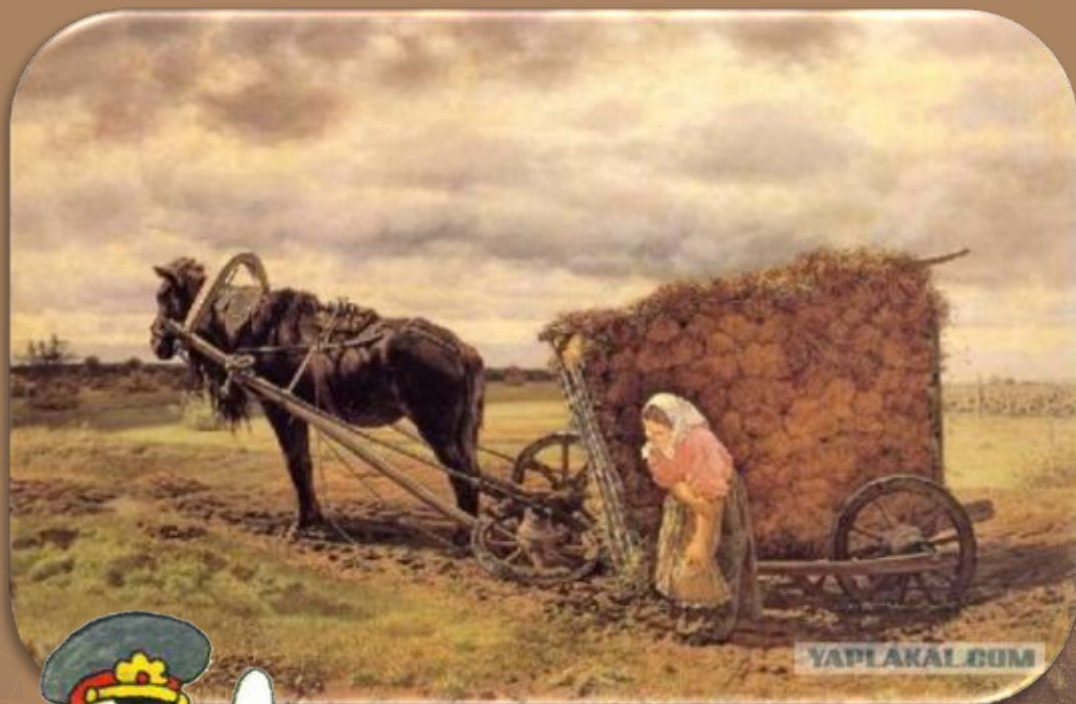


ИЗ ИСТОРИИ НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА



Уроки веселого
светофора



Человеку очень хотелось передвигаться быстрее, и в конце концов он придумал **колесо**. Это было великое изобретение, которое изменило жизнь людей.

С появлением колеса
Происходят чудеса!
Как же жили – вот вопрос –
Раньше люди без колес?



Кто, когда и зачем впервые придумал колесо, остается одной из самых больших загадок истории. Прошло много столетий, но этот круглый вращающийся предмет продолжает служить человеку. Практически весь современный наземный транспорт передвигается с помощью колес.



Сегодня мы познакомимся с первыми повозками, которые использовал человек для передвижения по земле.

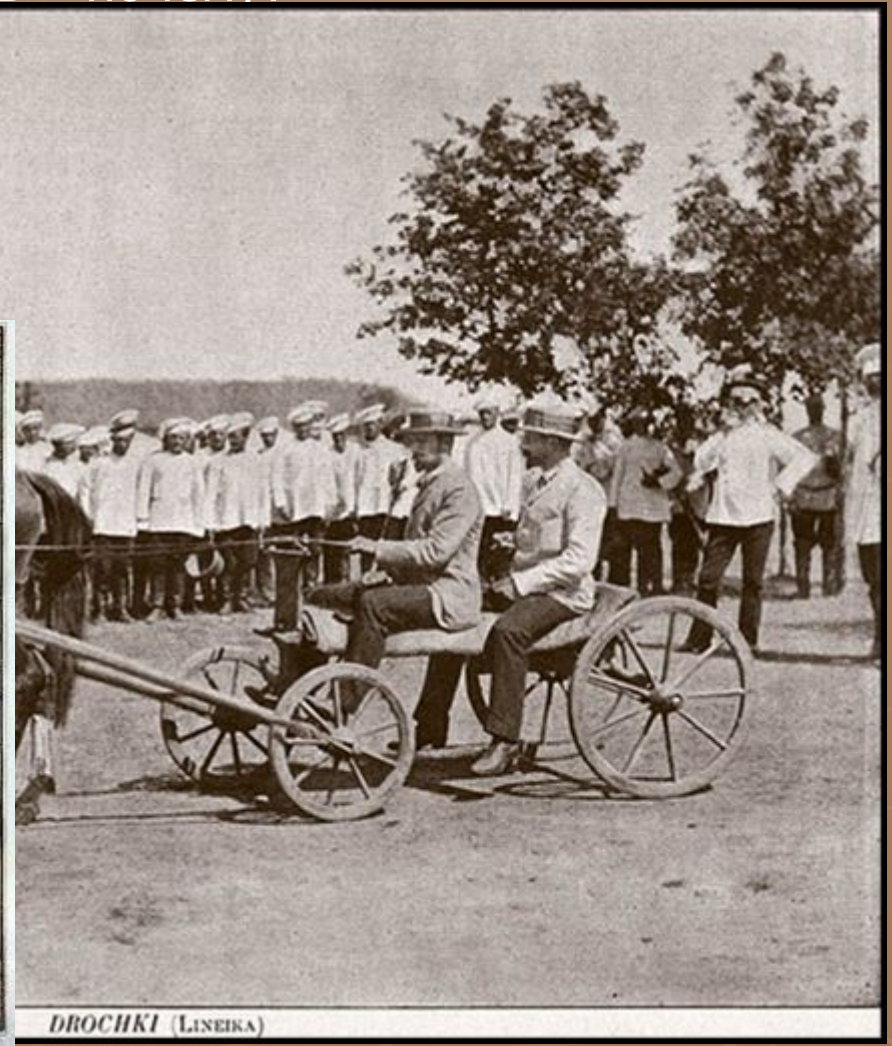


А начиналось все с **дрог**. Дрога - продольный брус в повозке, соединяющий переднюю ось с задней. На дрогах ездили простые люди.

