

А. Л. Рыбин



**ИСТОРИЯ ПРАВИЛ
ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ**

А. Л. Рыбин
История правил
дорожного движения

*http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=27056428
ISBN 9785448585944*

Аннотация

В работе представлены основные тенденции развития Правил дорожного движения в России и за рубежом с момента их зарождения. Рассмотрены причины и обстоятельства включения в них различных норм, а также дальнейшего развития и совершенствования Правил. Издание второе, исправленное и дополненное. Предназначено для работников служб безопасности дорожного движения, преподавателей автошкол, студентов факультетов по организации и безопасности движения.

Содержание

| | |
|--|----|
| Введение | 5 |
| Часть 1. Исторические этапы развития Правил дорожного движения | 10 |
| Глава 1. Дорога – это жизнь (древние времена) | 10 |
| Глава 2. Эпоха до автомобильных правил | 23 |
| Конец ознакомительного фрагмента. | 52 |

История правил дорожного движения

А. Л. Рыбин

© А. Л. Рыбин, 2017

ISBN 978-5-4485-8594-4

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Введение

Дорожное движение – неотъемлемая часть современного состояния бытия общества. Оно вобрало в себя самое передовое в научно-техническом прогрессе и характеризует социальный и экономический уровень развития страны.

В мире за один год в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) погибают 1,3 млн. чел., 50 млн. чел. получают ранения и увечья. Экономический ущерб от ДТП составляет более 500 млрд. долл. США.

В Российской Федерации за последние 10 лет в ДТП погибли более 300 тыс. чел., что эквивалентно населению среднего областного центра. Практически 1/3 погибших составляют люди наиболее активного трудоспособного возраста.

Дорожно-транспортная аварийность наносит экономике России ущерб, который составляет порядка 2,0% внутреннего валового продукта страны.

Из воспоминания П. С. Корякина-командира взвода ОРУДа в начале 30-х годов в Москве: «Выглядели регуляторы (регулирующие) внушительно: в форме, в пробковом шлеме, с большим деревянным жезлом красного цвета, прикрепленного к поясу с одной стороны, и со справочником московских улиц, упрятанным в кожаный чехол, – с другой».

Вот как вспоминал водитель Е. Рыжиков в своей книге «Из кабины такси» о работе ОРУДа того времени.

«Как-то еду по Пятницкой, от центра к Серпуховке. Вдруг у Вишняковского переулка меня останавливает регулировщик и строго требует права. Подаю права.

Масштаб и характер проблемы безопасности дорожного движения в стране, социальные, экономические и демографические последствия оказывают заметное влияние на национальную безопасность страны, и задача обеспечения безопасности дорожного движения фактически представляет самостоятельную государственную проблему. Улицы большого города в часы пик заполнены потоками автомобилей и пешеходами, все находится в движении в разных направлениях, с разными скоростями, целями и мотивами поездок. Но почему же не происходят страшные трагедии, все не сталкиваются друг с другом, пешеходы не оказываются под колесами транспортных средств? Дело в том, что участники дорожного движения выполняют нормы Правил дорожного движения (далее по тексту Правила). Пункты Правил, требуя от водителей правостороннего движения, сразу снимают множество конфликтов, другие требования, такие, например, как остановиться на красный сигнал светофора, уступить дорогу при помехе справа, еще более детализируют и регламентируют поведение участников дорожного движения.

Оберегая свою жизнь и здоровье от той опасности, которую создал автомобиль, человек вынужден был защитить себя, заключая использование автомобиля в рамках Правил,

определяющих требования к водителю, техническому состоянию транспорта. Правила – основа безаварийной и эффективной работы автотранспорта.

В своей известной книге «Мастерство управления автомобилем» французский специалист в области безопасности дорожного движения Андре Бонн так говорит о Правилах: «Можно... сравнить Правила дорожного движения с персонажем, который страдает от полного непонимания его со стороны почти всех окружающих, потому что лицо его настолько отталкивающее, что его добрые и разумные качества остаются неизвестными.

Для водителя автомобиля Правила дорожного движения – это воспоминания о смутных и затруднительных вопросах, на которые надо было отвечать во время экзамена на право вождения автомобиля. Это библия жандарма и инспектора, которые абсолютно ничего не хотят понять из столь убедительных объяснений водителя, допустившего нарушения... И, однако, Правила дорожного движения – это правила игры, в которую ежедневно играют миллионы граждан, и в которой можно потерять здоровье, жизнь или стать невольным убийцей». Трудно лучше и образней дать характеристику Правилам.

Существующие Правила являются сводом постулатов и взаимосвязанных норм, отточенных течением времени Это ведущий правовой документ, который, так или иначе, затрагивает интересы почти всего населения страны, устанавли-

вает порядок движения на улицах и дорогах, регламентирует взаимоотношение между участниками дорожного движения. Они входят в общее транспортное воспитание населения.

В Правилах сконцентрирован огромный опыт общения человека с различными транспортными средствами, поведения в той или иной дорожной ситуации, наработанный не только за последние 100 лет, но и за период всего своего существования. Правила содержат необходимое количество норм безопасности, соблюдение которых вполне достаточно, чтобы обеспечить безопасное поведение водителя, пешехода или пассажира.

Что же такое современные Правила?

Во-первых, это правовой акт в сфере дорожного движения, который регламентирует порядок движения и взаимоотношения между участниками дорожного движения.

Во-вторых, Правила – это «сконцентрированное выражение» безопасных приемов поведения на дороге, которые были выработаны человечеством. Правила определяют общий порядок движения транспорта и пешеходов, предотвращая аварии, которые могут привести к человеческим жертвам и материальному ущербу.

В-третьих, – это документ, который определяет перечень требований к участникам дорожного движения, транспортным средствам и управлению дорожным движением.

Именно такими многоликими являются сегодня Правила,

которым чуть более 100 лет. Первые автомобильные городские Правила дорожного движения в России были приняты 21 сентября 1898 г. в С.-Петербурге и назывались «О порядке пассажирского и грузового движения по городу С. – Петербургу на автомобилях». В Москве первые Правила вступили в действие 10 апреля 1904 г. Именно в этот день Городская Дума Москвы приняла постановление «О порядке движения по городу механических экипажей».

Часть 1. Исторические этапы развития Правил дорожного движения

Глава 1. Дорога – это жизнь (древние времена)

Потребность в передвижении, товарообмен, войны привели к возникновению уже в древние времена первых дорог. Дорога оказалась той ниточкой, которая вывела человека из лабиринта дремучести и, в конечном итоге, изменила его самого.

Даже звери имеют свои тропы и систему ориентирования на них. Первобытный охотник тоже использовал тропы, чтобы вернуться назад в свое стойбище. Уже в те далекие времена первые дороги люди старались обозначить при помощи зарубок на деревьях, надломленных веток, положенных камней.

