

УДК 94(420).08

DOI: 10.25730/VSU.2070.20.050

Развитие транспортной инфраструктуры и возникновение индустрии туризма в Великобритании в XIX веке

А. Ю. Васильева

аспирант кафедры истории Нового и новейшего времени,
Санкт-Петербургский государственный университет.
Россия, г. Санкт-Петербург. E-mail: annivasilieva@gmail.com

Аннотация. В статье рассматривается связь развития транспортной инфраструктуры и становления индустрии туризма в Великобритании в XIX в. Актуальность исследования заключается в том, что туризм мог играть важную роль для метрополии, так как был связан с развитием национальной и региональной идентичностей и одновременно влиял как на интеграционные процессы внутри Королевства, так и на усиление чувства самобытности и обособленности таких регионов, как Шотландия и Ирландия.

Ключевым моментом в развитии индустрии туризма стало появление пароходов и железных дорог, которые соединили регионы Великобритании по морю и по суше. Туристический рынок отреагировал на инновации и, благодаря использованию парового транспорта, получил для себя новые возможности. В течение века перевозчики повышали уровень услуг, делая путешествия все более комфортными и доступными.

Однако туристический рынок не представлял собой единого сектора. Помимо этого, не была упорядочена железнодорожная сеть Великобритании. Поэтому в борьбе за клиентов владельцы транспорта, которые видели в рекреационных путешествиях источник прибыли, обращались к услугам туристических агентов. Одним из ярких примеров таких агентов была фирма «Томас Кук и сын», которая предлагала туристам готовые маршруты, согласовывая пересадки между разными перевозчиками и различными видами транспорта. Можно говорить о том, что и городской транспорт, и пароходы, и железные дороги были успешно интегрированы в индустрию туризма.

Ключевые слова: история туризма, история транспорта, железные дороги, пароходы, «Томас Кук и сын».

Транспортная революция XIX в. увеличила скорости передвижения и удешевила путешествия, что послужило основой для развития индустрии массового туризма. Британцы активно путешествовали как по своей стране, так и за ее пределами. В данной статье мы ограничимся территорией Соединенного Королевства, поскольку туризм был связан с развитием национальной и региональной идентичностей [15; 16; 23]. Указанные процессы могли играть важную роль для метрополии, одновременно влияя на интеграционные процессы внутри Королевства и усиливая чувство самобытности и обособленности таких регионов, как Шотландия и Ирландия. Поэтому важно рассмотреть, как взаимодействовали между собой туристическая индустрия и развивающаяся транспортная система Великобритании. Стоит также отметить, что не только транспортные инновации оказывают влияние на туризм [32, р. 132], однако именно транспорт является одним из ключевых элементов туристической инфраструктуры, поскольку он обеспечивает доступ туристов к достопримечательностям.

На протяжении веков одним из главных средств передвижения являлся конный транспорт. Для начала XIX в. ключевым в увеличении скоростей в данной области стало улучшение методов строительства и ремонта дорог [14, р. 833]. В Англии еще до распространения железных дорог произошла «революция» в стоимости и качестве предоставляемых услуг, благодаря чему большее количество людей стало пользоваться общественным транспортом между крупными городами и расширяющимися спальными районами Лондона [25, pp. 420–421]. В это же время активно развивался транспортный сервис в английской провинции, достигший к 1830-м годам уровня лондонского рынка [25, р. 439]. Что касается туризма, то после 1790 г. значительно возросло количество услуг на направлениях, идущих к прибрежным курортам, таким как Брайтон. Данные маршруты фактически находились в монополии у лондонских кучеров, поскольку большинство путешественников с севера могли добраться до этих городов только через столицу [25, р. 410]. Наиболее востребованными внутренними

английскими курортами среди пассажиров в первой трети XIX в. были Бат и Танбридж Уэллс [25, pp. 429–430]. В это же время транспортные услуги развивались в Шотландии. Например, на северо-востоке Шотландии на улучшение дорожной сети были направлены значительные финансовые затраты [22, p. 325]. Что касается Ирландии, то в 1805 г. сэр Джон Карр настаивал, что ирландские дороги превосходят Англию по красоте и прочности, уступая только дорогам Швеции. С 1822 г. ирландские дороги развивались вглубь страны в юго-западном и западном направлениях [33, p. 13].