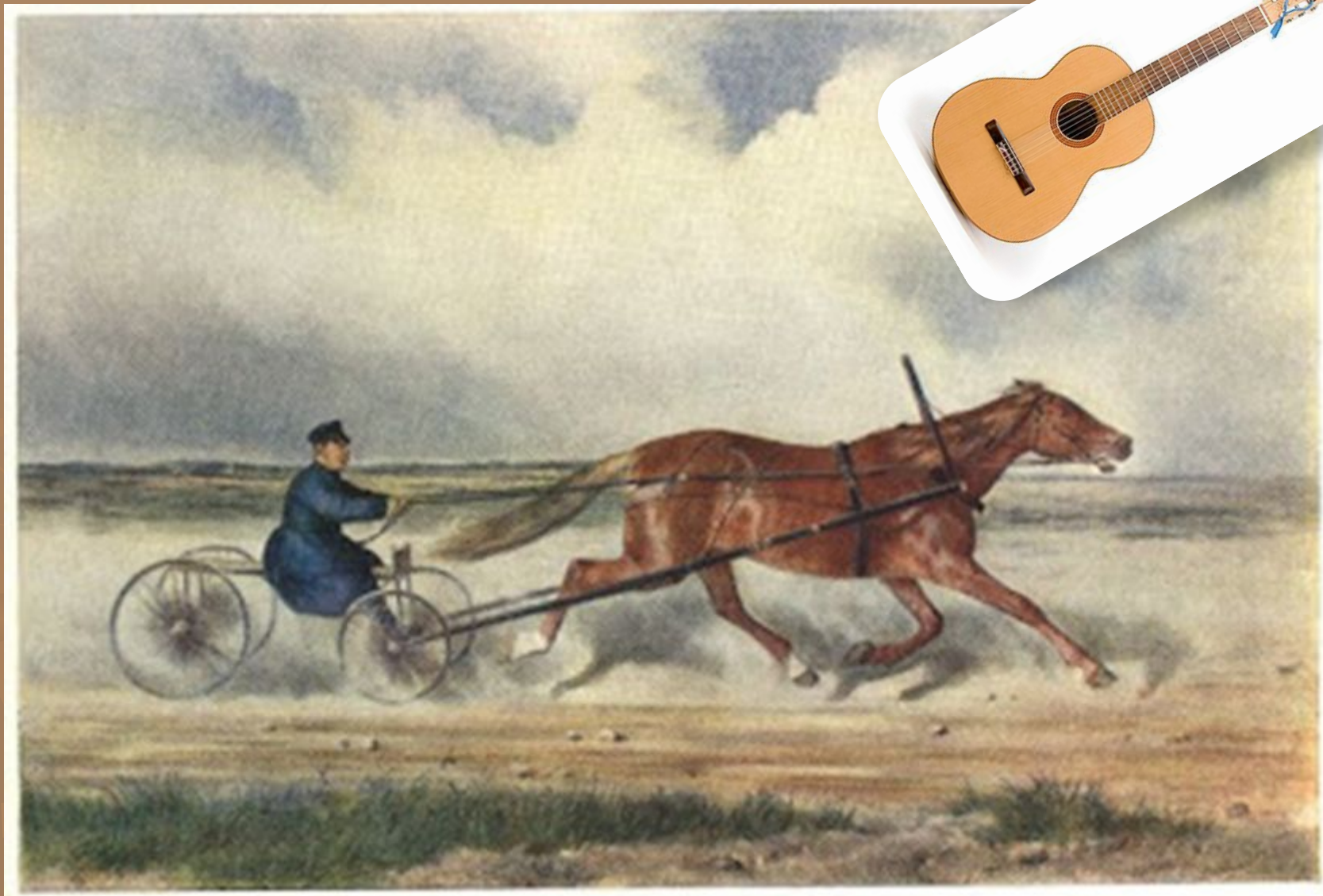


После дрог образовались **дрожки**. Дрожки получили свое название от описанных выше дрог .

На калиберных дрожках (или просто калибер) мужчины ездили верхом, женщины садились боком. Подобного рода дрожки иногда называли ТРЯСУЧКАМИ. Догадайтесь – почему?



А одноместный **калибер** назывался **гитарой** - по сходству формы сидения.



Длинные дрожки, на которых можно было усесться по обе стороны спиной друг к другу получили название **линейка** (также катки).
Линейки отличаются от других конных экипажей отсутствием кузова.