Караваны шли по пустыни, ориентируясь по кучам камней, наваленных в местах, где дорога меняла свое направление.

Необходимость в перемещении грузов и людей, в свою

очередь, натолкнули человека и на идею создания колеса, средства, которое давало возможность не тащить или нести груз, а перевозить его, прилагая значительно меньше усилий, широко используя дешевую гужевою силу. Колесо, родившееся где-то около 5 тыс. лет назад, было первым конструктивным элементом первых транспортных средств – повозок.

Колесо прошло длительную эволюцию. На первых повозках оно делалось из целого диска диаметром 30—40 см, затем появились колеса более легкие со спицами. Эволюция конструкции повозки также прошла ряд этапов: в начале это были повозки с двумя большими колесами, а позже с 4-мя колесами и поворачивающейся передней осью.

Самую древнюю повозку из дерева, изготовленную примерно 4 тыс. лет до н.э., нашли при раскопках в г. Махенджано-Даро (Пакистан). На территории Украины остатки повозки с колесами, относящиеся к 3 тыс. лет до н.э., были найдены при раскопках на берегу Днепра, недалеко от Днепропетровска в 1949 г. (рис. 1). Вначале, в качестве гужевой силы были использованы быки, ослы, затем одомашнивание лошадей открыло новую тягловую силу.

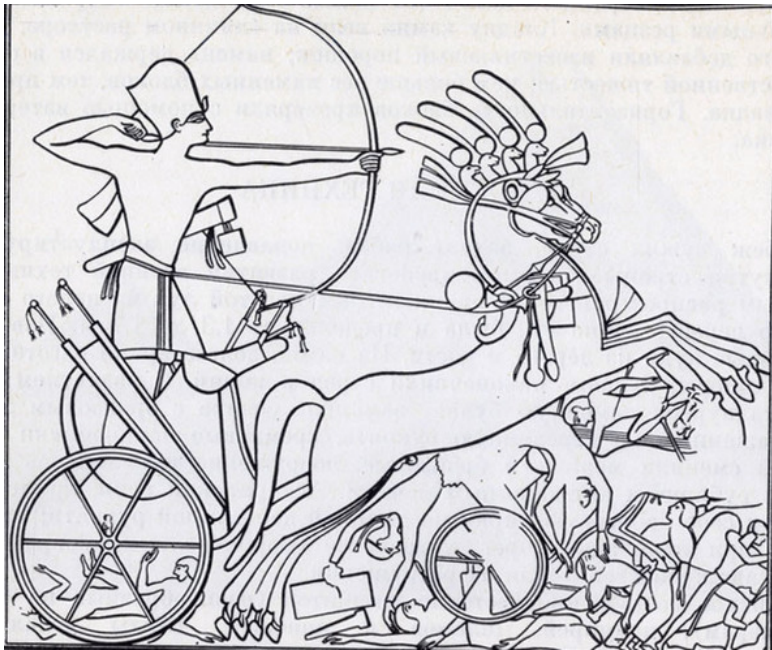


Рис. 1 – Использование колеса

Развитие общественных отношений и средств производства привело к созданию крупных рабовладельческих государств. Дороги и транспорт были теперь необходимы для постоянных и надежных коммуникационных связей между отдаленными частями государств, чтобы торговать, взимать налоги, а также для того, чтобы вести дальнейшие захватнические войны. Возникли и чисто торговые пути, например, знаменитый шелковый путь в Китай, чайный путь в Индию.

Дороги явились необходимым атрибутом системы управления государством.

Централизация власти привела вместе с развитием дорожной сети еще к созданию крупных городов, в которых возникли транспортные проблемы.

Наибольшее развитие дорожно-транспортных коммуникаций в древнее время было связано с Римской республикой, а потом и империей. В этот период была создана система дорог. Дороги – наиболее существенное, что осталось от римлян. Их можно вполне сравнить с одним из 7 чудес света.

«Все дороги ведут в Рим» – древняя поговорка утверждала власть этой страны. Пятнадцать дорог с разных сторон света вели в Вечный город, соединяя его с многочисленными провинциями. Расставленные на дорогах указатели расстояний – миллиарии, сообщали, какое расстояние осталось до столба, установленного на Капитолийском холме города Рима. Римляне впервые разделили дорогу на проезжую часть для транспорта и тротуар для пешеходов. На улицах города устанавливались даже колонны, которые несли теневые перекрытия, уберегая пешеходов, возниц и их пассажиров от жарких лучей солнца.

Дороги имели, как правило, мощное каменное покрытие. Считается, что от латинского «стратум» – настил, и произошли современные названия итальянской дороги – страда, английской – стрит, немецкой – штрассе. В Римской империи насчитывалось 372 дороги с каменным покрытием общей

протяженностью более 60 тыс. км. Они соединяли Рим с его многочисленными провинциями (рис. 2). Не случайно именно в те далекие времена родилось изречение: «Дорога-это жизнь».

Транспортные проблемы в крупных городах возникли задолго до появления автомобиля. Еще при Юлии Цезаре в 47 г. до н.э. движение колесниц запрещалось в течение первых 10 часов после восхода солнца для упорядочения движения транспорта на некоторых узких улицах Рима, имевшего в то время уже около миллиона жителей было введено одностороннее движение для конных повозок.



Рис. 2 – Дороги древнего Рима (г. Террачино, Италия)

О том, какое движение было на улицах Древнего Рима можно судить по жалобам Ювенала, писавшего по поводу городского движения:

А в каких столичных квартирах
Можно заснуть?
Ведь спится у нас
лишь за крупные деньги.
Вот потому и болезнь: телеги едут
по узким
Улиц извивам, и брань слышна
у стоящих обозов, —
Сон улетит, если спишь ты так
Друз, как морская корова.
Если богач спешит по делам, —
над толпы головами,
Всех раздвинув, его понесут на
просторной либурне;
Там ему можно читать, писать или
спать по дороге, —
Ежели окна закрыть, то лектика и
дрему наводит;
Все же поспеет он в срок; а нам,
спешащим, мешает
Люд впереди, и мнет нам бока
огромной толпою
Сзади идущий народ: это локтем
толкнет, а тот палкой

Крепкой, иной по башке тебе даст
бревном иль бочонком;
Ноги у нас все в грязи, наступают
большие подошвы
С разных сторон, и вонзается в
пальцы военная шпора.

