



История такси

Уроки веселого
светофора



В России существовало такое понятие, как **ИЗВОЗ** - перевозка лошадьми грузов и пассажиров.

ЯМЩИК



кучер

ИЗВОЗЧИК



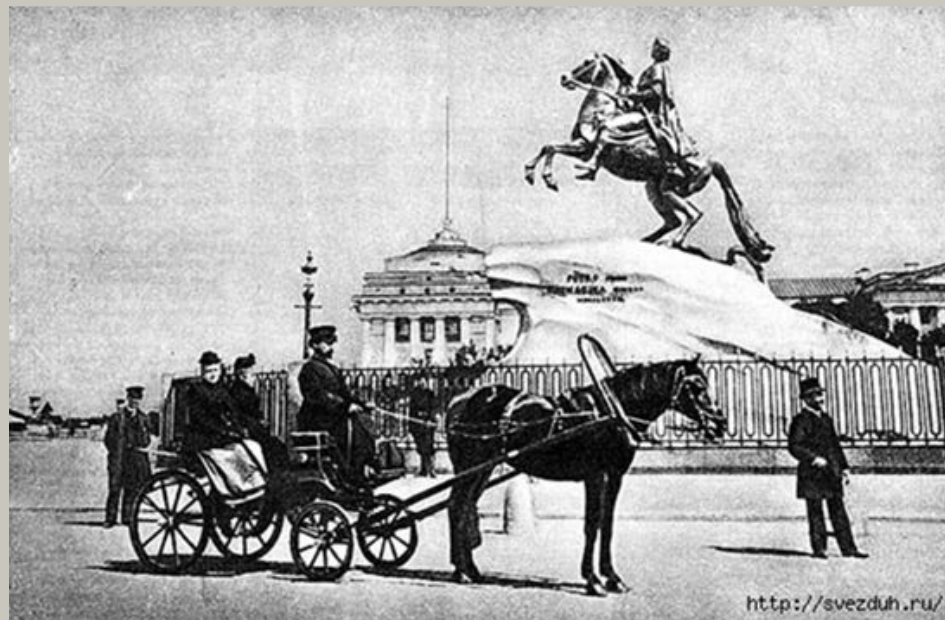
Так в разные времена называли человека, управляющего запряжёнными в экипаж лошадьми.



ИЗВОЗЧИКИ

ЛОМОВЫЕ

ЛЕГКОВЫЕ



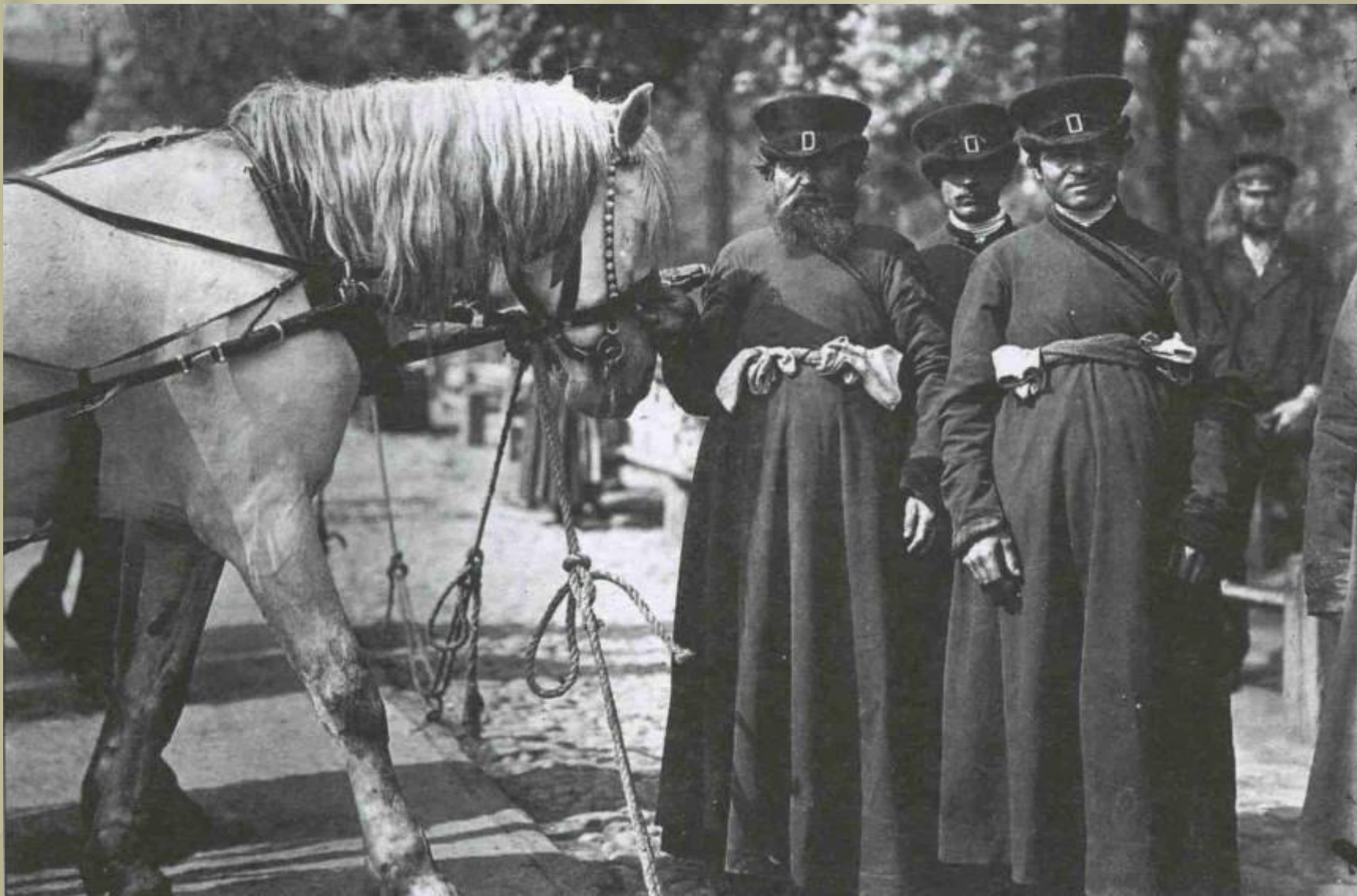
Легковых извозчиков в Петербурге было очень много. Легковые извозчики в Петербурге были трех видов: «простые», «лихачи» и «ваньки».