МУЗЕЙ ТОРГОВАМ
MintorgMuseum.ru

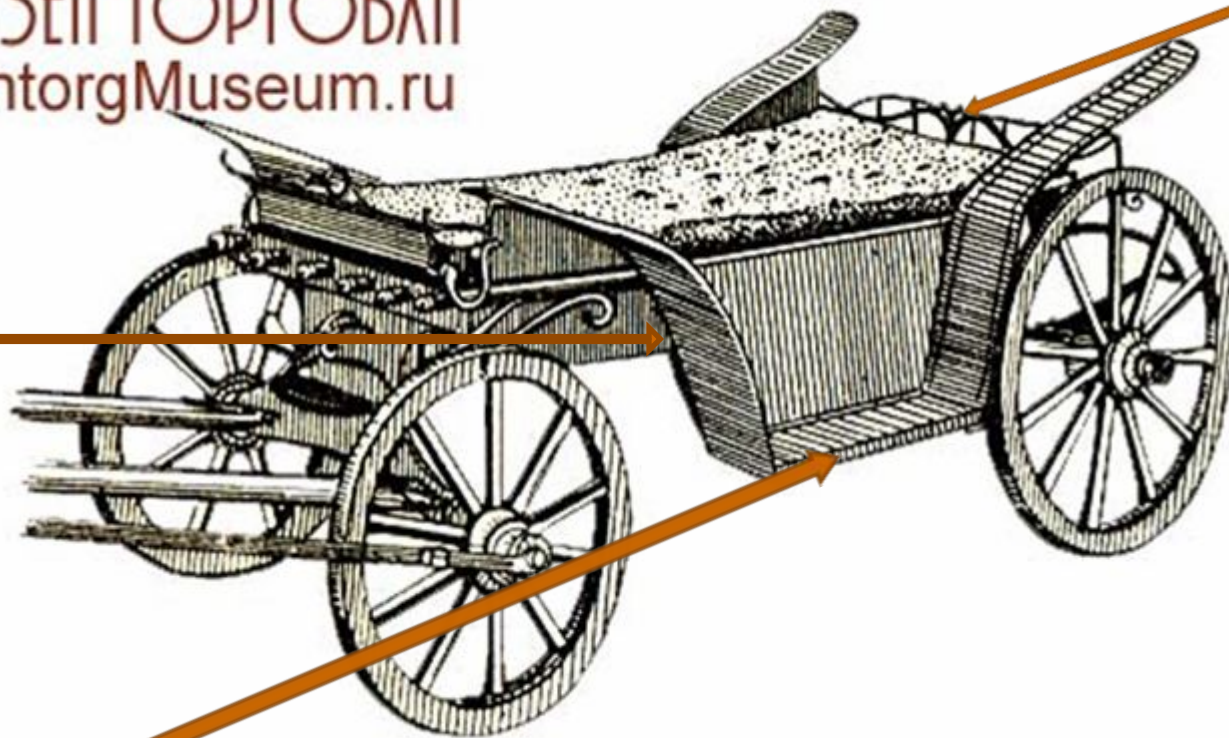


На площадку линейки клали матрац из брезента или дерматина, который крепился ремнями к дрожинам. Для защиты пассажиров от грязи и пыли над колёсами были установлены крылья. Крылья внизу соединялись, образуя широкую подножку. В передней части площадки укреплялся щиток, предохранявший пассажиров от пыли и служащий опорой для вожжей; в задней части площадки также укрепляется щиток.