С появлением паровозов владельцы дилижансов были вынуждены сократить число дальних маршрутов и разработать новые линии, соединявшиеся с железнодорожными станциями. Также с этого момента стало увеличиваться количество конных перевозчиков в пределах городов и их пригородов [22, p. 334].

Точка зрения, согласно которой на развитие туристической индустрии первостепенное воздействие оказали железные дороги, популярна среди исследователей [27, p. 207; 34, p. 62, 135]. Однако по мнению британских ученых Дж. Армстронга и Д. Уильямса первопроходцами в данной сфере были пароходы. По их мнению, владельцы пароходов быстро осознали, что дешевые путешествия открывали новый рынок услуг – путешествия для удовольствия [7, p. 154]. Пароходы заменяли парусный транспорт на главных водных маршрутах, благодаря чему сообщение становилось регулярным. В Великобритании первое коммерческое пароходное сообщение осуществлялось пароходом Comet на реке Клайд с 1812 г. [7, p. 147; 15, p. 60]. Уже первый вояж Comet имел рекреационное измерение, и в течение десятилетия пароходные экскурсии стали доступны в различных британских портах [7, p. 154]. С 1815 г. начались первые пароходные перевозки в Лондоне до Грейвзенда и Маргита. Позже они охватили и другие направления [5, p. 249]. В это же время Ирландия была соединена пароходным сообщением с Уэльсом и Шотландией. Пароходное сообщение между Хоутом и Холихедом было запущено в 1816 г. В 1818 г. из Белфаста в Глазго на регулярной основе стал ходить пароход Rob Roy [18, pp. 225–226]. К 1820-м годам шторм или отсутствие ветра перестали играть существенную роль при путешествии в Ирландию [33, pp. 4–5]. К 1830-м годам пароходные экскурсии вдоль британского побережья стали обыденным мероприятием [6, p. 71].

Ориентированность владельцев пароходов на пассажирские перевозки отразилась в названии одного из судов. Весной 1821 г. в шотландском Перте был спущен на воду Tourist, имевший длину 128 футов и ширину 40 футов и являвшийся на тот момент самым большим пароходом в Великобритании. После непродолжительного пробега в Лейте и Северной Шотландии он был переведен на маршрут между Нью-Хейвеном и Лондоном [19, pp. 35–36].

Значительных улучшений в удобстве пассажиров не наблюдалось до 1870 г., когда на воду был спущен трансатлантический лайнер Oceanic компании The White Star Line. Он стал первым кораблем, на котором пассажирские кабины и салоны помещались в центре палубы, где был самый низкий уровень шума и вибрации [34, p. 174]. Суда меньших масштабов также перенимали этот опыт. Например, The Waterford Steamship Company действовавшая между Ливерпулем и Уотерфордом, гордилась тем, что начала размещать каюты на миделе в числе первых [19, p. 209].

Уровень комфорта выражался и в других деталях. Например, суда компании David MacBraune – Columba и Lord of the Isles – были известны за пределами Шотландии как пароходы, на которых плавают «лучшие люди» [15, p. 61]. Они представили новый стандарт роскоши. Columba, спущенный на воду в 1878 г., являлся самым большим пассажирским пароходом на заливе Ферт-оф-Клайд [19, p. 278]. Верхний салон был роскошно обставлен, имелись комнаты отдыха. Большие квадратные окна, расположенные по бокам и на корме, обеспечивали прекрасный вид на пейзаж. Салон для завтраков и обедов вентилировался, блюда подавались в любое время. Пассажирам, путешествующим ночью, предоставлялась ванная комната с морской водой, а также гардеробная, где они могли оставить сумки и другие мелкие предметы. На борту имелись книжный и фруктовый прилавки [19, p. 279]¹.