Самым распространенным среди извозчиков были «Ваньки». «Ванька» - бытовое название городского извозчика–сезонщика из крестьян, самого дешёвого, с плохими санями, плохой лошадыю и сбруей. «Ванька» не ожидал седока на бирже (стоянке), а ездил в поисках их по улицам. Он часами дремал на козлах своей пролетки, там, где – уже после того, как он заснул- остановилась и заснула его лошадь.



«Простые» извозчики должны были иметь столичный вид: лошадь «годная», одежда по форме: синий кафтан, низенький цилиндр с пряжкой спереди.



Экипаж-пролетка должен быть с подъемным верхом от дождя, с кожаным фартуком для ног седоков.



В ту пору на спине извозчика прямо под воротником можно было видеть еще кожаный номер. Кроме цифр здесь были также оттиснуты обозначение части и околотка, к которым извозчик приписан. Так велел «извозничий билет», введенный 10 февраля 1784 г.



Также извозчикам поставлено было в обязанность красить в желтый цвет свои фаэтоны, от чего и произошло наименование извозчика — «Ванька желтоглазый».



Мы сейчас привыкли к остановкам трамваев и троллейбусов, к стоянкам такси. Они были и у извозчиков. В ожидании седоков извозчики должны были стоять в специально отведенных местах, причем обязательно по направлению движения транспорта. Лошадей при этом привязывать к уличным тумбам или фонарям воспрещалось.



Проекты столбов для обозначения стоянки извозчиков.

В городе было более 300 специальных стоянок - бирж, как они назывались тогда, для извозчиков.



Определенной таксы за проезд не было.

Извозчик запрашивал сумму, учитывая вид седока, один он или с дамой, какая погода, какое время дня, торопится седок или нет и, конечно, на какое расстояние везти.



Седок , в свою очередь, оценивал ситуацию: много ли извозчиков на стоянке, удобна ли пролетка, хороша ли лошадь и т.д. Торговались, спорили, седок отходил, опять возвращался, наконец, садился. Проезд на извозчике стоил дорого - 80 копеек. Примерно столько же составлял дневной заработок мелкого чиновника. Поэтому горожане предпочитали ходить пешком.



Позже ввели таксометры для измерения расстояния. Он укреплялся у извозничьего сиденья, на нем красовался красный флажок. Но нововведение не привилось.



Зимой извозчики пользовались двухместными санями, очень маленькими и неудобными, сиденья которых ничем не ограждались. Для утепления ног внутри саней было положено сено. Ноги седока выше колен прикрывались полстью — либо суконной, либо, у более состоятельных, меховой.



Самыми дорогими извозчиками были «лихачи».

«Лихачи» - извозчики высшей категории. У лихача лошадь и экипаж были лучше, сам он был виднее и богаче. Он был похож не на извозчика, а скорее на собственный выезд. Лихачи выжидали выгодных седоков: офицера с дамой, пьяного купца, вора или авантюриста.



Брали лихачи много, но мчали действительно лихо. Среди лихачей бывали люди страшные: немало преступлений и темных дел прикрывали они своими широкими спинами.

Стоянок лихачей было немного. Стоянки лихачей были большей частью у богатых ресторанов и больших гостиниц и в других людных местах центра города.



Зимой лихачи носились на великолепных беговых санках , с фонарями вмонтированными в оглобли. Лихачами пользовались только в пределах города.



Там, где шла разгрузка или погрузка товаров и разных громоздких вещей, стояли целые ряды «ЛОМОВИКОВ».



Завидя нанимателя, они шумной толпой окружали его, выкрикивая цену. Если наниматель опытный, то он берет у старосты шапку. В нее извозчики бросали свои замеченные гроши, и рядчик вытаскивал столько монет, сколько нужно ему лошадей. Чьи гроши вытянут, те извозчики и едут, получая «чай» от нанимателя.



В 1901 в Петербурге состоялся 1-й выпуск «учёных извозчиков», которые 2,5 года посещали спец. курсы. На курсах извозчиков обучали географии СПб и окрестностей, французскому языку, управлению лошадьми, новой извозчичьей таксе, астрономии (специально для ночных извозчиков) и хорошим манерам.



Кроме всех видов упомянутого транспорта, был еще транспорт, носивший развлекательный характер. Для загородных увеселительных поездок пользовались тройкой.



Тройка лошадей впрягалась в большие сани-розвальни, которые были убраны коврами, что придавало саням нарядный и уютный вид. Ноги седоков укрывались большой богатой полстью. Сани были очень большие, что давало возможность вместить большую компанию. Нарядна была и упряжь, изобиловавшая медными украшениями, лентами и бубенцами на дуге.



Ямщик на облучке был очень яркой фигурой. Одет он был в тулуп, подпоясанный цветным, ярким кушаком, иногда просто красным. меховая шапка была украшена перьями павлина. Лошади — «львы», подобранные под одну масть. Было чем полюбоваться! Тройки использовались для поездок за город, в пригородные рестораны и особенно, конечно, в дни Масленицы.



К развлекательному транспорту можно отнести и перевозку по льду Невы в креслах на полозьях с одного берега на другой. Кресло было деревянное, одноместное. За спиной седока шел человек на коньках и толкал кресло вперед.



Пользовались такими креслами преимущественно женщины с ребенком. Маленького ребенка брали на руки, а побольше — стоял рядом с сидевшей женщиной. Для таких кресел была расчищена трасса на льду.



В 30-х годах XX века извозчики были вытеснены новыми видами городского транспорта: трамваем, троллейбусом, автобусом, такси и метро.