МУЗЕЙ ТОРГОВЛИ
MintorgMuseum.ru

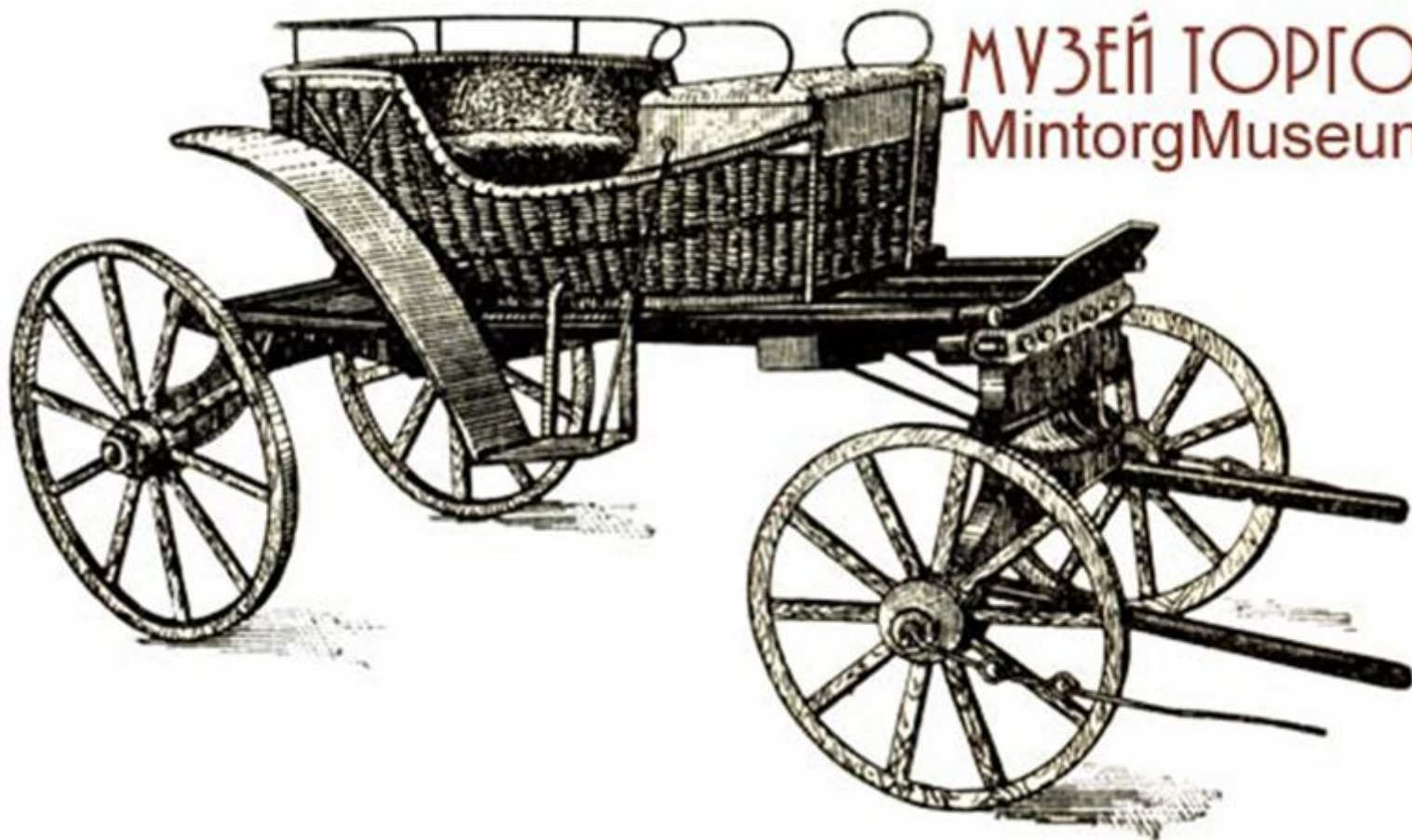
ЩИТОК

крыло



подножка

Позднее **дрожки** усовершенствовались, обрели рессоры и кузов. Такие дрожки иногда получали название КОЛЯСКИ, по сходству. Но ни старые, ни более совершенные дрожки для езды на особо длинные расстояния не использовались. Это был преимущественно городской экипаж.



МУЗЕЙ ТОРГОВЛИ
MintorgMuseum.ru

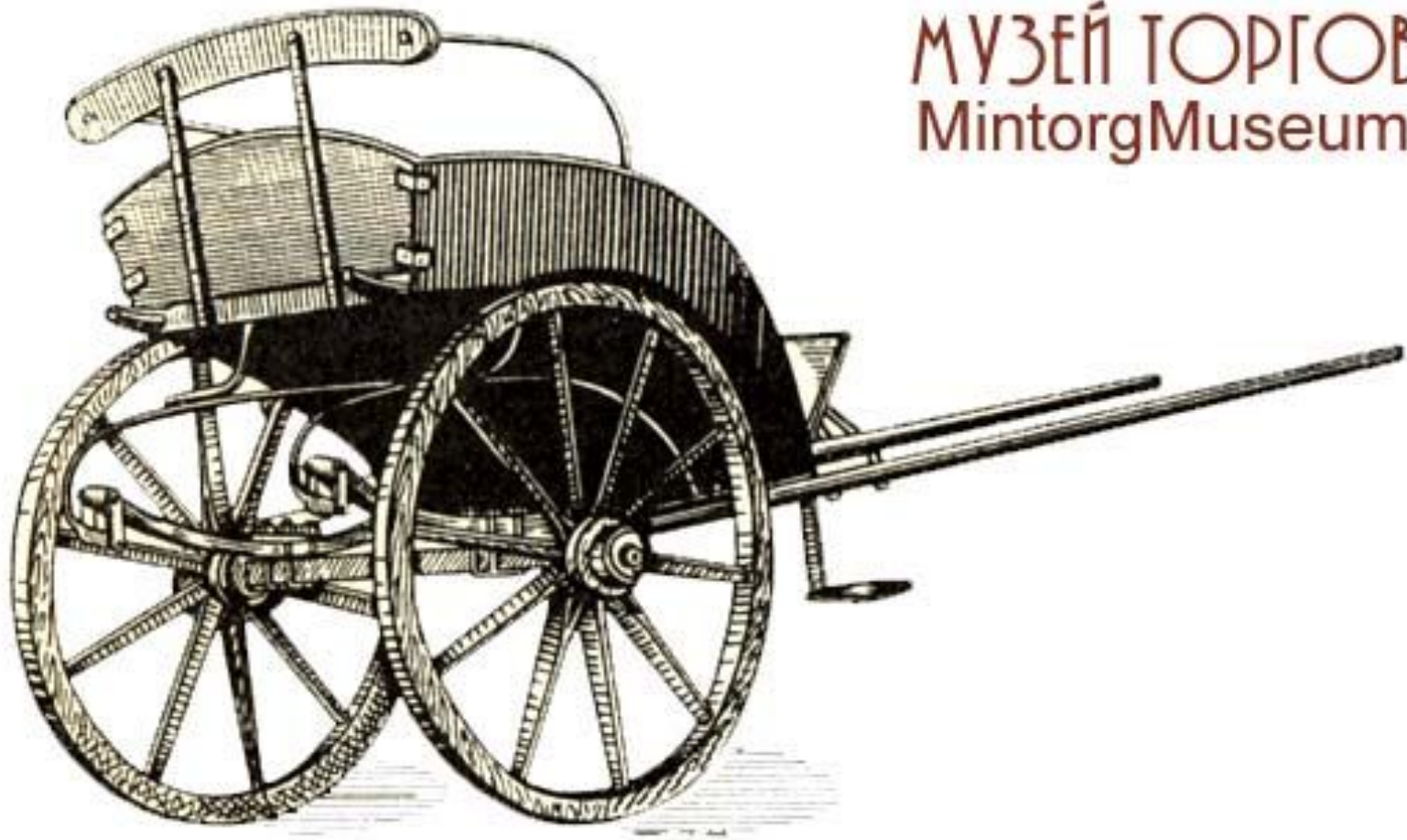
Дрожки - повозка для коротких поездок.



Двухколесный, легкий, с одной осью экипаж на одного ездока назывался **одноколкой** (в них пассажир-одиночка правил сам, а извозчик стоял сзади).



А повозка с кузовом на двух человек называлась *двуколкой*.



МУЗЕЙ ТОРГОВАМ
MintorgMuseum.ru



Для перевозки грузов использовались **телеги**. Несмотря на кажущуюся простоту, телега является сложным техническим сооружением состоящим из многих деталей. На строительство телеги у сельского плотника и его помощника уходило не меньше месяца работы.





Другой разновидностью телеги был **полок** —одноконная кузовная повозка для перевозки затаренных грузов.