Однако главную роль в увеличении скорости передвижения сыграли все-таки железные дороги, поскольку усовершенствование скоростей движения пароходов шло гораздо медленнее [4, c. 76]. В 1830 г. в Англии открылась знаменитая линия Ливерпуль – Манчестер, которая с начала своей деятельности ориентировалась на перевозку пассажиров. Железные дороги сразу ответили на запросы туристов, начав предоставлять им экскурсионные поезда [21; 33].

¹ Дж. Кеннеди пересказывает содержание рекламы форзаца одного из путеводителей компании [29].

Организаторами экскурсий могли выступать сами владельцы железных дорог, экскурсионные агенты, волонтерские и церковные группы [20, pp. 128–129]. Национальная железнодорожная сеть Ирландии начала расширяться в 1840-х гг. Для туризма самым важным стало открытие линии *The Great Southern and Western Railway* между Дублином и Корком в 1849 г. и Дублином и Голуэем в 1851 г. [33, p. 19], которые соединили Дублин с югом и западом страны соответственно. Для Шотландии поворотными в туристическом буме стали 1850-е годы, когда были завершены в 1848 г. *The Caledonian Railway* и в 1850 г. *The North British Railway*, соединившие Шотландию с Англией. В 1876 г. открылась третья пересекавшая границу ветка, принадлежавшая *The Midland Railway*. Две первых линии еще до завершения строительства на неоконченных участках пути задействовали дилижансы [15, pp. 58–59]. Вероятно, используя этот опыт, в 1870 г. они предлагали экскурсии по Шотландии, в том числе со сменой транспорта [15, p. 65].

Курорты по-прежнему оставались источником трафика, на этот раз железнодорожного. Среди внутренних спа популярностью пользовались, например, Бат, Челтнем и Лемингтон, среди приморских курортов – Брайтон и Скарборо. После введения еженедельного отпуска (*weekly holiday entitlements*) для работников железнодорожные промоутеры стали играть важную роль в развитии новых курортов, таких как Блэкуил, Борнмут и Скегнесс [9, p. 62]. В материальном мире это порой выражалось в том, что железнодорожная станция выходила прямо на пляж [1, с. 66].

Что касается уровня комфорта, то в 1850–60-х гг. главным достоинством путешествия на поезде была скорость [34, p. 173]. Уже на начальном этапе развития железнодорожного сообщения стали появляться экспрессы. Первый регулярный экспресс в 1845 г. был запущен *The Great Western Railway* и ходил по будням по между Паддингтоном и Эксетером [13, p. 1]. Увеличение скорости передвижения позволило туристам больше времени проводить у достопримечательностей и меньше в дороге [33, p. 20]. Однако, как отмечал британский журналист Дж. Додд в 1867 г., условия путешествия были малоприятными, особенно для третьего класса, который путешествовал в открытых вагонах в любую погоду. На многих станциях пассажиры второго и третьего класса были вынуждены ждать поезд на открытых платформах. Встречались вагоны второго класса, которые были слишком низкими для того, чтобы сидеть в них прямо, а через 15–18-дюймовые открытые окошки, служившие также и для вентиляции, невозможно было ничего разглядеть [12, pp. 53–54].