И сегодня в городе, несмотря на обилие автомобильного транспорта, нет-нет да и послышится цоканье подкованных копыт по асфальтовой мостовой. В старинных каретах или колясках катят по петербургским улицам туристы, верхом и в тележках едут замирающие от восторга дети.

Значит, история конного транспорта еще не закончилась, и рядом с бронзовыми и чугунными конями улицы города будут оживлять настоящие, неся свою службу.





г. Челябинск



г. Минск

Памятники
извозчикам и
экипажам.



г. Долгопрудный





Такси вчера



Уроки веселого
светофора

Первое такси появилось ещё в 17 веке во Франции, в городке Мо. На одном из постоялых дворов около часовни Святого Фиакра предприимчивым французом по фамилии Соваж был организован парк двухместных конных экипажей и открыта компания по извозу местных жителей. Каждая повозка была украшена барельефом с изображением святого, поэтому вскоре этот вид наемного транспорта стал называться «фиакрами».



Экипажи имели большой успех у населения, бизнес развивался, а позже, в 1896 году решили сделать моторизированные "фиакры", без лошадей - сняли оглобли, установили сзади бензиновый двигатель, а возле сиденья кучера - рулевую колонку и рычаги управления. Моторизованные «фиакры» продолжали развозить жителей городка и окрестностей, а плата за проезд оговаривалась заранее.



Однако после изобретения в 1905 году таксометра все поездки стали строго тарифицироваться с помощью этого счётчика. Прибор начали устанавливать в наёмных автомобилях, которые с тех пор назывались таксомоторами или просто такси.



Pääasiainia Suomessa varten:

S. NIKOLAJEFF J:OR

Arkadiankatu © Kirilietz 2006

Поняв востребованность этого вида транспорта, производители автомобилей наладили выпуск специальных машин, и первой стала компания Renault. Такси отличались цветом (окрашены в красный и ярко-зеленый цвет)— чтобы выделяться на фоне общего потока движения — и конструкцией кузова.



Кузов напоминал тот же фиакр. Пассажиры сидели в закрытой карете, а водитель, как кучер, сидел в открытой передней части. Считалось, что шофёр должен иметь полную свободу обзора и общения с пешеходами, полицейскими и другими шофёрами. Да и зачем шофёру слышать разговоры своих пассажиров!



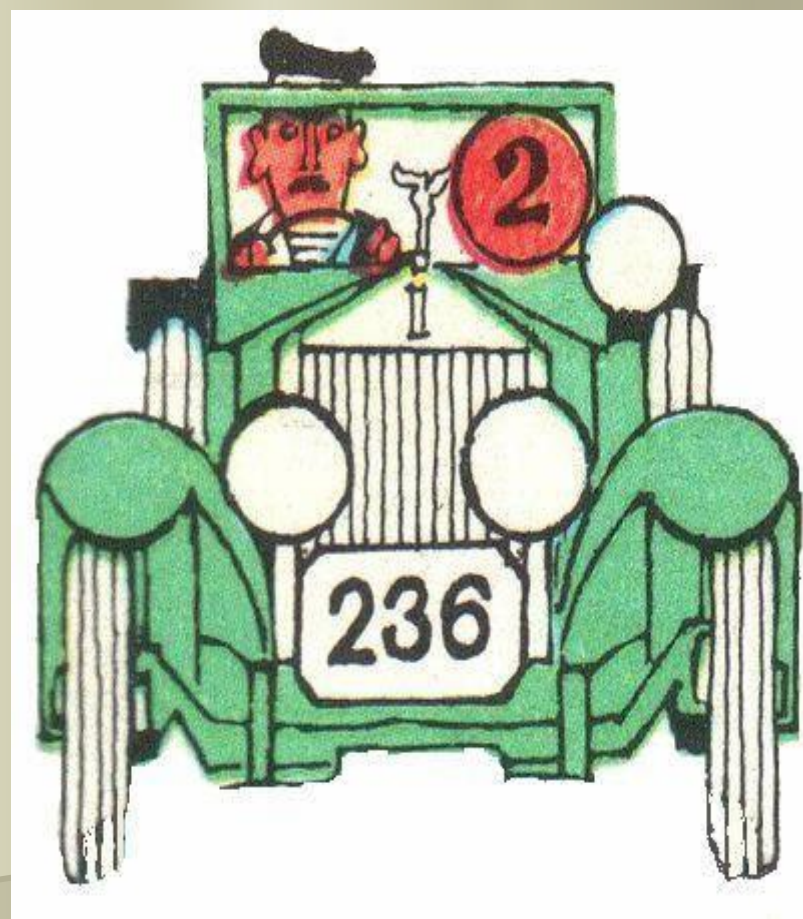
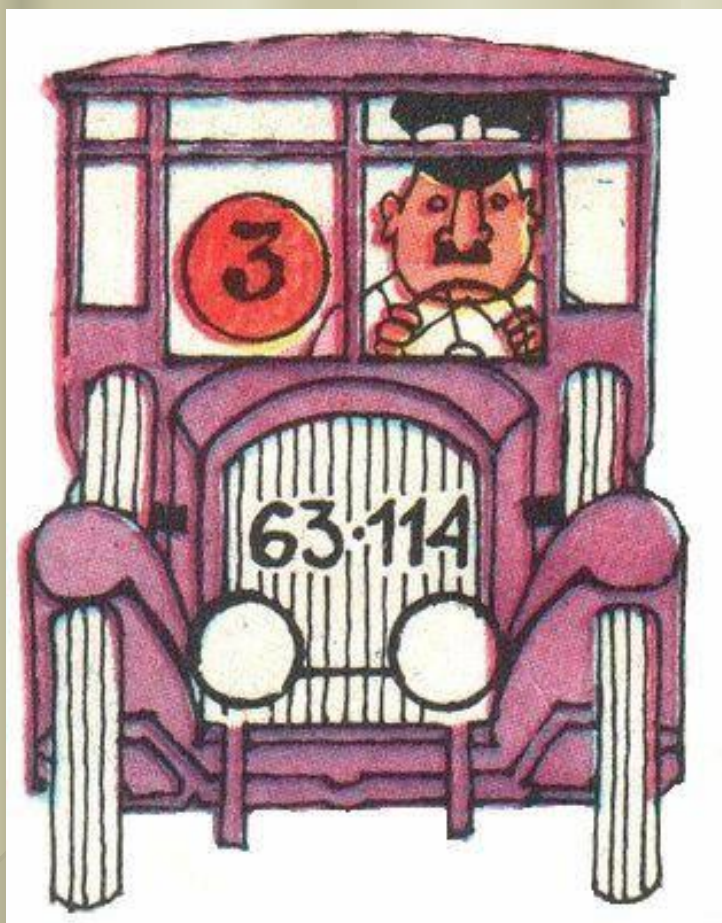
Поскольку водитель сидел в открытой части кузова, он был одет в длинное непромокаемое, наглухо застёгнутое, кожаное пальто и фуражку военного образца.