Представление о римских дорогах дошли до нас по различным документам. Особый интерес представляет сохранившийся список дорожных станций для обмена лошадей и расстояния между ними. Это список был составлен по приказу императора Марка Аврелия Антония (161—180 гг. до н.э.). Основные дороги Рима имели имена: Аппиева дорога, Фламиниева дорога, дорога Корнелия. Самой главной Рима была царица дорог – Аппиева дорога («Виа Аппиа»), построенная в 312 г. до н.э. и названная в честь цензора Аппия Клавдия (рис. 3). Вот как путешествие по ней описывал Прокопий Кесарийский – византийский историк, совершивший по ней в V веке н.э. путешествие, когда возраст дороги насчитывал около 850 лет. «Аппиева дорога длиной в пять дней пути для идущего без багажа человека, она ведет из Рима в Капую. Ширина этой дороги такая, что на ней могут разъехаться две встречные повозки, и из всех дорог она наиболее замечательная. Весь камень для неё, являющийся таким же, как в жерновах, и твердым по природе, Аппий выламывал и привозил сюда изделия из другой области. В этой

стране его нигде нет.



Рис. 3 – Аппиева дорога

Сделав эти камни гладкими и ровными и по краям прямоугольными, и плотно положил их один к другому, не проложив внутри ни цементом, ни чем-либо другим...». Дороги в древнем Риме обычно строились шириной около 2,4 м. Магистральные дороги на подходе к Риму могли достигать ширины 10—12 м.

Дороги строились в разных частях света. Например, на территории современной Индии в государстве Маурьев (322—185 гг. до н. э.) строились дороги шириной в 9,6 м, чтобы можно было проехать и разъехаться большим колес-

ницам. Дороги мостили каменным материалом, особо заботились о местах ночлега и питьевой воды.

В период Римской республики была создана система почтовых сообщений. Позже, уже в эпоху империи, действовала целая система государственных и грузовых перевозок, в основном для знатных патрициев и богатых купцов. На дорогах через 23—28 км устраивали станции и гостиницы, где путешественник мог отдохнуть, поменять лошадей. Правительственные гонцы, меняя лошадей, преодолевали в день расстояние до 200 км.

Дороги были и в доколумбовой Америке. Например, в государстве Инков две основные дороги пересекали страну с севера на юг.

Протяженность высокогорной дороги, называемой «дорогой Инки» составляла 5230 км. и до начала XX столетия была одной из самых длинных в мире.

Вторая дорога «Уайна капак Ньян» проходила по побережью. Все дороги инков были вымощены камнем. Ширина, например, «Уаяна Капак Ньян» на всем протяжении составляла 8 метров. По обеим сторонам ее ограждал бортик метровой высоты.

Дороги инков, как и римские, прокладывались по кратчайшему пути, практически не считаясь с характером рельефа местности. Если было нужно, прорубали дорогу в скале, на болотах и реках строили высокие насыпи и мосты. Через каждые 25 километров строились станции, где усталые пут-

ники могли восстановить силы и переночевать. Хотя, самое удивительное, по всем этим дорогам никто не ездил, по ним передвигались только пешком, ведь доколумбовая Америка не знала колеса.

Появление и развитие дорог проходит несколько стадий. Природа коммуникационных связей людей такова, что между двумя ближайшими населенными пунктами почти всегда устанавливается самый удобный и обычно кратчайший путь. По этому пути совершаются поездки. Это первая стадия развития дорог.

Вторая стадия приходит, когда появляется потребность в передвижении на более дальние расстояния, чем между двумя населенными пунктами. Так, военные походы, торговые и административные связи привели к тому, что появляются устойчивые транспортные пути между странами и крупными городами.

Третий этап характеризовался спрямлением дорог, когда возникла проблема кратчайшего сообщения между пунктами назначения. Появляются инженерные сооружения (мосты, эстакады, тоннели), на дорогах устраивается дорожное покрытие и появляются некоторые элементы дорожного сервиса и ориентирования.

Строительство дорог осуществлялось везде, где была абсолютная власть, которая нуждалась в транспортной связи, коммуникации со своими провинциями. И сегодня в понятие дороги мы вкладываем куда больше смысла, чем просто

путь, по которому можно доехать до цели. Если дороги появились вначале как «физическая» необходимость для движения колеса, то «экономическими» стимулами их строительства были торговые связи и начавшиеся захватнические войны. Наиболее интересные и достоверные сведения дошли до нас о дорогах древнего Рима.

Самые первые дорожные знаки появились на римских дорогах. На дорогах через каждые 10 стадий (1800 м) устанавливали указатели, на которых указывалось расстояние до Рима и ближайшего населенного пункта, год и имя правителя, который построил дорогу. На дорогах устанавливали специальные знаки, указывающие населенные пункты, расстояния до объекта, повороты. Было даже специальное ведомство, занятое этими вопросами. Указатели представляли собой каменные колонны диаметром 0,4—1,0 м и высотой 1,2—3,0 м. В Риме на холме был установлен бронзовый столб, называемый «золотым», от которого традиционно шел отсчет расстояний.

Путешественник Марко Поло, совершивший путешествие в Китай в 1271—1295 гг., писал о развитой дорожной сети этой страны: «По большим дорогам, где гонцы скачут, купцы и другой народ ездит, хан приказал через каждые два шага посадить деревья. Деревья эти... теперь велики так, что

видны издалека. А сделал это великий хан, чтобы всякому дорога видна была и заблудиться нельзя было... Где дорога проходит по местам песчаным и пустынным и по скалистым горам, так что деревья не могут произрастать, великий хан велит ставить знаки в виде камней и столбов, указывающих путь».

Из найденных археологами древних рукописей, можно узнать, что и в те далекие времена существовали запреты в дорожном движении. В Ассирии царь Синахериб (705—681 гг. до н.э.) запретил оставлять повозки на основных улицах своей столицы, предупреждая, что тот, кто посмеет нарушить царское повеление, будет посажен на кол около своего дома. Наказание в духе того времени.

На протяжении тысячелетий одним из важнейших регуляторов транспортного поведения человека были определенные правила, которые регламентировали эти формы поведения. Существовала система требований, которые отражали развитие государства, его дорог, транспортных средств и правовой сферы. В качестве объективных условий появления и развития норм и требований были потребности общества в осуществлении безопасного, быстрого и бесперебойного транспортного движения. В дальнейшем после развития механического транспорта, в ходе которого все боль-

ше населения включилось в этот процесс, возросло значение этих норм и ужесточались требования в них по обеспечению безопасности дорожного движения.

Глава 2. Эпоха до автомобильных правил

Естественным фактором развития человеческого общества является усложнение общественных отношений. Это утверждение вполне справедливо и для отношений в сфере дорожного движения.

Цели человека, как участника дорожного движения, определяются его потребностями. В условиях дорожного движения вырабатывается система норм и круга обязанностей участников дорожного движения, технического состояния транспортных средств, закрепляемых в Правилах и других правовых установлениях, в принципах общечеловеческой морали.

В средние века государственная раздробленность в Европе не способствовала широкому дорожному строительству, и основные торговые связи осуществлялись водным путем. Дороги, построенные в Европе при Римской республике, со временем пришли в полную негодность.