Однако, по мнению Дж. Додда, конкуренция вынудила владельцев железных дорог менять условия перевозки пассажиров [12, p. 54]. Так, к 1870 г. были построены главные викторианские вокзалы, такие как Юстон, Сент-Панкрас, Кингс-Кросс, вокзал Виктория [2, с. 70]. Первые образцовые по чистоте и удобству вагоны появились у *The Great Northern Railway* [12, p. 54]. В 1875 г. *The London and North-Western Railway* рекламировала не только базовые удобства, такие как превосходное водоснабжение в уборной с зеркалом, но и обращала внимание на дизайнерские решения в новых спальнях вагонов, отмечая, что малиновые жалюзи и зеленый плафон, закрывавший лампу, давали в сочетании с различными деталями вагона приятное разнообразие цвета [26, p. 47]. Это был первый регулярный спальня салон на линии, курсировавший между Лондоном и Глазго с 1874 г. Он предоставлял места для четырех женщин и восьми мужчин [28, pp. 354–355]. Путеводитель отмечал, что теперь небольшой дождь, проникавший через стыки вагона, вызывал у пассажиров агрессивные жалобы, тогда как еще недавно ходили открытые вагоны [28, p. 49]. Также «комфортом, неизвестным в прежние времена», считался тот факт, что пассажиры третьего класса в зимнее время стали снабжаться обогревателями [28, p. 52]. Вагон-ресторан не присутствовал в железнодорожном составе до 1880-х годов [34, p. 172]. В 1899 г. совместные экспрессы *The Glasgow and South Western Company* с *The Midland Railway* имели вагоны-рестораны и уборные (первого и третьего классов) и спальня вагоны на ночных маршрутах. Этот уровень услуг был рассчитан в том числе и на туристов. Владельцы туристических билетов могли сделать остановку в Эре и Дамфрисе, местах рождения и смерти поэта Р. Бёрнса [31, p. 45].

Стоит отметить, что туристическая индустрия этого времени не была упорядочена и рынок услуг, на котором каждый сектор был представлен изолированно, нуждался в координации [8, p. 319; 15, p. 63]. Кроме того, хаотичной была и железнодорожная система Великобритании. Поскольку многие линии дублировались, железные дороги боролись между собой за трафик, а пассажиры были вынуждены делать пересадки между ветками конкурирующих компаний, часто со сменой станций [9, p. 7, 19]. В роли координаторов выступили туристиче-

ские агенты, от сотрудничества с которыми не отказывались даже крупные железнодорожные компании. Например, Томас Кук начал свою экскурсионную деятельность, организовав в 1841 г. поездку из Лестера в Лафборо по The Midland Railway. С этого момента The Midland Railway стала одним из главных партнеров фирмы «Томас Кук и сын».

Приведем еще несколько примеров из истории компании. После возникновения The Great Eastern Railway фирма организовала экскурсионные поезда в восточные графства из Ланкашира, Йоркшира и Мидлендса [24, р. 252–253]. В 1871 г. «Томас Кук и сын» были назначены агентами The Great Western Railway для развития экскурсий и туров через запад и юго-запад Англии. На следующий год The Midland Railway Company дала им аналогичное назначение в отношении всего экскурсионного и туристического движения в Бирмингеме и из него [24, р. 129]. С 1887 г. фирма стала экскурсионным агентом The Lancashire and Yorkshire Railway, отвечая за трафик на главные оздоровительные курорты на ланкаширском побережье, в Шотландию, на восточное и западное побережье Англии и в Лондон [24, pp. 257–258]. Кроме того, «Томас Кук и сын» сотрудничали с The North British Railway, соединявшей Англию и Шотландию [24, р. 251], и с 1876 г. с The Glasgow and South Western Company [24, р. 252]. С 1872 г. билеты фирмы были доступны на всех железных дорогах Ирландии [24, р. 130]. Таким образом, фирма привлекала новых пассажиров для своих деловых партнеров и в то же время выступала в качестве логиста для туристов, предлагая им конкретные маршруты.

Железные дороги соперничали не только между собой. Несмотря на то что в Англии и США крупнейшие железнодорожные компании могли владеть пароводными линиями или контролировать их [19, р. 152], конкуренция со стороны пароводных компаний сдерживала цены на предлагаемые железными дорогами экскурсии. Одновременно это влияло и на пароводное ценообразование [20, р. 71]. Ощущал давление конкуренции и конный транспорт. Например, с 1830 г. небольшие прибрежные судоходные компании устанавливали тарифы намного ниже тех, которые могли себе позволить владельцы экипажей [17, р. 149].