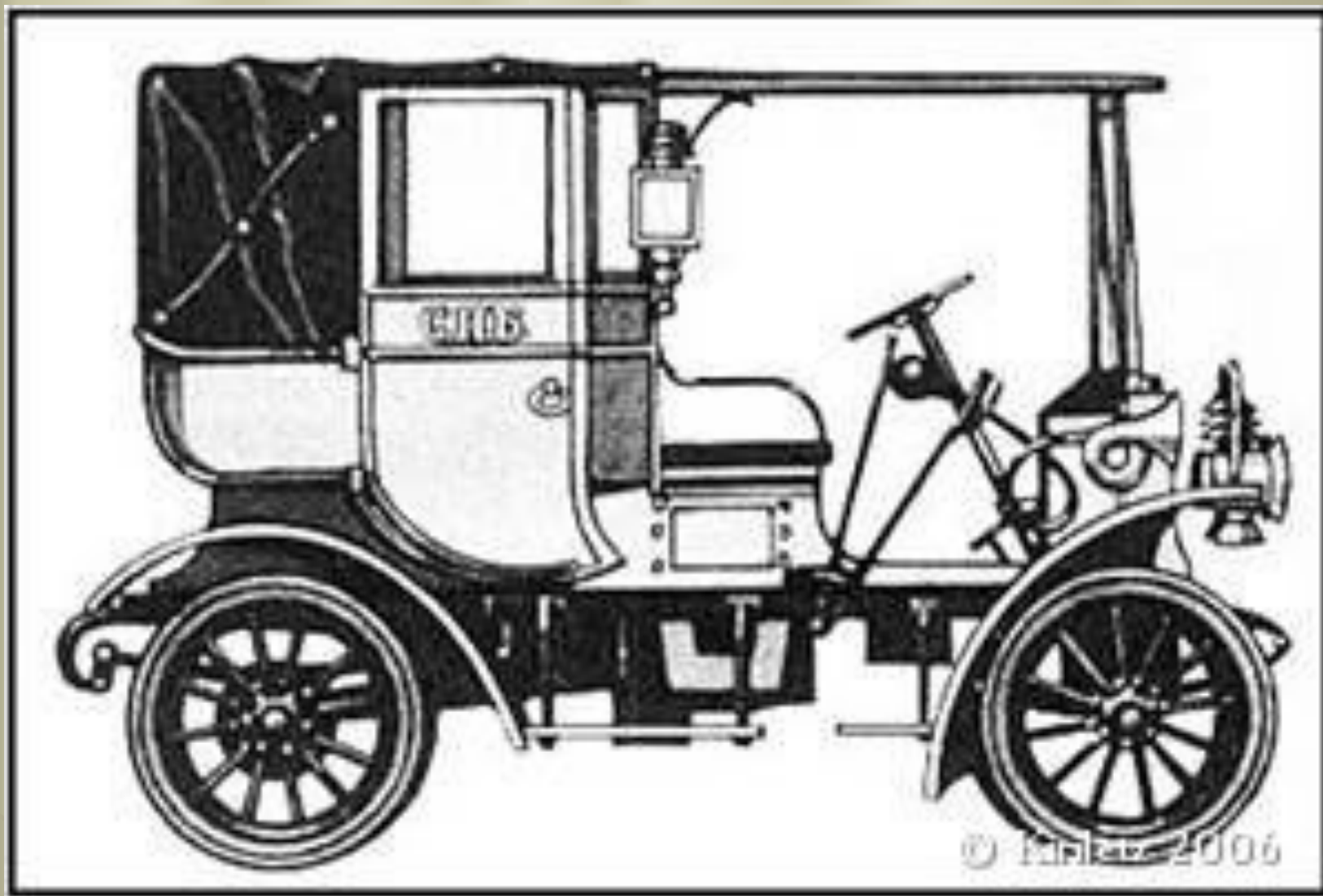
Позднее машины стали полностью закрытыми, и в них появилась опускающаяся стеклянная перегородка, отделяющая пассажиров от водителя.