Начиная с IX века в Древней Руси между славянскими племенами имелись тесные экономические и политические связи.

Естественно, что они осуществлялись не только по водным путям, но и по дорогам. Об этом, в частности, свидетельствует один из самых старых исторических документов,

дошедших до нас, Лаврентьевская летопись. Прокладывались дороги, на болотистых участках возводилось деревянное покрытие (рис. 4).

Объединение княжеств вокруг Москвы привело к созданию сети дорог – путей, ведущих в соседние страны и территории – Великому княжеству Литовскому, Польшу, на юг в Крым, Среднюю Азию, Сибирь, к Белому морю. Например, Владимирская дорога, удобная и сравнительно прямая, соединила основные центры развивающегося Московского княжества: Москву, Владимир и Нижний Новгород.



Рис. 4 – Дорога с бревенчатым настилом

Петр I был наиболее изобретателен и настойчив в строительстве дорог. В 1705 г. он издал указ «О делании в Москве по большим улицам мостовых из дикого камня, о сборе по-

требных на то камней и песку с крестьян, торговых людей и извозчиков». Согласно, этого указа, каждый, въезжающий в Москву крестьянин, должен был сдать на заставе определенное количество камней. Именно таким образом были заощены многие московские улицы.

В 1718 г. генерал-полицмейстером С. – Петербурга был назначен граф А. М. Девуер. Одним из первых распоряжений Девуера было издание правил мощения улиц: «Каждому жителю против своего дома посыпать песком и камнем мостить гладко...».

Ездить в ночное время по С. – Петербургу было непростым делом. На концах каждой улицы ставились шлагбаумы. Они опускались ежедневно в 11 часов вечера и поднимались лишь утром. При шлагбауме несли службу караульные.

В законе Петра I «О содержании дорог», который был введен в силу в 1724 г. кроме порядка строительства и содержания дорог, было и такое указание: «Ставить верстовые столбы, крашенные и подписанные цифрами... На перекрестках – руки с надписями, куда какая лежит».

По указу Петра I с 1720 по 1746 гг. была построена грунтовая дорога Петербург – Москва. Уже к середине XVIII века протяженность дорог в Российском государстве составляла 16 – 17 тысяч верст.

По многим дорогам начали выполнять перевозки пассажиров дилижансы (рис. 5).



Рис. 5 – Конный дилижанс

Среди исторических свидетельств современников того времени заслуживают внимания записки о России французского маркиза де Кюстина, который в 1839 г. совершил путешествие по России. «Ехать на почтовых по дороге из Петербурга в Москву тоже, что причинять себе целыми днями ощущение, которое испытывалось при спуске с русских гор в Париже». С другой стороны, он свидетельствовал об этом шоссе, как «прекраснейшему в Европе шоссе». Между С. – Петербургом и Новгородом Кюстин обнаружил второй путь, па-

раллельный главной дороге, но хуже содержащийся. Как оказалось, он был сделан, чтобы во время проезда царя или иного члена императорской фамилии, все сворачивали на второй путь. Это показалось французу настолько диким, что он восклицает: «Ведь король, говорит: «La France – c'est moi». Король останавливался, чтобы пропустить стадо баранов. И всякий француз, пеший и конный, мог сказать любому лицу из королевской фамилии словами старой поговорки: «дорога принадлежит всем без разбора».

В России во второй половине XIX века в среднем за год строилось по 230 км дорог с твердым покрытием, что, конечно, было крайне мало для развивающейся страны с огромной территорией.

После отмены крепостного права в течение 2-х последующих десятилетий объем дорожного строительства несколько уменьшился – до 25—30 км в год, и лишь после 1890 г., в связи с развернувшимся строительством стратегических дорог в западных губерниях, общий объем строительства вновь вырос до 300—350 км в год.

«Камнем тогда еще не мостили, а клали поперечные бревна, которые после сильных ливней всплывали, становились торчком и надолго задерживали движение», – писал В. Л. Гиляровский. Каждые 10 дворов жителей Москвы должны были внести свою лепту в обустройство дорог: представить один большой камень «мерой в аршин», либо два «мерой в пол аршина». На приезжих в столицу была возложена по-

шлина и при въезде в город давать три камня величиной «не менее с гусяного яйца». Вот так «с миру по нитке» строились первые мощеные дороги.

Продолжали заботиться и об освещении улиц и дорог. В Париже указом парламента от 1558 г. было решено зажигать с 10 часов вечера до 4 утра горшки со смолью на углу каждой улицы. Российский сенат в своем указе в ноябре 1730 г. информировал: «На Москве, в Кремле, в Китае, в Белом и Земляном городах и в немецкой слободе, по большим улицам для зимних ночей... поставить на столбах фонари стеклянные, один от другого на 10 сажен, все в одну меру линейно...». В 1863 г. Московская городская управа решила заменить светильники с конопляным маслом на керосиновые фонари и спустя уже 3 года в городе было установлено 6400 керосиновых фонарей. В этот период в городах используют несколько видов освещения: масляное, керосиновое, газовое. Электрическое освещение улиц Москвы ввели в 1883 г., когда на площади храма Христа Спасителя было установлено 32 дуговых фонарей переменного тока.

Как строились дороги? Министерство путей сообщения строило и эксплуатировало важнейшие государственные дороги. На этих дорогах преимущественным типом дорожного покрытия было щебеночное. В 1864 г. созданы земские учреждения, которые осуществляли строительство и содержание местных дорог, а финансирование дорожных работ проводилось за счет сборов с местного населения.

Строительство благоустроенной дороги со щебеночным покрытием между Петербургом и Москвой в 1817—1834 гг. принято считать началом систематического строительства дорог в России. В стране во второй половине XIX века в среднем за год строилось по 230 км дорог с твердым покрытием. Одновременно с этим в дорожном строительстве начинают использовать асфальтобетонное покрытие.

Строительство дорог требовало унифицировать требования к их техническим параметрам, технологии самого производства работ. Так, в России Министерство путей сообщения в 1881 г. выпустило «Технические условия на производство изысканий и составление проектов подъездных шоссеиных дорог».

Среди элементов дорожных условий важной технической категорией является кривая в плане дороги. Под кривой в плане подразумевается криволинейный участок дороги. Первые требования к дорожным условиям родились в период устойчивого появления на дорогах гужевого транспорта.

В России указания о минимальном радиусе кривой в плане в 16 сажень (34,14 м) и разделении двух смежных кривых прямой вставкой длиной в 10 сажень (21,34 м) были приведены в 1881 г. в первых Правилах «О производстве изысканий и составлении проектов подъездных шоссеиных дорог». По мере увеличения и повышения динамических качеств транспортных средств, а также повышения безопасности дорожного движения нормы проектирования совершен-

ствовались.