Однако все три вида транспорта стали важной частью туристической индустрии. Путеводитель фирмы «Томас Кук и сын» по Шотландии в 1861 г. помимо билетов на поезд и пароходы предлагал большое количество билетов на дилижансы [10, р. 7]. Сам Т. Кук уведомлял своих клиентов о путанице и задержках, так как, например, не все обещанные линии дилижансов были запущены к дате выхода путеводителя, уже предлагавшего конкретные маршруты [10, р. 3]. Это еще раз подчеркивало актуальность услуг, предоставлявшихся туристическими агентами. На туристов при этом распространялись те же правила, что и на обычных пассажиров [10, р. 6]. Во всех предложенных турах было задействовано несколько видов транспорта: на двадцать одном маршруте туристы передвигались на поезде, пароходу и дилижансе, еще пятнадцать маршрутов предполагали пересадки с железной дороги на экипаж, два тура сочетали пароход и дилижанс. Без конного транспорта обошлись только три маршрута [10, pp. 8–17].

Такая ситуация была свойственна не только Шотландии середины века. В 1876 г. путеводитель по западной Англии предлагал тридцать два маршрута, также сочетавших поезд и пароходы, при этом конный транспорт не был задействован только в трех случаях. Туристическая индустрия втягивала в свою орбиту и новые виды общественного транспорта. Например, почти в половине туров в качестве средства передвижения использовались омнибусы [11, pp. 18–21].

Наконец, уже в конце века крупнейшая железная дорога Великобритании The London and North Western Railway рекламировала пересадки на омнибус между принадлежавшим ей Юстонским вокзалом и вокзалом Чаринг-кросс, которым владела The South Eastern Railway. Последняя шла в Дувр и Фолкстон, соединяя Англию с Европой, поэтому при приобретении на Континенте билетов The London and North Western Railway эти омнибусы были бесплатными [30, р. 32]. Таким образом, конный транспорт продолжал играть хоть и вспомогательную, но важную роль в пассажиропотоке даже для гигантов транспортной индустрии. Омнибусы для встречи клиентов отправляли на железнодорожные станции и владельцы отелей [11, pp. 28, 30].

Таким образом, туристический рынок был чуток к инновациям и, благодаря использованию парового транспорта, получил для себя ранее неизвестные возможности. Сами владельцы пароводных и железнодорожных компаний видели в рекреационных путешествиях источник прибыли и поощряли их расширение в том числе привлекая специальных агентов, отвечавших за пассажирский трафик, т. е. напрямую обращались к услугам туристической индустрии. Важная роль туристических агентов заключалась также в том, что они предлагали готовые маршруты.

руты, помогая пассажирам сориентироваться в хаотичной транспортной системе Великобритании. Кроме этого, туристические агенты согласовали пересадки между разными перевозчиками, упорядочивая туристический рынок, на котором железные дороги, пароходы и городской транспорт заняли свои ниши. Поэтому ошибочно полагать, что какой-то вид транспорта вытеснил остальные. В то же время под давлением конкуренции повышался уровень предоставляемых перевозчиками услуг. Все это способствовало развитию массового туризма.

