленность и развитость, город имеет большие разрушения в плане культурного наследия.

Отметим, что исследования в этой области необходимо продолжаться и далее, но не пассивно, а уже более активно. Иначе, бездействие при взгляде на разрушения не наших домов, не наших достопримечательностей может привести к тому, что уже Наши дома и Наши достопримечательности будут разрушаться, а сделать мы уже ничего не сможем. И будем пытаться восстановить то, что своими силами восстановить нельзя. Понимая актуальность данной проблемы, мы обнаруживаем бедность не только материальную, но и духовную, что является признаком духовного кризиса человечества.

Список литературы

1. Гроф К. и С. Духовный кризис М.: ООО «Издательство АСТ» и др., 2003
2. Ассаджиоли Р. Духовный кризис нации. М: ЭКСМО-Пресс, 2002.
3. Восковская Л.В Кризис культурного наследия. : ООО «Издательство АСТ» 2001
4. Пачкалов А. В. Достопримечательности советских годов г. Волжского // Нижневолжский археологический вестник (НАВ). Вып. 9. Волгоград ВолГУ — ИА РАН 2008