Начиная с середины XIX столетия во Франции, Швейцарии и США и ряде других стран дорожное покрытие начинают делать из битумно-минеральных смесей. Наиболее перспективной и популярной оказалась смесь битума со щебнем и песком, названная асфальтом. Бурно развивающаяся дорожная сеть требовала новых типов дорожных покрытий, которые можно было так же быстро сооружать, как и земляное полотно. Так, в 1892 г. в США индустриальным методом была построена первая дорожная конструкция из бетона шириной 3 м, а 12 лет спустя с помощью гудронатора со свободным истечением горячего битума 29 км дороги. Асфальт оказался наиболее подходящим материалом для дорожного покрытия. Во-первых, оно становится более ровным, а значит, менее шумным и обладает необходимой шероховатостью. Во-вторых, по уложенному асфальтобетону можно сразу открывать движение и не ждать, пока он затвердеет, в отличие от цементобетона, который набирает необходимую прочность только на 28-й день. В-третьих, покрытие из асфальтобетона легко ремонтируется, моется, убирается, на нем хорошо держится любая разметка. В 1876 г. Московская городская Дума ассигновала 50 тыс. руб. на проведение эксперимента по устройству асфальтобетонного покрытия. На Тверской улице построили несколько участков из нового материала.

Но что двигало строительством и развитием дорог? Конечно транспорт и с помощью его грузопассажирские перевозки. А что же транспорт? Для чего собственно строились дороги?

Гужевой транспорт был главным видом транспорта на дорогах России до XX-го столетия, как впрочем и всего мира. В царствование Анны Иоанновны (1630—1740 гг.) в Петербурге не было и ста карет, при императрице Екатерине II (1762—1796 гг.) – их было более 4000.

Делаются активные шаги по созданию новых видов транспорта. В XVIII-м столетии начинают появляться самоходные экипажи, приводимые в движение мускульной силой рук и ног.

Русские изобретатели Л. Шамшуренков и И. Кулибин сконструировали самодвижущие экипажи, использующие человеческую силу.

В 1764 г. русским механиком Иваном Ползуновым был изготовлен паровой двигатель непрерывного действия. Спустя 6 лет во Франции инженер Никола-Жозеф Кюньо построил паровую повозку с мощностью парового двигателя 2 л.с., которая могла ехать со скоростью 4 км/ч. В 1830 г. по Лондону ездили 26 паровых повозок, некоторые из них могли развивать скорость до 60 км/ч. Паровые автомобили начали строить во многих странах мира. Так, на Урале скон-

струированный Амосом Черепановым более 20 лет работал «паровой слон» для перевозки руды.

Развитие промышленности в Европе с середины XIX-го столетия потребовали создания новых транспортных средств.

В Великобритании между Стоктоном и Дарлингтоном в 1828 г. было открыто железнодорожное движение, на маршруте протяженностью 21 км; в России между Петербургом, Царским Селом и Павловском в 1837 г. длиной 27 км.

1 сентября в 9 часов утра 1820 г. с Большой Морской улицы из С. – Петербурга в Москву отъехала карета с 4-мя пассажирами. Между двумя столицами устанавливается регулярное пассажирское сообщение на конных экипажах. Правила маршрута гласили: «Почтовая коляска опоздавших не дожидается и в дома за пассажирами не заезжает. Поклажа должна состоять из 50 фунтов (20 кг)». Экипажи прибывали в Москву на седьмые сутки. К слову сказать, обычная почтовая карета ехала со скоростью не более 16 км/ч. В течение первых десяти лет по этому маршруту было перевезено 33603 человек.

Ряд изобретений в области техники непосредственно подвел к созданию автомобиля. В 1860 г. Ленуаром во Франции был создан двигатель внутреннего сгорания, работающий на светильном газе. В 1876 г. инженером Отто из Германии был изготовлен первый 4-х тактный двигатель внут-

ренного сгорания.

Любое движение не может быть хаотичным. На дорогах средневековья в XII веке сложились уже своеобразные Правила дорожного движения. Они, в частности, были зафиксированы в известном средневековом германском сборнике законов *Sachsenspiegel*, в котором говорилось, что порожняя повозка должна была уступить дорогу загруженной; всадники-повозке; пешеход – всаднику. Любопытно отметить, что движение согласно этому документу предписывалось левостороннее, что, вероятно, было связано с тем, что носили оружие, а быстро достать его и обезопасить себя удобнее было разъезжаясь правыми сторонами. Проезд по узкому мосту первым предоставлялся тем, кто раньше других въезжал на него.

В 1822 г. в Великобритании были установлены близкие к современным Правила о порядке движения. Они определяли, какой необходимо держаться стороны дороги при движении, с какой скоростью ехать, была также установлена предельная нагрузка экипажей в зависимости от ширины колесного обода. В 1865 г. к ранее принятому «Закону о дорожных локомотивах» декретом английского парламента было принято дополнение, что «во время движения самодвижущегося экипажа впереди него, на расстоянии 60 ярдов, должен идти

человек с большим красным флагом.

Его обязанность – предупреждать о приближении экипажа всех прохожих, также едущих верхом или в экипажах. По первому требованию прохожих или проезжающих самодвижущий экипаж должен немедленно остановиться. Открывать краны для пара и издавать резкие свистки, если вблизи находятся лошади или люди, строго воспрещается». Кроме того, в населенных пунктах запрещалось «отравлять воздух дымом и газом». Предельная скорость самодвижущихся экипажей устанавливалась по государственным и большим дорогам – 6 км/ч, по проселочным дорогам и в населенных пунктах – 3 км/ч. Этот закон в 1896 г. был отменен.

Известно, что в России долгое время единых Правил не было, хотя телег, бричек, дрог, карет и возков хватало. Отдельные элементы, положения Правил дорожного движения вводились через указы и постановления, которые по мере необходимости издавались. Многие из них хорошо известны.

В судебнике Ивана III от 1497 г. была статья о наказании за неосторожную езду.

В «Соборном уложении» царя Алексея Михайловича, своеобразном своде законов, была сформулирована мера наказания за нарушения порядка на улицах: «А буде кто с похвалы, или с пьянства, или умыслом наскочет на лошади на чью жену, и лошадь ея тем боем изувечит, и беременная буде жена от того бою дитя родит мертво, а сама будет жива,

а с суда сыщется про то допряма: и тому, что так учинит, за такое дело учинити жестокое наказание, велети его бити кнутом нещадно, да на нем же доправити той же жене бесчестье и увечье вдвое, да его же вкинути в тюрьму на три месяца. А буде от того его бою та жена и сама умрет: и его за такое его дело самого казнити смертию».