Городские извозчищи дрожжи назывались пролетными и вскоре сократили свое название до слова «**пролетка**». Такой легкий двухместный экипаж с рессорами и поднимающимся верхом можно было видеть в городах. Выражение «ехать на извозчике» означало «ехать на извозчищье пролетке»,



Пролетки тоже были не очень удобным транспортом. Они с трудом вмещали троих ездоков. Узкие сиденья заставляли едущих вдвоем держаться друг за друга, а низенькая спинка не позволяла к ней прислониться. Извозчик восседал к ним спиной на козлах. По булыжным мостовым ехать было тряско, а при переезде через трамвайные пути пассажиры нередко роняли свою поклажу.



У богатых и деловых людей **пролетка** была более удобна. Иногда она имела очень узкое сиденье, только для одного человека и называлась «эгоисткой».



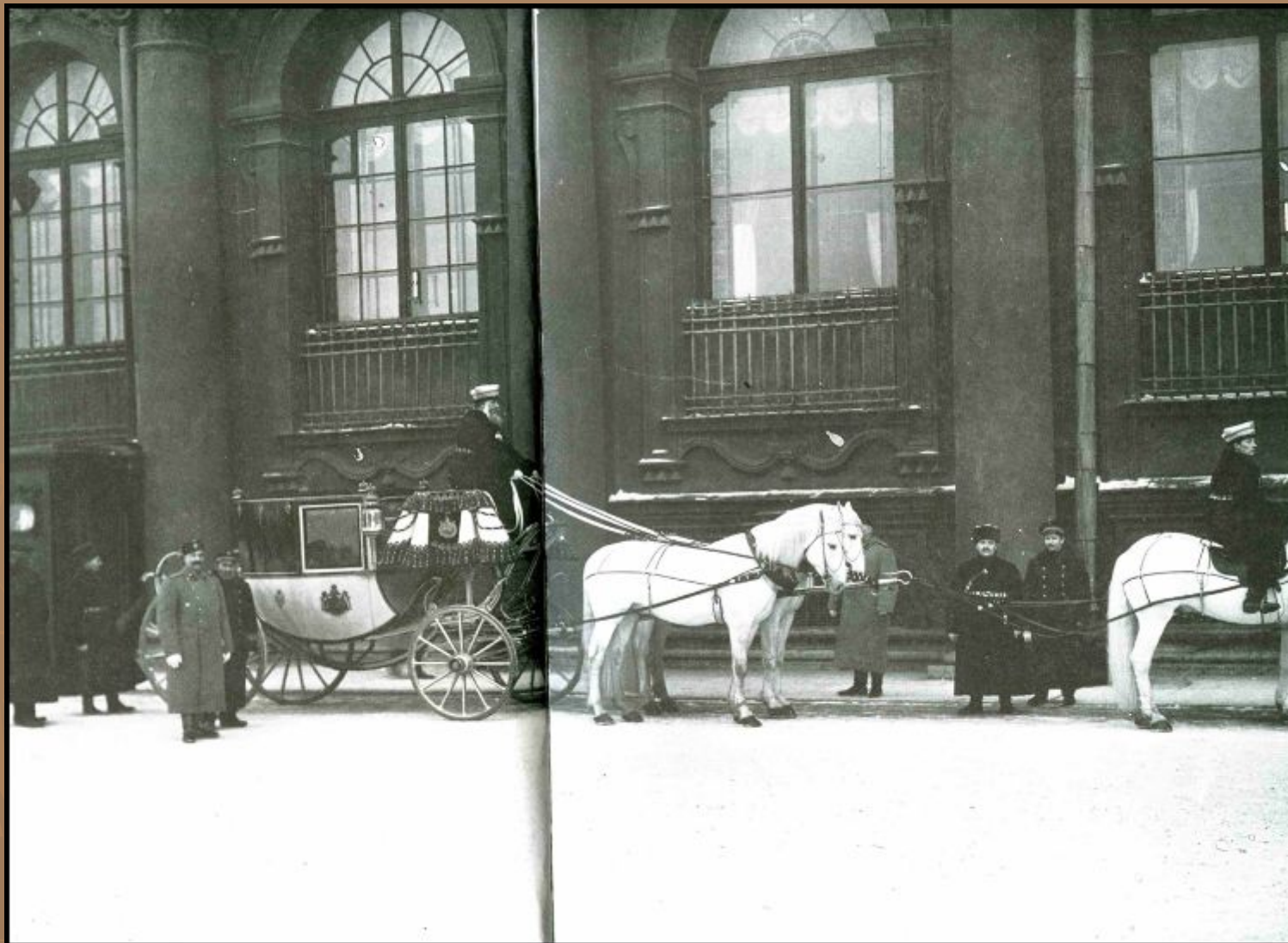
Наиболее удобным, дорогим и комфортабельным экипажем была **карета**, отличавшаяся полностью закрытым кузовом, с обязательными рессорами. Кучер располагался на передке – КОЗЛАХ, подвергаясь, в отличие от ездовых, всем воздействиям непогоды. В экипажах попроще козел могло не быть, и тогда возница сидел просто на высоком краю, окаймлявшем повозку, который назывался ОБЛУЧКОМ.