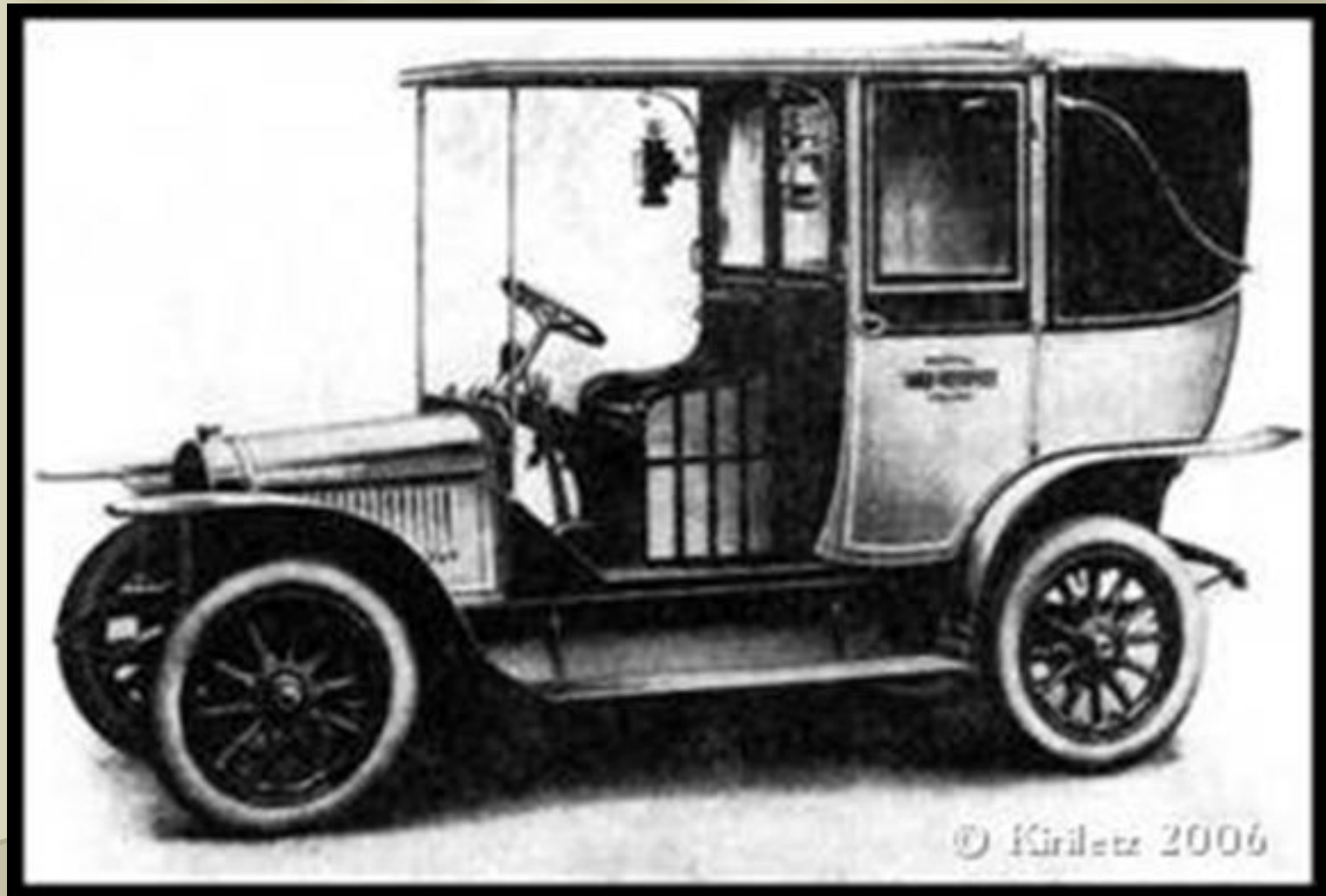
Автомобили «Renault» стали одними из первых французских машин, которые обзавелись табличками с цифровыми обозначениями. Их применение стало обязательным в Париже с 1900 г. Вскоре такие знаки были введены в Германии, США, Великобритании и Российской империи. Они представляли собой порядковые номера регистрируемых машин.



Самый первый автомобиль с таксометром (австрийский «Velox») в России был зарегистрирован в 1906 году в Санкт – Петербурге. Эту дату можно считать **днем рождения российского такси.**



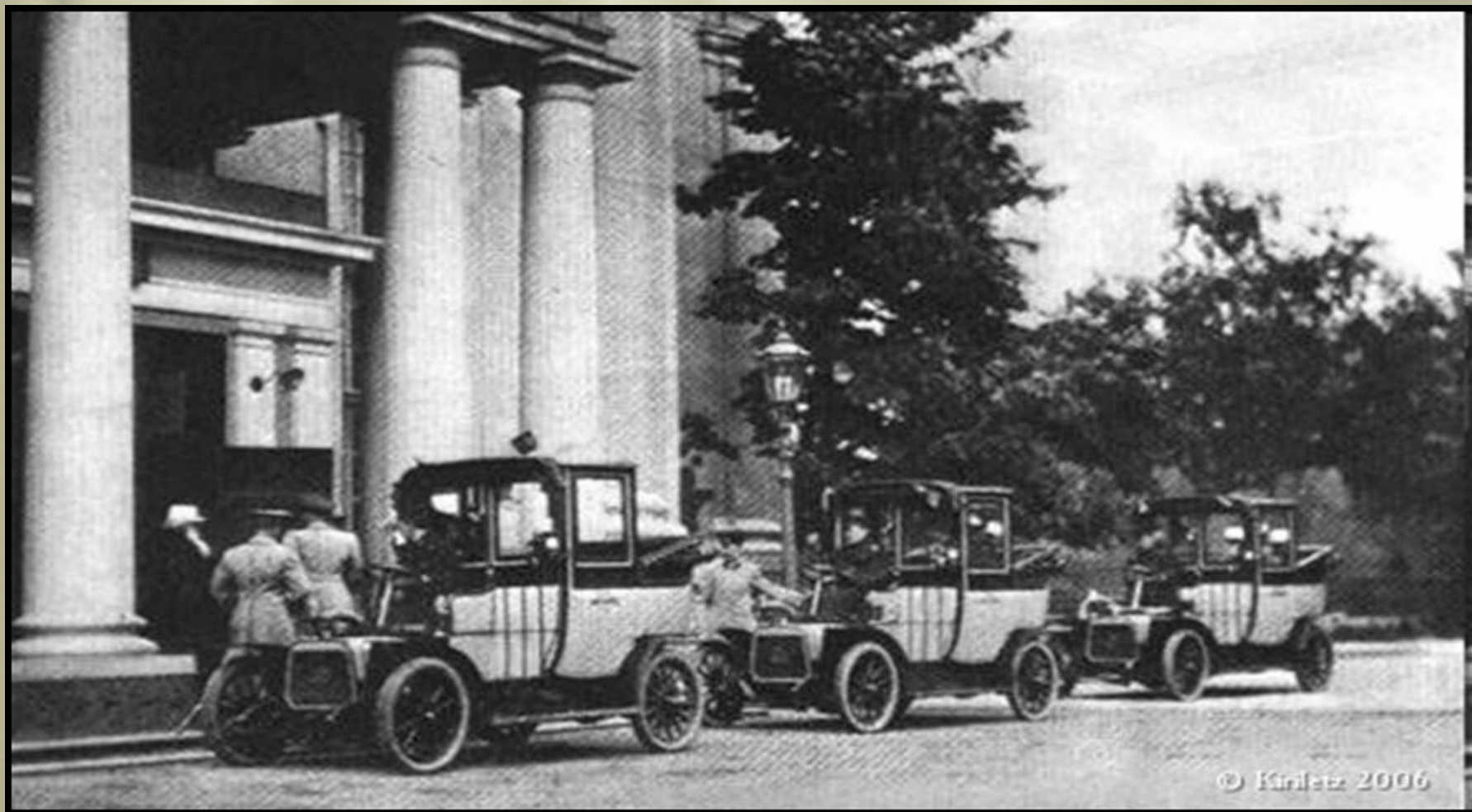
В 1913 году таксомоторные перевозки в Петербурге были уже отлично организованы, в городе имелись многочисленные стоянки такси, была создана центральная диспетчерская служба с возможностью вызова такси по телефону, таксомоторы работали круглосуточно.