Указ Петра I и его брата Иоанна V от 3 января 1683 г. гласил: «Великим государям ведомо учинилось, что многие учили ездить в санях с бичами большими и едучи по улицам небрежно, людей побивают, то впредь с сего времени в санях на вожжах не ездить».

В XVII веке во многих русских городах принимались свои указы по упорядочению уличного движения. Именно тогда появились, в частности, такие требования: «когда случится подъехать к перекрестку, тогда ехать еще тише и осматриваться во все стороны, дабы кому повреждения не учинить или с кем не съехаться» или «на мостах через реки карет не обгонять, а ехать, напротив, порядочно и не скоро».

Кто и как ездил в России в XVII веке? В это время уже действовали почтовые и пассажирские перевозки. Курьерам предписывалось ездить со скоростью не более 8 верст в час.

Согласно Указам 1715 и 1722 гг. требовалось, чтобы посыльные на курьерских лошадях ездили со скоростью не более 15 верст в час.

Императрица Анна Иоанновна в Указе от 9 марта 1730 г. повелевала: «Дабы впредь всяких чинов люди ездили са-

ми, и люди их перед ними несмирно не скакали, не били и лошадьми не топтали, виновных велено ловить и для того из полиции посылать разъезды из драгун и солдат». Другой параграф гласил: «Извозчикам и прочим всяких чинов людям ездить, имея лошадей взнузданных, со всяким опасением и осторожностью, смирно».

Широкие улицы С. – Петербурга давали возможность показать удаль для конных экипажей. Не случайно поэтому во время правления императрицы Анны Иоанновны в Указе от 25 июня 1732 г. говорилось: «А ежели кто впредь в противность Ея императорского Величества указа дерзнет так резко и несмирно ездить и люди их необыкновенно перед ними скакать и плетьюми кого бить и санями и лошадьми давить, таким, по состоянию вины, чинено будет жестокое наказание или смертная казнь».

Случались ли в те времена дорожные происшествия? Конечно да. Известно, например, что в 1737 г. на одной из московских улиц чуть не погиб важный чин. Как писал в конце XIX столетия по этому поводу журнал «Русская старина» в статье «Неосторожная езда в старину» писал о таком, что «какие-то люди, наехав в санях парой с дышлом, чуть не убили фельдмаршала Миниха, а стоящего у него на запятках адъютанта ушибли так, что чуть жив остался». И как повелось, вероятно, с тех давних пор, ответ последовал незамедлительно. В Указе от 6 февраля 1737 г. говорилось: «А ежели кто впредь, в противность указа, дерзнет так резво и немир-

но ездить... и плетьюми бить, и санями и лошадьми давить, таких ловить и отводить в полицию, где лакеев сечь нещадно, а самих помещиков штрафовать денежным штрафом по рассмотрению Сената». А чтобы кому было надзирать за дисциплиной на дорогах указом в 1738 г. были введены каравулы, на которые был возложен контроль за соблюдением этого указа.

В царствование Елизаветы Петровны в Петербурге (1741—1761) неоднократно издавались распоряжения о порядке уличного движения. Например, в 1742 г. запрещалось ездить цугом и четверней, а в 1745, 1752 и 1755 гг. вносились запрещения по поводу скорости движения. Например, в 1742 г. вышло предписание Сената о возможности конфискации у нарушителей лошадей. «Ежели кто на резвых лошадях ездить будет, тех через полицейские команды ловить и лошадей их отсылать в конюшню государыни».

О том, что ограничение скорости повышает безопасность дорожного движения, было известно задолго до появления первого автомобиля. В XVI столетии во Франции запрещалось ездить в колясках быстрее 6 км/ч, находя, что превышение этой скорости при многочисленности экипажей опасно для пешеходов.

Когда в 1687 г. в Род-Айленде в Северной Америке

скакавшим на лошади всадником был задавлен ребенок, за слишком быструю езду был установлен штраф.

Шло время, в конце XVII-начале XVIII столетий появились различные виды транспорта – кареты, дрожки, дилижансы, фаэтоны, сани, роспуски.

В 1812 г. в Москве действовали настоящие Правила дорожного движения, в частности, было установлено правостороннее движение транспорта, на конных экипажах должны быть устанавливаться номерные знаки. Все более оживленное становилось движение на улицах и дорогах. В 1835 г. московский генерал-губернатор издал постановление «О движении извозчиков по улицам». Это был еще один шаг по совершенствованию Правил. Этим нормативным документом предписывалось «исполнять распоряжения скорости езды и останавливаться по первому требованию полиции». За нарушение данного пункта было назначено наказание – штраф до 500 рублей или арест сроком до 3 месяцев.

XIX-ое столетие было отмечено и новыми проблемами, возникшими с появлением новых видов транспорта, особенно парового (рис. 6). Чтобы совершить поездку на паровом автомобиле в 80-х годах XIX столетия во Франции, нужно было получить специальное разрешение.

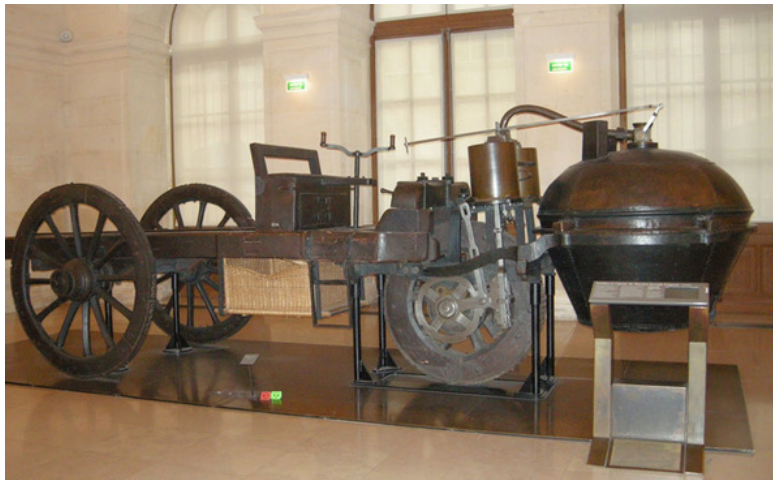


Рис. 6 – Паровая телега французского изобретателя Жозефа Кюньо. 1769 г.

Паровые экипажи начали попадать в дорожные происшествия уже в связи с первых своих поездок. Так, первое из дошедших до нас сведений о таких происшествиях случилось в 1831 г. в английском городе Милбенке. Паровая повозка, объезжая детей, игравших на дороге, врезалась в стену дома. В этой аварии погиб водитель экипажа.

В 1834 г. взорвался паровой котел экипажа Скотта-Рассела. У паромобилей была опасность в самой конструкции котлов, несмотря на предохранительные клапаны и систему контроля.