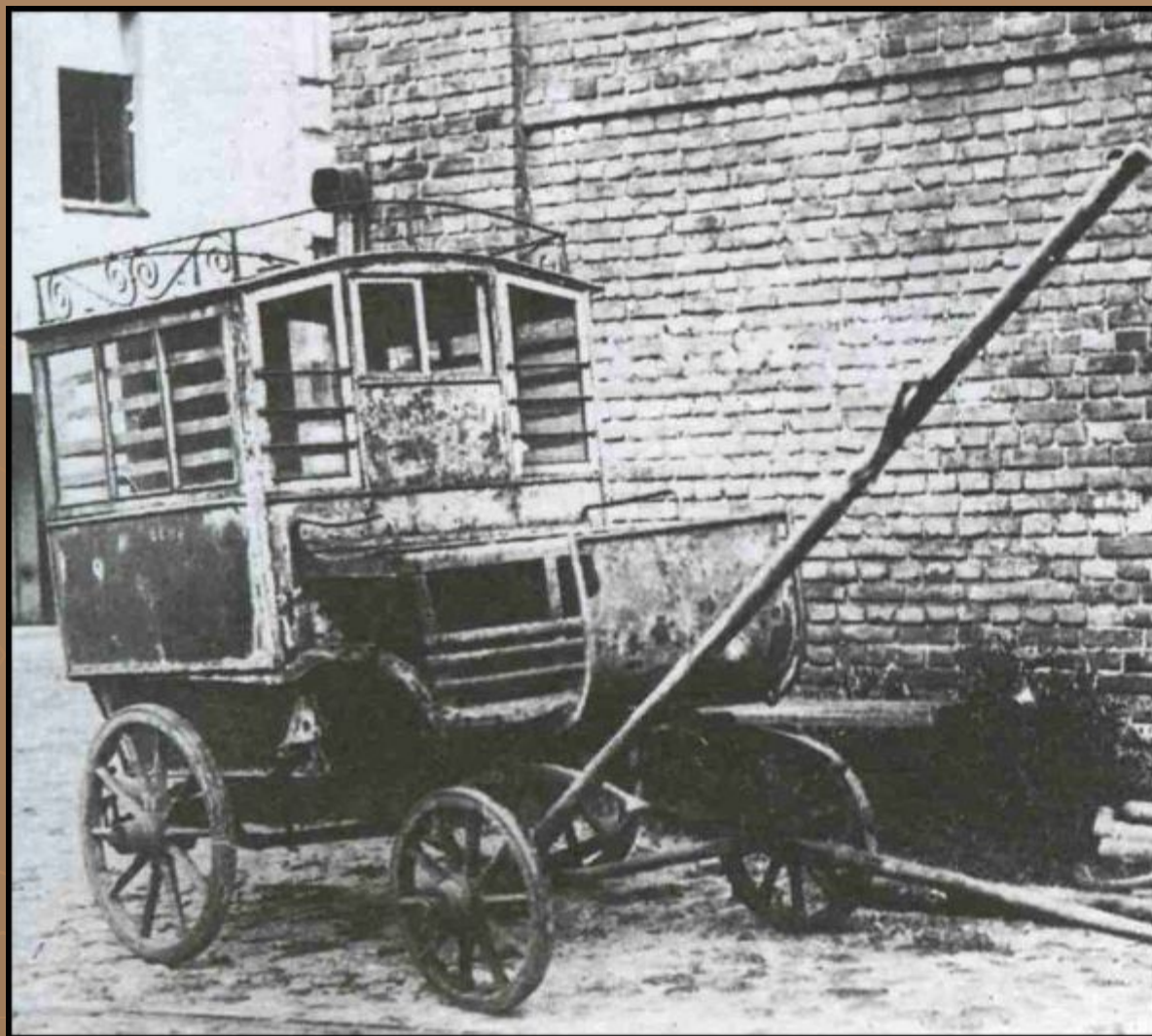
Внутри карета имела мягкие сидения – от двух до шести, окошечки по бокам и спереди – для общения с кучером. Позади кузова, на ЗАПЯТКАХ, то есть специальной подножке, при особо торжественных выездах стояли один или два ВЫЕЗДНЫХ ЛАКЕЯ – ГАЙДУКИ. Для входа в карету служили дверцы, к ним вела ступенька-подножка, закидываемая после посадки внутрь кареты и откидываемая гайдуком после остановки. По бокам кареты в темное время горели фонари.



Кареты чаще всего закладывались тройкой или четверкой, легкие кареты – парой лошадей. Люди богатые ездили четверкою и шестеркою. Такая езда была неприятной необходимостью, потому что с меньшим числом лошадей можно было увязнуть в грязи.