Многие таксомоторные предприятия Петербурга, желая выделить свои автомобили из общего потока, красили их в в определенный «фирменный» цвет, так появились неофициальные названия таксопарков «Голубые таксомоторы», «Зеленые таксомоторы», «Красные таксомоторы».



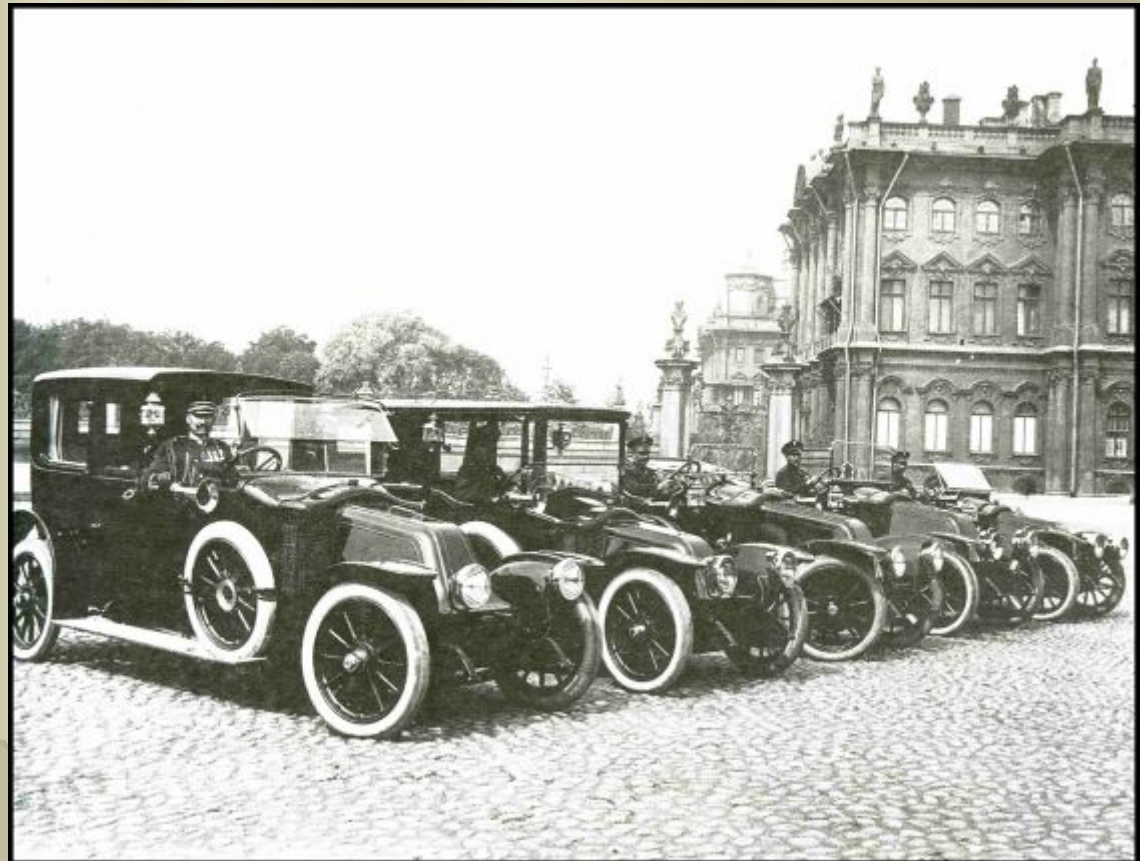
Самым большим предприятием было "Российское Таксомоторное Общество" (РТО "Белые таксомоторы") на Большой Конюшенной 17, в гаражах этой компании числилось 112 автомобилей, все французских фирм.



Так могли выглядеть первые таксомоторы российского производства «Даймлер-Лесснер» 1907–1908 годов, изготовленные с применением ходовой части немецких автомобилей «Даймлер-Мариенфельде».



Количество такси в Петербурге непрерывно росло:
в 1910 году на линии работало 217 таксомоторов,
в 1911 - 296,
в 1912 - 328,
в 1913 - 380,
в 1914 года в столице было зарегистрировано 403 такси.



Октябрьский переворот 1917 года положил конец таксомоторному промыслу в России, все автомобили были национализированы, таксомоторные предприятия закрыты. Только спустя 8 лет советское правительство занялось возрождением организации таксомоторного дела - 21 июня 1925 года на улицах Москвы появились первые советские такси - 10 новеньких, закупленных во Франции автомобилей "Renault".