Список литературы

1. Грей Ф. История курортов: архитектура, общество, природа. М. : НЛЮ, 2009. 424 с.
2. Пикард Л. Викторианский Лондон. М. : Изд-во Ольги Морозовой, 2011. 513 с.
3. Соколов А. Б. Железнодорожный туризм в ранневикторианской Англии // От Елизаветы I до Елизаветы II. Проблемы британской истории в новое и новейшее время : сб. статей / под ред. А. Б. Соколова. Ярославль, 2008. С. 62–74.
4. Хобсбаум Э. Век капитала. 1848–1875. Ростов н/Д. : Феникс, 1999. 480 с.
5. Armstrong J., Williams D. M. London's Steamships: Their Functions and Their Owners in the Mid-Nineteenth Century // The London Journal. 2017. Vol. 42. № 3. Pp. 238–256.
6. Armstrong J., Williams D. M. The Steamboat and Popular Tourism // Journal of Transport History. 2005. Vol. 26. № 1. Pp. 61–77.
7. Armstrong J., Williams D. M. The Steamship as an Agent of Modernisation, 1812–1840 // International Journal of Maritime History. 2007. Vol. 19. № 1. Pp. 145–160.
8. Bowie D. Innovation and 19th century hotel industry evolution // Tourism Management. 2018. Vol. 64. Pp. 314–323.
9. Casson M. The World's First Railway System. Oxford : University Press, 2009. 523 p.
10. Cook T. A Guide to the system of Tours in Scotland. Leicester : T. Cook, 1861. 124 p.
11. Cook's West of England Tours. L. : Thomas Cook & Son, 1876. 32 p.
12. Dodd G. Railways, Steamers and Telegraphs. Edinburgh : W. & R. Chambers, 1867. 326 p.
13. Fellows R. B. Non-Stop Runs by Trains in Great Britain, 1845–1928 // Journal of Transport History. 1955. Vol. 2. № 1. Pp. 1–10.
14. Gerhold D. The development of stage coaching and the impact of turnpike roads, 1653–1840 // Economic History Review. 2014. Vol. 67. № 3. Pp. 818–845.
15. Grenier K. H. Tourism and Identity in Scotland, 1770–1914: Creating Caledonia. Anldershot, Burlington : Ashgate, 2005. 249 p.
16. Harris R. J. P. Building Regional Identity: Social and Cultural Significance of Railways for Cornwall in the Late Nineteenth and Early Twentieth Centuries // The Journal of Transport History. 2019. Vol. 41. № 2. Pp. 254–277.
17. Hart H. W. Some Notes on Coach Travel, 1750–1848 // The Journal of Transport History. 1960. Vol. 4. № 3. Pp. 146–160.
18. Irvine H. S. Some Aspects of Passenger Traffic between Britain and Ireland, 1820–50 // Journal of Transport History. 1960. Vol. Fs-4. № 4. Pp. 225–241.
19. Kennedy J. The History of Steam Navigation. Liverpool : Charles Richall, 1903. 328 p.
20. Major S. «The Million Go Forth»: Early Railway Excursion Crowds, 1840–1860. 2012. Doctoral dissertation. ProQuest Dissertations & Theses Global (UMI AAIU603668). 328 p.
21. Major S. Railway Excursion Agents in Britain, 1840–60 // Journal of Transport History. 2015. Vol. 36. № 1. Pp. 22–40.
22. Moore K. L. Carrier routes in the Northeast of Scotland 1803–1914: Development and change in a service // Scottish Geographical Journal. 2003. Vol. 119. № 4. Pp. 325–340.
23. Morgan M. National Identities and Travel in Victorian Britain. Basingstoke, N. Y. : Palgrave Macmillan, 2001. 271 p.
24. Rae W. F. The Business of Travel: a Fifty Years' Record of Progress: 1841 – Leicester to Loughborough (12 miles), 1891 – All Over the Globe. L. : T. Cook & Son, 1891. 318 p.
25. Rosevear A. The spatial patterns of coaching in England and Wales from 1681 to 1836: A geographic information systems approach // The Journal of Transport History. 2019. Vol. 40. № 3. Pp. 418–444.
26. Shaw G. The official tourists' picturesque guide to the London and North-Western Railway. L. : Norton and Shaw, 1875. 660 p.
27. Simmons J. Railways, Hotels and Tourism in Great Britain 1839–1914 // Journal of Contemporary History. 1984. Vol. 19. Pp. 201–222.
28. Steel W. L. The History of the London & North Western Railway. L. : the Railway and Travel Monthly, 1914. 502 p.
29. Summer tours in Scotland. Glasgow to the Highlands by David MacBrayne's royal mail steamers, «Columba», «Iona» [etc.]. Glasgow : David MacBrayne, 1886. 111 p.
30. The Official Guide to the London and North Western Railway. L., Paris, Melbourne : Cassel and Company, 1894. 468 p.

