

Знаете ли вы, что один из ПЕРВЫХ ДОКУМЕНТОВ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ в России был издан 3 января 1683 года?! Это был именной указ царей Ивана Алексеевича и Петра Алексеевича Романовых, запрещающий быструю езду по городу во избежание нанесения увечий горожанам. Надзор за исполнением указа был возложен на стрельцов, которые в ту пору выполняли функции царской гвардии и личной охраны.

Позже Петр I учредил генерал-полицмейстерство, отвечавшее за порядок на улицах Петербурга и Москвы. В 1718 году Петр лично распорядился, «чтобы улицы и переулки содержались в чистоте, были сухи и чтобы проезд по ним был нетруден». За лихую езду, если она не была вызвана государственной необходимостью, сурово наказывали. Даже гвардейского офицера за лихачество могли разжаловать в рядовые. А попадетсЯ на том же купец или простолюдин – беспощадно лишали части имущества. Со временем число конных экипажей в России увеличилось и достигло нескольких десятков тысяч. Возникла необходимость в разработке более четких правил, которые регулировали бы езду по дорогам.

Впервые такой документ был разработан в начале XIX века петербургской полицией. Его с полным основанием можно считать прообразом современных Правил дорожного движения. В «Наставлении старостам, извозчичьим и извозчикам», в частности, говорилось: «...извозчикам ездить рысью, тихо и со всей осторожностью, отнюдь не скакать и не ездить шибко, каковую осторожность еще более наблюдать на перекрестках и при том всегда держаться правой стороны; где случится многолюдство, там ехать шагом, а когда кто перебегает через дорогу, то в таком случае остановить лошадь, дабы на перебегающего не наехать, в особенности еще наблюдать, когда переводят на руках малолетних детей».

Тех, кто в начале позапрошлого века нарушал «Наставление», били розгами и подвергали аресту на срок до 7 дней вне зависимости от чинов и званий. Но какими бы карами ни грозили власти дорожным лихачам, в городах то и дело случались дорожные аварии.

А знаете ли вы, что СВЕТОФОР — устройство оптической сигнализации, предназначенное для регулирования движения людей, велосипедов, автомобилей и иных участников дорожного движения, поездов железной дороги и метрополитена, речных и морских судов.

Первый светофор был установлен 10 декабря 1868 года в Лондоне, возле здания Британского Парламента. Его изобретатель — Дж. П. Найт — был специалистом по железнодорожным семафорам. Его светофор управлялся вручную и имел два семафорных крыла. Поднятые горизонтально, они означали сигнал «стоп», а опущенные под углом в 45° — движение с осторожностью. В темное время суток использовался вращающийся газовый фонарь, с помощью которого подавались соответственно сигналы красного и зеленого цветов. Светофор использовался для облегчения перехода пешеходов через улицу, а его сигналы предназначались для транспортных средств. К сожалению, 2 января 1869 года газовый фонарь светофора взорвался, ранив управляющего светофором полицейского.

Знаете ли вы что такое "дорога"? Дорога это — обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы.



А знаете ли вы, что по старому городу в Лиссабоне бегают старинные, начала XX века, трамвайчики Brill? Это самая крупная «старинная» трамвайная система в мире, причем это не экскурсионный маршрут, а самый настоящий городской транспорт, со стоимостью всего 1 евро. По старым районам Лиссабона ходить по горизонтали невозможно: либо вверх, либо вниз, поэтому местные жители пешком не ходят, предпочитая трамвай. Любимый транспорт называют «амарелу», т.е. желтый, когда-то все трамваи были канареечного цвета. Со времени своего появления лиссабонские трамваи почти не изменились. В передней и задней части трамвая есть противовесы, придающие ему устойчивость на крутых поворотах, а все его четыре колеса смещены к центру для большей маневренности. Управляется трамвай с помощью рычага.

В начале прошлого века рельсы прошли по самым узким улочкам старого города, порой прямо по пешеходным зонам, где ни за что не уместится современный автобус. Дорога иногда такая тесная, что можно рукой коснуться стенки! Встречные машины должны включить задний ход и уступить дорогу. Часто трамвай останавливается из-за какой-нибудь припаркованной машины, тогда вагоновожатый громко звонит в старинный звонок. А еще на трамвае часто ездят зайцем, для этого предусмотрена подножка возле задней двери. Конечно, в Лиссабоне есть и современные, большие и бесшумные трамваи, но они лишены души. А старинный трамвай остается приметой Лиссабона, как двухэтажные автобусы Лондона и гондолы Венеции.

Источники: Журнал «Вокруг света», Клуб путешественников.