С 1934 года налажен выпуск отечественных машин.



(1932-1936)



(1936-1943)



(с 1948 года)



В 1948 году для такси были введены отличительные знаки: **шахматная полоса** по бортам кузова и световой сигнал - **зеленый огонек**, означающий, что такси свободно.

(с 1950 года)



(1957 год)



«Красная шапочка»-окрестили автомобиль за красную крышу.



В 1957 году стали выпускать «Волги» с оранжевыми «гребешками».

Нью-Йорк



Япония



МИРА



Лондон

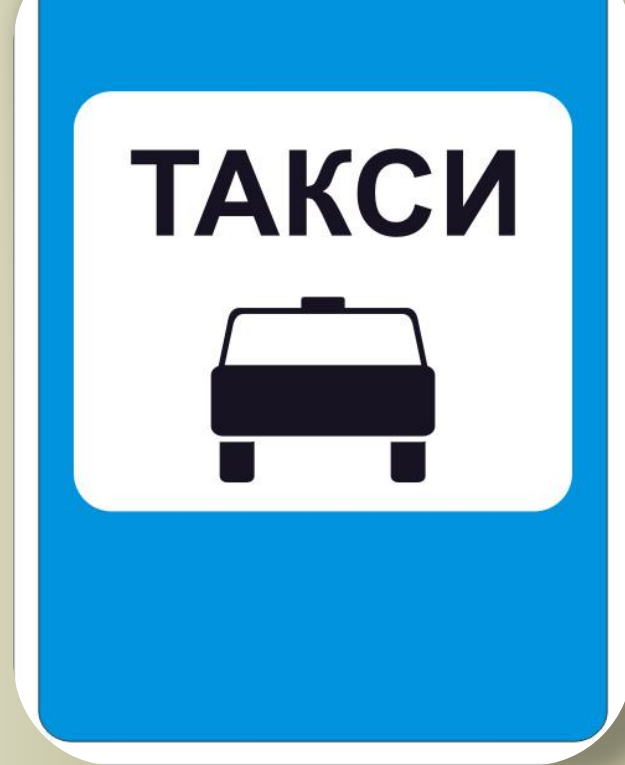


Бразилия





Такси сегодня



Стоянка такси обозначается дорожным знаком «**Место остановки легкового такси**»



Таксометры в России практически не используются: сумму оплаты вычисляют в офисе и называют по телефону в процессе принятия заказа.



Сегодня помимо собственно такси — легкового извоза — службы такси могут предоставлять и другие услуги.

Трезвый водитель — подвоз пьяного водителя на его же машине.



Грузовое такси — для перевозки габаритных грузов..



Такси для инвалидов- перевозка инвалидов.



Междугородное такси — поездка на такси из одного города в другой.



Эвакуатор — для буксировки сломавшихся автомобилей.

Аренда автомобиля представительского класса.



Оранжевый «гребешок» зачастую можно увидеть на автомобилях представительского класса, который оборудованы по последнему слову техники, а некоторые имеют даже телевизор.

Существуют также маршрутные такси, которые осуществляют перевозки по определённым линиям — маршрутам.



На сегодняшний день маршрутки в Петербурге - самый быстрый и демократичный общественный транспорт.



Знаете ли вы, что...

возможно, местом
возникновения маршрутных такси
являются США.



От автобуса маршрутные такси отличаются: небольшим количеством пассажиров,



более высоким проездным тарифом,



отсутствием проездных билетов длительного действия и льгот.





Обозначение остановки и стоянки маршрутного такси.

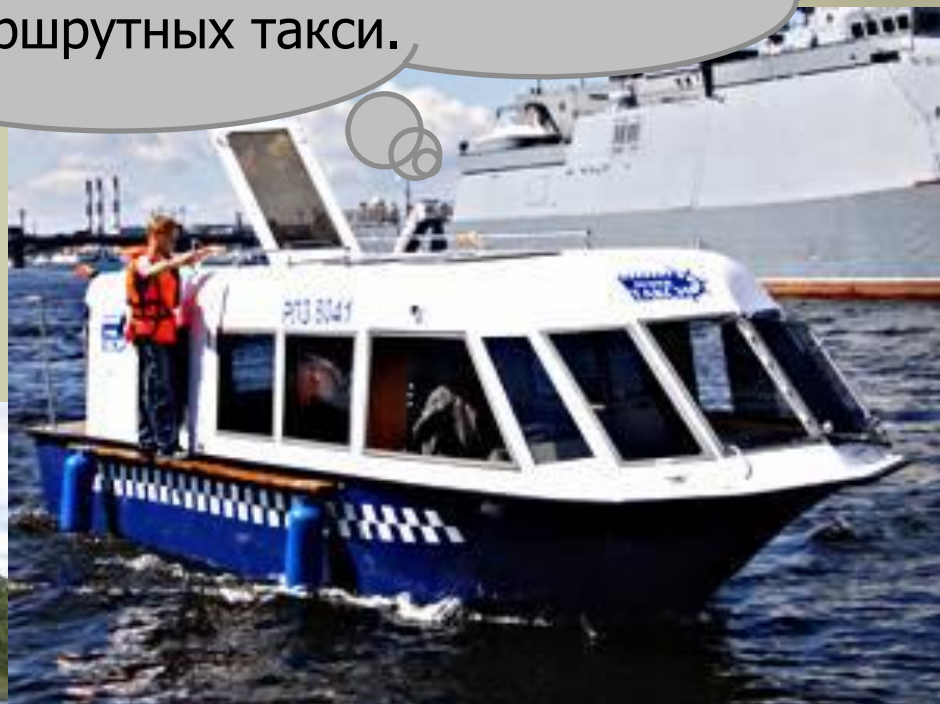


Чтобы остановить маршрутное такси достаточно **поднять**
вытянутую в сторону руку.



Остановки делаются только на обозначенных или общепринятых остановочных пунктах по сигналу пассажира.

