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

НЕЗАКОННОЕ ПОТРЕБЛЕНИЕ НАРКОТИЧЕСКИХ СРЕДСТВ, ПСИХОТРОПНЫХ ВЕЩЕСТВ, ИХ АНАЛОГОВ ПРИЧИНЯЕТ ВРЕД ЗДОРОВЬЮ, ИХ НЕЗАКОННЫЙ ОБОРОТ ЗАПРЕЩЕН И ВЛЕЧЕТ УСТАНОВЛЕННУЮ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВОМ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ.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 24
Глава 3. Первые правила дорожного движения 60
Конец ознакомительного фрагмента. 115

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 (регулировщики) 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 гужевую 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 при-

казу 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 У 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, Среднею 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 строи-

тельстве дорог. В 1705 г. он издал указ «О делании в Москве по большим улицам мостовых из дикого камня, о сборе потребных 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 замощены 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 ве-

ка протяженность дорог в Российском государстве составляла 16 – 17 тысяч верст.

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



Рис. 5 – Конный дилижанс

Среди исторических свидетельств современников того времени заслуживают внимания записки о России француза 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, параллельный 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-хпоследующих 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 пошлина и при въезде в город давать три камня величиной «не менее с гусиного 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 содер-

жание 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 шоссейных 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 саженей (34,14 м) и разделении двух смежных кривых прямой вставкой длиной в 10 саженей (21,34 м) были приведены в 1881 г. в первых Правилах «О производстве изысканий и составлении проектов подъездных шоссейных дорог». По мере увеличения и повышения динамических ка-

честв транспортных средств, а также повышения безопасности дорожного движения нормы проектирования совершенствовались.

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 сконструированный 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, работаю-

щий на светильном газе. В 1876 г. инженером Отто из Германии был изготовлен первый 4-х тактный двигатель внутреннего 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 при-

нято 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 наскачет 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 учали 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 сами, 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 плетьми 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 незамед-

лительно. В Указе от 6 февраля 1737 г. говорилось: «А ежели кто впредь, в противность указа, дерзнет так резво и немирно ездить… и плетьми 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 караулы, 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 опас-

но 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 экипажей должны быть устанавливаться номерные знаки. Все более оживленнее 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.

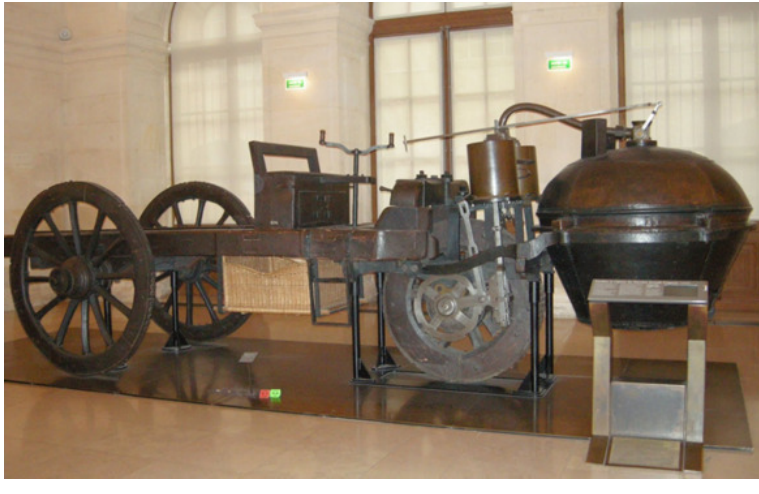


Рис. 6 – Паровая телега французского изобретателя Жозефа Кюньо. 1769 г.

Паровые экипажи начали попадать в дорожные происшествия уже в связи с первых своих поездок. Так, первое из дошедших до нас сведений о таких происшествий 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 до-

роге.

В действующих указах того времени отсутствовала норма 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 пер-

вой железнодорожной линии Манчестер-Ливерпуль движение было левосторонним. Влияние Великобритании сказалось 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, закрепилась как норма правостороннего движения.

Правостороннее движение часто связывают с Францией, с ее влиянием на многие другие страны. Сначала правостороннее 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 правостороннее 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. Когда 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 Ш Оранском (1689—

1695) был издан специальный закон, который обязывал мировых судей устанавливать специальные указатели. Дальнейшее 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 одноколейному 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 извозчичий промысел. В Москве в так называемых извозчичьих 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-

гополые 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 пеших 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».

В 1808 г. Александр I подписывает Указ, который определял ответственность виновников несчастного случая: кучеров отдавали под суд, у владельцев экипажа конфисковали лошадей и они были обязаны лечить пострадавших за свой счет.

В 1835 г. московский генерал-губернатор издал постановление «О движении извозчиков по улицам». Оно было прообразом современных Правил. Этим указом, в частности,

предписывалось «исполнять распоряжения по скорости езды и останавливаться по первому требованию полиции».