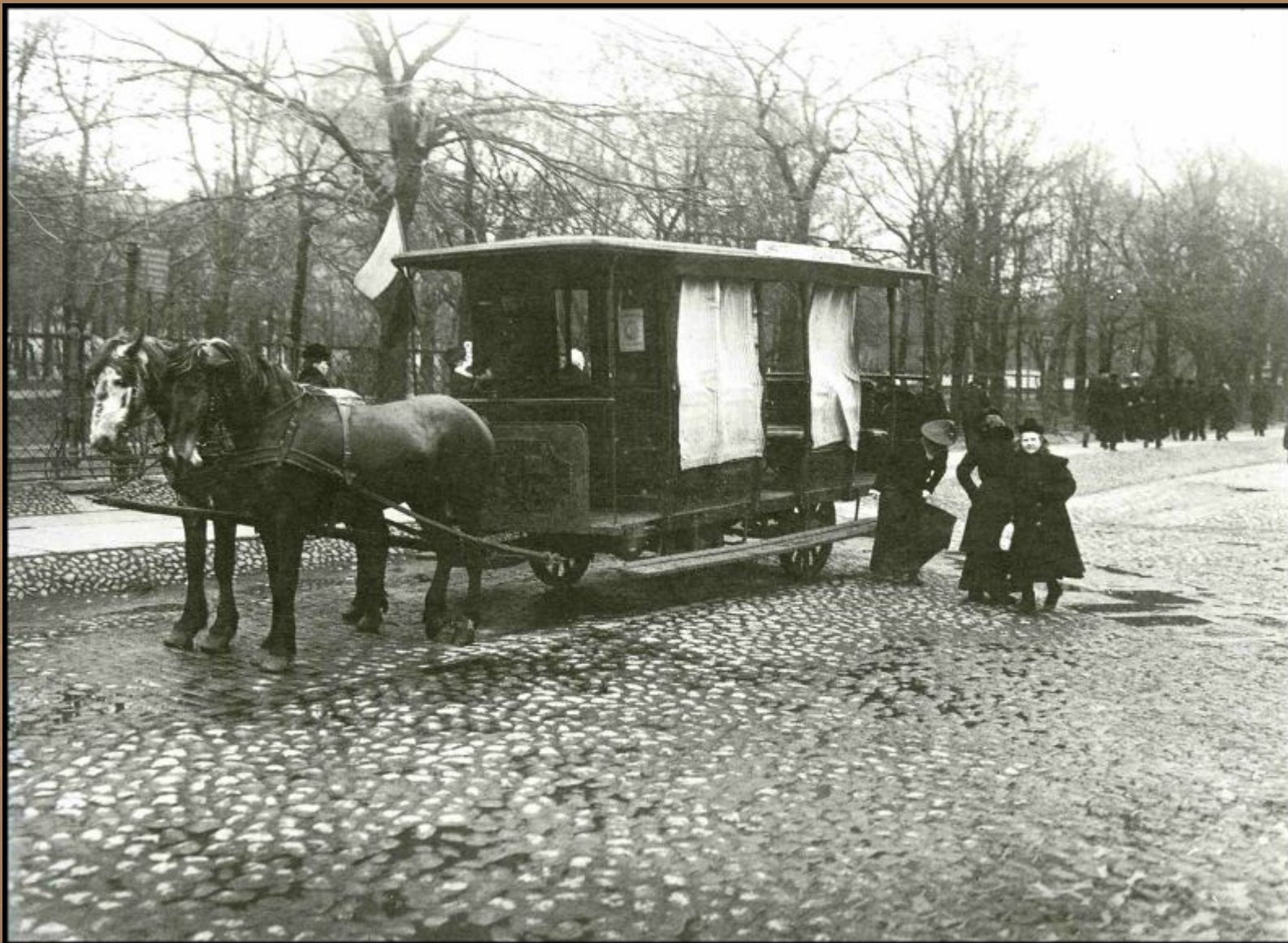
Для дальних поездок использовалась многоместная (на 8 человек) карета, перевозившая не только пассажиров, но и почту, и багаж. Это был **дилижанс**. У дорожных экипажей наверху были ВАЖИ, или ВАШИ, — ящики для поклажи, а сзади ГОРБОК, тоже служивший для помещения багажа.



В **дормезе** - в дорожной карете, предназначенной для дальних путешествий, сидения раскладывались так, что пассажиры могли лежать, вытянувшись удобно, и спать. Ведь в переводе с французского дормез - «спальная».



С ростом населения в городах стал появляться общественный транспорт. **Омнибус** – многоместный (на 15-20 мест) конный экипаж.



Конка - (конно-железная городская дорога) вид общественного транспорта представляющий собой открытый или закрытый экипаж .



Зимой экипажи заменяли сани. Сани-дровни использовали для перевозки грузов.