В последние годы, когда наземные дороги города загромождены транспортом, в СПб остро стала проблема передвижения. Частичным решением этого вопроса стало применение **аквабусов** – водных маршрутных такси.



С целью обеспечения безопасной и удобной перевозки пассажиров на городских маршрутах водного транспорта Санкт-Петербурга в акватории рек Невы, Большой Невы и Большой Невки, за период 2010 и 2011 годов, было установлено 20 остановочных пунктов, состоящих из железобетонных понтонов, закрепленных на якорях.

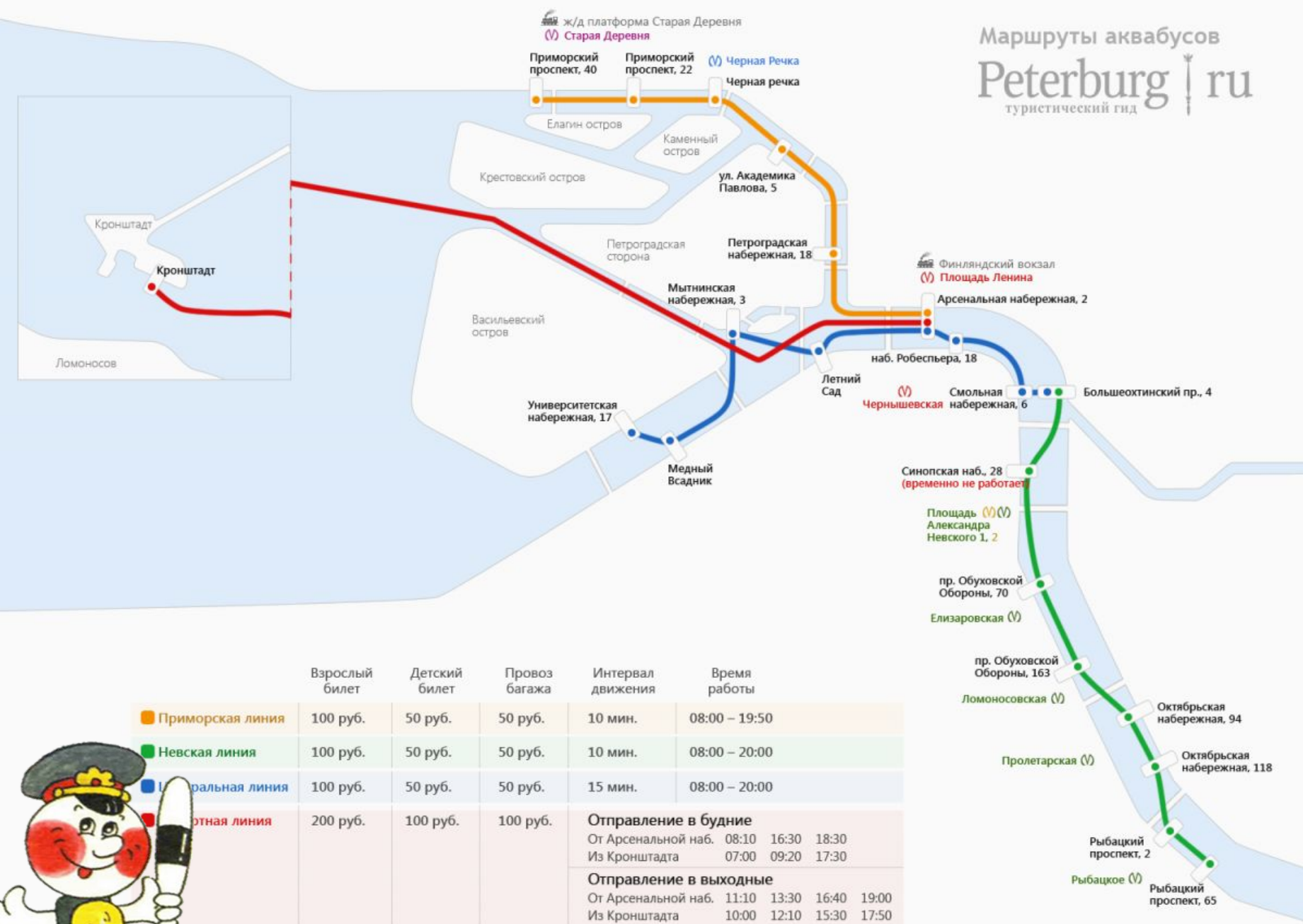


Салоны водных маршруток не слишком вместительны (12 человек), но вполне комфортабельны.



Для безопасной перевозки детей до 12 лет,
все водные такси используют специальные
удерживающие устройства.





	Взрослый билет	Детский билет	Провоз багажа	Интервал движения	Время работы
Приморская линия	100 руб.	50 руб.	50 руб.	10 мин.	08:00 – 19:50
Nevskaya линия	100 руб.	50 руб.	50 руб.	10 мин.	08:00 – 20:00
Центральная линия	100 руб.	50 руб.	50 руб.	15 мин.	08:00 – 20:00
Кронштадтская линия	200 руб.	100 руб.	100 руб.	Отправление в будние От Арсенальной наб. 08:10 16:30 18:30 Из Кронштадта 07:00 09:20 17:30 Отправление в выходные От Арсенальной наб. 11:10 13:30 16:40 19:00 Из Кронштадта 10:00 12:10 15:30 17:50	



в Токио



в Нью-Йорке



в Амстердаме



ВОДНОЕ ТАКСИ





Автор презентации-
Штыкова Ирина Александровна
учитель начальных классов
ГБОУ СОШ №277
г. Санкт- Петербурга

ИСТОЧНИКИ:

- <http://www.takso.info/archives/tag/vanka>
- <http://www.roman.by/>
- <http://www.500-0-500.ru/press/history/>
- <http://www.taxineva.ru/articles-taxi/29-2009-11-19-21-07-14.html>
- (Материалы и фотографии взяты из книги «От конки до трамвая. Из истории петербургского транспорта» Авторы-составители: Е.Шапилова, М.Величенко, л.Процай, И. Буйнякова)

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