***

Еще одной проблемой, вышедшей на первый план в конце XIX столетия оказалось велосипедное движение. Следом за паровозом получает распространение велосипед. Всего лишь в 1813 г. Шабе фон Дранс изобрел ведущее для велосипеда колесо, а уже спустя 5 лет появились первые ограничения езды на велосипедах.

Велосипед, как в начале и паровоз, вызвал недовольства общества, его считали вредным для здоровья. Велосипедисты подвергались всяким гонениям, а у кучеров не было зазорным поднять на них кнут. Но уже во второй половине XIX века образовываются велосипедные общества, которые с 80-х годов начинают устанавливать для велосипедистов на дорогах щиты с надписью типа «Велосипед, осторожно». В Париже между триумфальной аркой и Порт Мойлотом на велодорожке был установлен щит с надписью «Дорога для велосипедистов».

Велосипед совершенствуется, становится удобным транспортным средством, доступным по цене, но был скорее экзотическим средством передвижения и спортивным снарядом для обеспеченной публики, по крайней мере, в России. Велосипед первый из механических транспортных средств, пе-

редвигаемых не гужевой силой, стал участником движения на дороге вместе с конными экипажами, верховыми и пешеходами.

Именно с этим детищем XIX столетия было связано новое слово в Правилах дорожного движения. Еще не появился автомобиль, но уже стали появляться первые специальные Правила дорожного движения для велосипедистов.

Первые Правила для велосипедистов появились в 1892 г. в Одессе и 1894 г. в Риге. В них предписывалось, чтобы каждый «велосипедный ездок» был обязан «иметь металлический номер».

На велосипеде должен был находиться фонарь, который зажигался в вечернее время суток. Велосипедистам предписывалось ехать по правой стороне дороги: «Лица, ездящие на велосипедах, при встрече с экипажами, пешеходами или между собой… всегда должны придерживаться правой стороны, проезжая медленно и предупреждая заблаговременно сигнальным звонком».

В Таллине в 1890 г. в газете «Валгус» были опубликованы «Правила безбоязненного и беспрепятственного по улицам хождения». Этот документ, в частности, содержал такие требования.

«1. Ездить должно лишь по правой стороне улицы; кучерам безусловно возбраняется выпускать из рук вожжи, у лошади же удила должны находиться во рту.

…3. Возле шестого полицейского участка и на Вышгоро-

де на рабочих лошадях, с грузом они или без, ездить дозволяется только шагом.

4. Чтобы не повредить улицу, запрещено волочить по земле бревна, доски или железо.

…9. Во всех частях города езда с почтовыми колокольцами воспрещается…».

Во втором номере журнала «Самокат», вышедшим в 1894 г. в С. – Петербурге были опубликованы «Правила езды на велосипедах по городу». О них можно говорить как о первых Правилах дорожного движения для не гужевого транспорта в России. Вот ряд положений из них:

Езда по городским улицам допускается только на низких (безопасных) двухколесных велосипедах лицам, получившим на то право в установленном порядке.

Каждый велосипед при езде на нем по городу должен быть снабжен выданным из канцелярии градоначальника номерным знаком, звонком и (с наступлением темного времени) фонарём.

Быстрая езда по городу и особенно вперегонки воспрещается.

Едущие на велосипедах должны держаться правой стороны улицы, ближе к тротуарам.

Объезд пешеходов и экипажей допускается только с правой стороны.

В случае беспокойства лошадей следует сойти с велосипеда и стараться по возможности укрыть его.

Огибать угол или пересекать улицы должно, по возможности, тихим ходом, давая знать о своем приближении звонком.

В местах большого скопления публики или экипажей надлежит сойти с велосипеда и провести его в руках.

При совместной езде велосипедисты должны ехать в один ряд на расстоянии один от другого не менее 1 сажени.

Воспрещается ездить на велосипедах, а равно и проводить их в руках по тротуарам и пешеходным дорожкам в скверах, садах и других местах.

Принятые в 1897 г. в С. – Петербурге Правила «О порядке езды по городу С. – Петербургу на велосипедах» еще больше расширились, дополнились новыми нормами.

***

Еще один небезынтересный вопрос. Кто следил в те времена за порядком на улицах городов? Необходимость регулировать движение транспорта и пешеходов возникла еще в самом начале XIX-го столетия. В 1809 г. в России была создана транспортная полиция. На десять окружных транспортно-полицейских команд возлагались задачи по обеспечению безопасности движения на дорогах и реках, и по сопровождению грузов и предотвращению их хищений.

В этот период деятельность полиции и жандармерии дальше поддержания общественного порядка в дорожном дви-

жении не распространялись. Обязанности уездной полиции сводились к наблюдению за исправностью дорог и мостов, за безопасностью следования по ним гужевого транспорта и пешеходов.

За порядком движения конных экипажей по городу следили полицейские. Вводятся специальные караулы «для смотрения, чтобы никто скоро на бегунах или санях с дышлом не ездил и чтобы извозчики сидели не в санях, но на лошадях верхами».