Во второй половине XIX столетия в городах все больше

на первый план выступает проблема организации движения транспорта и пешеходов. В путеводителе 1862 г. по Парижу говорилось, что на улицах города «неимоверное» движение: по ним проезжает более 10000 экипажей в день.

Среди многих блестящих идей гениального Леонардо да Винчи было разделение в пространстве транспортных и пешеходных потоков. Самая первая развязка для пешеходов и транспорта в разных уровнях была впервые в мире построена в 1851 г. в Центральном Парке Нью-Йорка.

Тротуары в Москве появились в XVII веке. Именно забота о пешеходах было мотивом появления постановления в С.-Петербурге обер-полицмейстера от 10 февраля 1794 г. «Для хождения пеших подле домов положены большие камни, то на оных камнях отнюдь не становиться, то ж и подл самих стен, где пешие ходят, не становиться ж, дабы тем не мешать ходить пешком».

Особенно актуальным для этого времени был вопрос: какой стороны дороги придерживаться во время движения на дороге? Попытаемся проанализировать, откуда исторические корни к разным подходам к порядку движения на дороге.

В действующих указах того времени отсутствовала нор-

ма как надо располагаться на проезжей части. Поведение на дороге определялась социальным положением передвигающихся по дороге. Вельможа никогда не уступал дорогу крестьянину.

В 1300 г. папа римский Бонифаций VIII издал буллу, в которой он предписывал паломникам, направляющимся в Рим на моление, придерживаться левой стороны дороги. Можно найти и другой пример. Правила проведения рыцарских турниров требовали, чтобы рыцари сближались, оставляя противника с правой стороны.

И все же, именно Великобританию считают главной «виновницей» «левизны», которая затем повлияла на многие страны мира. По одной версии, такой же порядок на своих дорогах она принесла из морских правил, т.е. на море встречное судно пропускало другое, которое приближалось справа. Известна и еще такая историческая деталь, в 1756 г. английский Парламент принял биль, согласно которому движение по всемирно известному Лондонскому мосту у Тауэра должно было быть по левой стороне. За нарушение этого правила предусматривался внушительный штраф – фунт серебра. А через 20 лет в Англии был издан исторический «Дорожный акт», который вводил на всех дорогах страны левостороннее движение. Такое же левостороннее движение было принято и на железной дороге. В 1830 г. на первой железнодорожной линии Манчестер-Ливерпуль движение было левосторонним. Влияние Великобритании сказа-

лось на порядке движения в её колониях, поэтому, в частности, в таких странах, как Индия, Пакистан, Австралия, было принято левостороннее движение транспортных средств. В 1859 г. посол королевы Виктории сэр Р. Алкок в Японии убедил власти Токио также принять левостороннее движение.

Другая версия объясняет введение левостороннего движения в Англии заботой о пешеходов, которые, как известно, идут справа по тротуару или по обочине дороги, чтобы уберечь от ударов кнута или плетью, которые возчики обычно держат в правой руке. Но это, конечно, сомнительно.

После того, как перестали ездить по дорогам с оружием и подозревать в каждом врага – на дорогах стихийно стало складываться правостороннее движение, что было, главным образом, связано с физиологией человека, существенной разницей по силе и ловкости разных рук в приемах управления тяжелыми конными экипажами, запряженными несколькими лошадьми. При разъезде на узкой дороге легче было направлять экипаж вправо на обочину или край дороги, натягивая правой, т.е. самой сильной рукой вожжи, придерживая лошадей. Вероятно, именно по этой простой причине и возникла сначала традиция, а потом и норма разъезда на дорогах. Эта норма, в конце концов, закрепились как норма правостороннего движения.

Правостороннее движение часто связывают с Францией, с ее влиянием на многие другие страны. Сначала правосто-

роннее движение было связано с демократизацией общества, ведь раньше именно знати принадлежало право ехать по левой стороне дороги.

Во Франции лишь во времена Великой Французской революции 1789 г. был изменен порядок движения на дороге. В декрете, изданном в Париже, предписывалось двигаться по «простонародной» правой стороне. Чуть позже Наполеон закрепил это положение, приказав военным держаться правой стороны. Дальше распространение порядка движения, как это ни странно, было связано с большой политикой в начале XIX столетия. Те, кто поддерживал Наполеона – Голландия, Швейцария, Германия, Италия, Польша, Испания, перешли на правосторонне движение. С другой стороны, те, кто противостоял наполеоновской армии – Британия, Австро-Венгрия, Португалия оказались «левыми». Однако влияние Франции было так велико, что и другие страны Европы вскоре перешли на правостороннее движение.

Тем не менее, в Англии, Португалии, Швеции и некоторых других странах движение осталось левосторонним. В Австрии сложилось вообще любопытное положение. В части провинций движение было левосторонним, а в других – правосторонним. И лишь после аншлюса в 30-х годах с Германией, вся страна перешла на правостороннее движение.

В начале, левостороннее движение было и в США. Но, вероятно, «свободолюбие» американцев выразилось в том, чтобы поступить не так как принято в Англии. Считается,

что «убедил» американцев перейти на правостороннее движение француз-генерал Мари Жозеф Лафайет, который внес значительный вклад в борьбу за независимость от британской короны. В то же время, Канада вплоть до 20-х годов прошлого столетия сохраняла левостороннее движение.

Можно утверждать, что в России еще в средние времена правило правостороннего движения сложилось стихийно и соблюдалось, как естественное поведение человека. Датский посланник при Петре I Юст Юль в 1709 г. писал, что «в России повсюду в обычае, чтобы повозки и сани, встречаясь друг с другом, разъезжались, держась правой стороны».

Когда транспорта на дорогах было чрезвычайно мало, и он перемещался с невысокой скоростью, было не так актуальным по какой стороне дороги ехать. Дороги были узкими, а разъехаться можно было, уступая дорогу более сильному, богатому или знатному экипажу.

Правостороннее движение в России сложилось давно. Кучера, обгоняя попутный экипаж, тем не менее, покрикивали: «Права держи!».

Такой порядок движения транспорта в Москве и С. – Петербурге был установлен в 1812 г., сразу после изгнания французской армии.

Ориентация на дороге важная проблема всех времен. Ко-

гда человек лишь делал первые попытки выйти за пределы своего места проживания, ему приходилось отмечать свой путь. Первые знаки появились в местах пересечения дорог. Часто на таких перекрестках устанавливались с высеченными на них крестами. Считается, что в кресте заключено одно из основных его предназначений как символа – идея выбора.

Из истории дорожного движения известно, что первый дорожный знак с символом был использован на горных дорогах нынешней Австрии и Швейцарии и предупреждал о крутом спуске. Знак изображал колесо или тормозной башмак. Его рисовали сбоку от дороги на скале. Немного позже стали устанавливать щиты с надписью «Место торможения». По-видимому, их стали устанавливать после того, как польский король и саксонский курфюрст Фридрих Август II (1733—1763) стал жертвой аварии, о чем сообщает памятная доска, установленная неподалеку от австрийской деревни Бренбихль близ Имста. Королевская коляска не удержалась на крутом уклоне, упала в пропасть и разбилась.