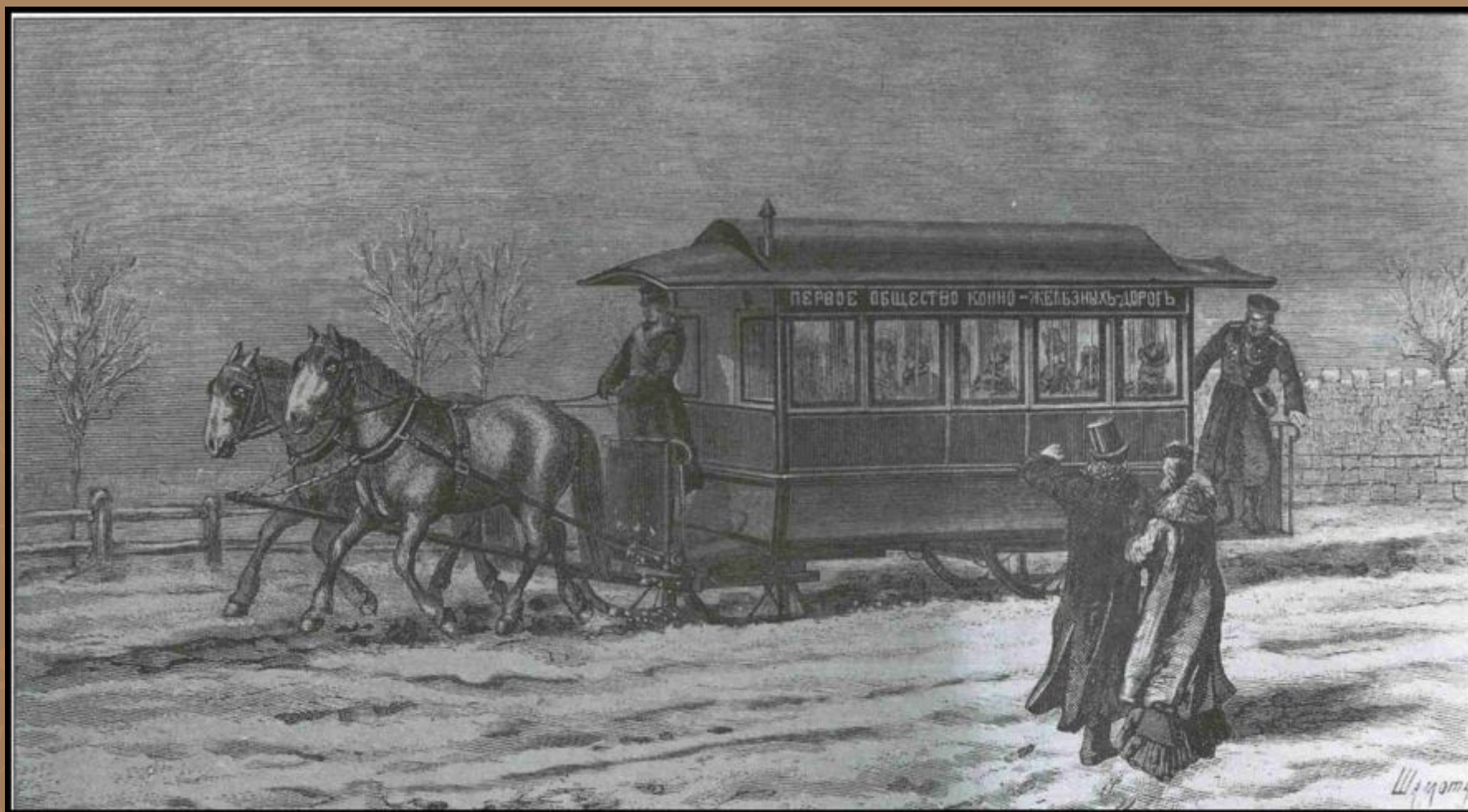




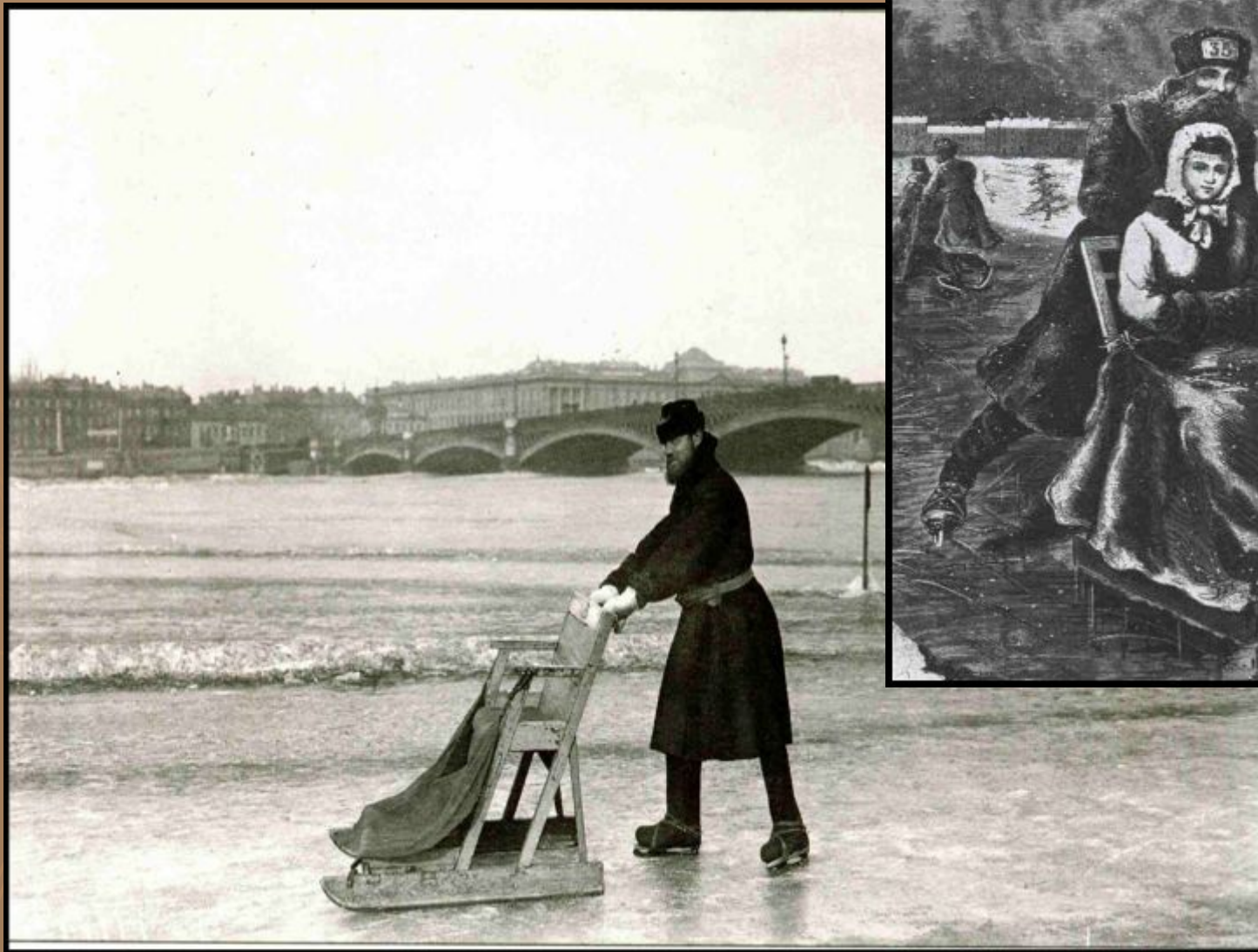
На Большой Садовой улице в Санкт-Петербурге можно было увидеть неуклюжие **общественные сани**, медленно влекаемые тройкой полуголодных и заморенных ездой кляч.



Позже для зимнего времени года был разработан новый вид экипажа. Это был обыкновенный, малого размера, **вагон - сани** на санных полозьях. Внутри вагона 14 мест, по семи на каждой стороне. Кондуктор стоит позади на деревянной площадке, у дверей сделаны ручки для удобства при входе в вагон.



Во многих местах бедный люд (*каталь*) промышлял тем, что перевозил людей через Неву на специальных ледяных дорожках в двухместных креслах, примитивно сколоченных.



АВТОР ПРЕЗЕНТАЦИИ -
ШТЫКОВА ИРИНА АЛЕКСАНДРОВНА
УЧИТЕЛЬ НАЧАЛЬНЫХ КЛАССОВ
ГБОУ СОШ №277
Г. САНКТ – ПЕТЕРБУРГ



Сайт : «Школа АБВ» <http://www.shkola-abv.ru>