31. To the Land o' Burns and the Glasgow & South Western Railway. L. : the Columbus Printing, Publishing and Advertising Company, 1899. 72 p.
32. Walton J. Transport, Travel, Tourism and Mobility: A Cultural Turn? // The Journal of Transport History. 2006. Vol. 27. № 2. Pp. 129–134.
33. Williams W. H. A. Creating Irish Tourism: The First Century, 1750–1850. L., N. Y. : Anthem Press, 2010. 272 p.
34. Withey L. Grand Tours and Cook's Tours. N. Y. : William Morrow & Co, 1997. 441 p.

The development of transport infrastructure and the emergence of the tourism industry in the UK in the XIX century

A. Yu. Vasilyeva

postgraduate student of the Department of modern and contemporary history, St. Petersburg State University.
Russia, St. Petersburg. E-mail: annivasilieva@gmail.com

Abstract. The article discusses the relationship between the development of transport infrastructure and the formation of the tourism industry in the United Kingdom in the 19th century. The relevance of the study lies in the fact that tourism could play an important role for the metropolis, as it was associated with the development of national and regional identities and at the same time influenced both the integration processes within the United Kingdom and the strengthening of the sense of identity and isolation of such regions as Scotland and Ireland.

A key moment in the development of the tourism industry was the emergence of steamships and railways, which connected the regions of Great Britain by sea and by land. The tourist market has responded to innovations and, thanks to the use of steam transport, has received new opportunities for itself. Over the course of a century, carriers have increased the level of services, making travel more comfortable and affordable.

However, the tourism market was not a single sector. In addition, the British rail network has not been streamlined. Therefore, in the fight for customers, transport owners who saw recreational travel as a source of profit turned to the services of travel agents. One of the most striking examples of such agents was Thomas Cook & Son, which offered tourists ready-made routes, coordinating transfers between different carriers and different modes of transport. We can say that urban transport, steamships, and railways have been successfully integrated into the tourism industry.

Keywords: history of tourism, history of transport, railways, steamships, Thomas Cook & Son.

References

1. Gray F. *Istoriya kurortov: arhitektura, obshchestvo, priroda* [History of resorts: architecture, society, nature]. M. UFO. 2009. 424 p.
2. Picard L. *Viktorskiy London* [Victorian London]. M. Olga Morozova Publishing house. 2011. 513 p.
3. Sokolov A. B. *Zheleznodorozhnyy turizm v ranneviktorskoj Anglii* [Railway tourism in early Victorian England] // *Ot Elizavety I do Elizavety II. Problemy britanskoj istorii v novoe i novejshee vremya : sb. statej* – From Elizabeth I to Elizabeth II. The problems of British history in the modern time : collection of articles / ed by A. B. Sokolov. Yaroslavl. 2008. Pp. 62–74.
4. Hobsbawm E. *Vek kapitala. 1848–1875* [The age of capital 1848–1875]. Rostov-na-Donu. Feniks. 1999. 480 p.
5. Armstrong J., Williams D. M. London's Steamships: Their Functions and Their Owners in the Mid-Nineteenth Century // *The London Journal*. 2017. Vol. 42. No. 3. Pp. 238–256.
6. Armstrong J., Williams D. M. The Steamboat and Popular Tourism // *Journal of Transport History*. 2005. Vol. 26. No. 1. Pp. 61–77.
7. Armstrong J., Williams D. M. The Steamship as an Agent of Modernisation, 1812–1840 // *International Journal of Maritime History*. 2007. Vol. 19. No. 1. Pp. 145–160.
8. Bowie D. Innovation and 19th century hotel industry evolution // *Tourism Management*. 2018. Vol. 64. Pp. 314–323.
9. Casson M. *The World's First Railway System*. Oxford : University Press, 2009. 523 p.
10. Cook T. *A Guide to the system of Tours in Scotland*. Leicester : T. Cook, 1861. 124 p.
11. *Cook's West of England Tours*. L. : Thomas Cook & Son, 1876. 32 p.
12. Dodd G. *Railways, Steamers and Telegraphs*. Edinburgh : W. & R. Chambers, 1867. 326 p.
13. Fellows R. B. Non-Stop Runs by Trains in Great Britain, 1845–1928 // *Journal of Transport History*. 1955. Vol. 2. No. 1. Pp. 1–10.
14. Gerhold D. The development of stage coaching and the impact of turnpike roads, 1653–1840 // *Economic History Review*. 2014. Vol. 67. No. 3. Pp. 818–845.
15. Grenier K. H. *Tourism and Identity in Scotland, 1770–1914: Creating Caledonia*. Andlershot, Burlington : Ashgate, 2005. 249 p.