Во Франции при кардинале Ришелье (1624—1642) были изданы указы, согласно которым наиболее важные площади и развилки дорог обозначались крестами, столбами или пирамидами, чтобы облегчить проезжающим путникам возможность ориентироваться на дороге. В конце XVII века в Англии при короле Вильгельме III Оранском (1689—1695) был издан специальный закон, который обязывал мировых судей устанавливать специальные указатели. Дальней-

шее распространение дорожной информации было связано с развитием почты. Эти указатели представляли собой дощечки, прикрепленные на столбах, чтобы путники могли легко прочитать надписи на них. В этот же период появляются верстовые столбы (мили) и часовые камни.

Много веков назад на древних дорогах устанавливались специальные столбы. В одних случаях они указывали нужное направление, чтобы не сбиться с пути, в других, говорили, какой отрезок пути осталось еще пройти. Впервые в России столбы вдоль дороги, ведущей из Москвы в царское имение Коломенское, были установлены в конце XVI столетия по указанию царя Федора Иоановича (1584—1598). Они были почти четырехметровой высоты с орлами наверху.

Установка верстовых столбов «юридически» в России была закреплена в Сенатском Указе 1711 г., во время начала строительства Тульского тракта. Тогда в этом документе говорилось, что «где с большой дороги будет объезд на поворотах и на выездах, ставить верстовые столбы».

В законе Петра 1 «О содержании дорог», который был введен в силу в 1724 г. кроме порядка строительства и содержания дорог, было и такое указание: «Ставить верстовые столбы, крашенные и подписанные цифрами... На перекрестках – руки с надписями, куда какая лежит». Дороги, на которых они были установлены, назывались столбовыми. В начале XVII века на верстовых столбах стали проставлять расстояния до ближайших почтовых станций или городов.

Вплоть до 1927 г., когда наша страна перешла на метрическую систему измерения, столбы устанавливались на расстоянии версты друг от друга. Верста в разные периоды истории колебалась и состояла из 509, 700 и 1000 саженей, а сама сажень изменялась от 1,95 до 2,13 м. Несколько позже, столбы для их лучшей видимости в непогоду и ночью стали красить диагональными черно-белыми полосами, получившие название «версты полосатые». До появления транспортных средств с высокими скоростями движения практически не возникало потребности в каких-либо специальных дорожных знаках.

В Указе Александра I, изданном в 1817 г., предписывалось: «при въезде в каждое селение иметь (по примеру заведенных в Малороссии) столб с доской, показывающей, как сие селение называется, кому принадлежит, и какое имеет число душ».

Впервые разметка была применена в 1820 г. в английском г. Шрусбери, где на одном из узких мостов была уложена осевая линия. Но широкого применения разметка вначале не получила.

Наряду с развитием требований к дорожному движению, все больше стали понимать, что одними запретами или рекомендациями безопасность на дороге обеспечить нельзя.

Первым таким конфликтным местом стал перекресток дорог с оживленным движением транспорта. Выход был вскоре найден. Уже существовал опыт эксплуатации железных дорог. Там, ввиду высоких скоростей и значительных дистанций торможения, придумали семафор. Он эффективно регулировал очередность проезда поездов по однопутному пути. По такому же пути решили пойти и при регулировании движения на пересечениях дорог.

В середине XIX века на оживленных перекрестках некоторых крупных городов мира возникла потребность в регулировании движения конных экипажей, первых автомобилей и пешеходов. Чаще всего это делал регулировщик-полицейский. Он вполне справлялся со своими обязанностями, но возникало много неудобств, связанных, в частности, с погодно-климатическими условиями. Человеку приходилось стоять на перекрестке в дождь и снег, жару и холод. В 1868 г. в Лондоне на площади у здания английского парламента был установлен светофор конструкции инженера-механика Дж. Найта (рис. 7).



Рис. 7 – Первый светофор, установленный в Лондоне в 1868 г.

Смена неосвещенных, раскрашенных сигналов осуществлялась при помощи системы приводных ремней. По этому поводу полиция выпустила листовку с объяснением населению значений сигналов светофора.

Сначала светофор был неосвещаемым. Но затем, чтобы сигналы были лучше видны в темное время суток и непогоду, светофор усовершенствовали, в него был установлен газовый фонарь, перед которым менялись красные и зеленые стекла. Но светофор прослужил недолго, из-за несовершен-

ства конструкции он взорвался и при этом погиб дежуривший рядом полицейский. После этого трагического случая о светофоре надолго забыли...

Транспорта на улицах городов становилось все больше. В XVIII – начале XX-го веках в городах России существовал извозчий промысел. В Москве в так называемых извозчих биржах распределялись выгодные заказы. Делясь на тех, кто возил седоков – «легковые» и грузы – «ломовики», они обеспечивали транспортные потребности населения. Известный историк Москвы Евгений Иванов так писал о московских извозчиках: «Извозчиков следует разделить прежде всего по социальному признаку: на хозяев и работников, а по достоинству, квалификации и разрядам – на одноконных лихачей, на обыкновенных „ночных“, или „ванек“ – с плохим выездом...».

Были еще «голуби со звоном» – это те, кто выезжал на паре лошадей («парники») и «тречники» – владельцы троек. Легкие подрессоренные коляски, запряженные «парой в дышло», как правило, дежурили, поджидая пассажиров у ресторанов, вокзалов, в различных присутственных местах.

У извозчиков была своя униформа, которая просуществовала вплоть до 30-х годов XX-го столетия. У них были дол-

гопольные кафтаны с двумя сборками сзади. На голове обязательно должен быть головной убор.

В С. – Петербурге распоряжением обер-полицмейстера от 10 февраля 1774 г. извозчикам предписывалось иметь свой билет, выкрашивать желтой краской кареты, сани, дрожки и одноколки, на улицах ставить кареты одна за другой, но не более двух карет рядом, для хождения пешеходов около домов должны быть положены большие камни, при этом запрещалось ставить конные экипажи на этих камнях, рядом с домами, где ходят пешеходы. В «Извозчьем билете», которые издал в 1784 г. обер-полицмейстер С.-Петербурга, в частности, включались, следующие требования: «В городе и в предместьях ездить на взнузданных лошадях малой рысью, а скоро отнюдь не ездить... А когда случится подъехать к перекрестку, тогда ехать тише и осматриваться во все стороны, чтоб кому повреждения не учинить... По мостам через реки карет не объезжать... На улицах громко не кричать и не свистеть».

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.