16. *Harris R. J. P.* Building Regional Identity: Social and Cultural Significance of Railways for Cornwall in the Late Nineteenth and Early Twentieth Centuries // *The Journal of Transport History*. 2019. Vol. 41. No. 2. Pp. 254–277.
17. *Hart H. W.* Some Notes on Coach Travel, 1750–1848 // *The Journal of Transport History*. 1960. Vol. 4. No. 3. Pp. 146–160.
18. *Irvine H. S.* Some Aspects of Passenger Traffic between Britain and Ireland, 1820–50 // *Journal of Transport History*. 1960. Vol. Fs-4. No. 4. Pp. 225–241.
19. *Kennedy J.* *The History of Steam Navigation*. Liverpool : Charles Richall, 1903. 328 p.
20. *Major S.* "The Million Go Forth": Early Railway Excursion Crowds, 1840–1860. 2012. Doctoral dissertation. ProQuest Dissertations & Theses Global (UMI AAIU603668). 328 p.
21. *Major S.* Railway Excursion Agents in Britain, 1840–60 // *Journal of Transport History*. 2015. Vol. 36. No. 1. Pp. 22–40.
22. *Moore K. L.* Carrier routes in the Northeast of Scotland 1803–1914: Development and change in a service // *Scottish Geographical Journal*. 2003. Vol. 119. No. 4. Pp. 325–340.
23. *Morgan M.* *National Identities and Travel in Victorian Britain*. Basingstoke, N. Y. : Palgrave Macmillan, 2001. 271 p.
24. *Rae W. F.* *The Business of Travel: a Fifty Years' Record of Progress: 1841 – Leicester to Loughborough (12 miles), 1891 – All Over the Globe*. L. : T. Cook & Son, 1891. 318 p.
25. *Rosevear A.* The spatial patterns of coaching in England and Wales from 1681 to 1836: A geographic information systems approach // *The Journal of Transport History*. 2019. Vol. 40. No. 3. Pp. 418–444.
26. *Shaw G.* *The official tourists' picturesque guide to the London and North-Western Railway*. L. : Norton and Shaw, 1875. 660 p.
27. *Simmons J.* Railways, Hotels and Tourism in Great Britain 1839–1914 // *Journal of Contemporary History*. 1984. Vol. 19. Pp. 201–222.
28. *Steel W. L.* *The History of the London & North Western Railway*. L. : the Railway and Travel Monthly, 1914. 502 p.
29. Summer tours in Scotland. Glasgow to the Highlands by David MacBrayne's royal mail steamers, "Columba", "Iona" [etc.]. Glasgow : David MacBrayne, 1886. 111 p.
30. *The Official Guide to the London and North Western Railway*. L., Paris, Melbourne : Cassel and Company, 1894. 468 p.
31. *To the Land o' Burns and the Glasgow & South Western Railway*. L. : the Columbus Printing, Publishing and Advertising Company, 1899. 72 p.
32. *Walton J.* Transport, Travel, Tourism and Mobility: A Cultural Turn? // *The Journal of Transport History*. 2006. Vol. 27. No. 2. Pp. 129–134.
33. *Williams W. H. A.* *Creating Irish Tourism: The First Century, 1750–1850*. L., N. Y. : Anthem Press, 2010. 272 p.
34. *Withey L.* *Grand Tours and Cook's Tours*. N. Y. : William Morrow & Co, 1997. 441 p.