В Уставе г. С. – Петербурга от 12 сентября 1798 г., в частности, говорилось, что «полиция смотрит, чтоб упражняющиеся в извозе имели исправные кареты, коляски, сани и одноколки, устанавливает таксу для отвоза из одной части в другую, определяет простойную за каждый час цену и дает извозчикам билеты с нумерами, дабы, в случае оказанной от них кому невежливости, доставлено было обиженному немедленное удовлетворение».

И в те далекие времена первые стражи порядка проявляли примеры мужества. Вот, например, что писали Ведомости С.-Петербургской полиции, 10 ноября 1868 г.: «8 ноября, 10 часу утра, городской Адмиралтейской части, Алексей Тряпкин, заметив несущуюся из-под арки по Большой Морской улице к Невскому проспекту тройку лошадей в санях без кучера, бросился к лошадям и успел схватить их под узцы, но при этом был сшиблен с ног и попал под сани. Не почувствовав боли, он вывернулся из-под саней и вско-

чил на ноги, но лишь взялся за вожжи, как упал без чувств. Тряпкину раздробило обе кости правой голени, так что для сохранения его жизни признано необходимым отнять ногу выше колена…».

Указом Императора Александра II он был награжден орденом Св. Анны, пожалован 50-ю рублями и получил инвалидную пенсию.

По свидетельству современников, уже в те времена полиция за любую провинность с извозчиков «хабрлили», т.е. брали мзду, смотря по «поступку». Существовал негласный перечень цен на разного рода нарушений. Например, за неопрятный внешний вид повозки можно было откупиться гривенником.

В «Инструкции городовым Московской полиции», вышедшей в 1883 г., предписывалось городовым «наблюдать, чтобы при езде по улицам правящие лошадьми:

а) не ездили в перегонку;

Примечание: не запрещается объезжать умеренной рысью тихо едущих.

б) при спуске под гору, на перекрестках, а равно перед переезжающими и переходящими улицу, сдерживали лошадей;

в) уступали дорогу крестным ходам, похоронным и другим процессиям, пожарным обозам, проходящим частям войск и арестантским партиям, а при недостатке места для проезда остановиться, пока не проследуют;

г) не ездили на лошадях невзнузданных;

д) зимою не ездили на санях без подрезов, препятствующих раскатку.

Примечание. Правило это не распространяется на крестьянские возы».

***

Итак, первые Правила, которые регламентировали движение конных экипажей и пешеходов появились в Москве и С. – Петербурге в первой половине XIX столетия. Они практически включали те основные положения, которые получили развитие в автомобильных Правилах. В них уже было оговорено правостороннее движение, ограничение скорости и рядности движения, имелись требования к стоянке транспортных средств, технической исправности экипажей, к наличию номерных знаков, необходимости подчиняться требованиям полицейских. Были регламентированы и виды наказания за их нарушения для извозчиков – телесные наказания, а для имущественного сословия – денежные штрафы.

Хотя в этот длительный исторический период развития транспорта единственным элементом в регулировании дорожным движением были акты и указы, которые регламентировали поведение участников движения на дорогах, но уже делались первые попытки использовать специальные способы и методы организации дорожного движения.

Глава 3. Первые правила дорожного движения

Конец XIX-го столетия был отмечен бурными успехами в развитии техники и, в частности, транспорта. Пароавтомобиль уступил дорогу автомобилю, слишком явные были у него недостатки – низкая экономичность и большая масса. Сегодня трудно сказать, о чем думали немецкие механики К. Бенц и Г. Даймлер, конструируя в 1885—1886 гг. свои автомобили, что они в них больше видели – спортивный экипаж, экзотическую диковинку, полезный пассажирский транспорт или грузовой экипаж (рис. 8).



Рис. 8 – Так выглядели автомобили конструкции К. Бенца и Г. Дамлера. 1886 г.

В России Е. Яковлевым и П. Фрезе был сконструирован автомобиль, который демонстрировался в 1896 г. на Всероссийской промышленно-художественной выставке в Нижнем Новгороде (рис. 9).

Как было очень удачно подмечено в одном из русских журналов в самом начале XX-го столетия: «Автомобиль… нужно считать сыном паровоза, давшего ему душу, и велосипеда, снабдившего его телом».



Рис. 9 – Автомобиль конструкции Е. Яковлева и П. Фрезе. 1896 г.

Когда в 1889 г. в США появились первые автомобили, газеты писали: «Значительно улучшилось движение в городах. Улицы стали чище. Новые автомобили имеют резиновые шины, не производящие шума. Новое транспортное средство позволит избежать в крупных городах нервозности и беспокойной атмосферы».

В своей книге «Моя жизнь, мои достижения» Генри Форд писал о периоде 90-х годов в США: «на автомобили не было никакого спроса – его не бывает ни на один новый товар.

Они распространялись тогда, как аэропланы. Сначала экипажи без лошадей считались причудой дикой фантазии; были умники, которые могли доказать вам до мельчайших потребностей, почему эти экипажи всегда должны были оставаться игрушками. Ни один богатый человек не представлял себе возможности коммерчески эксплуатировать новую идею. … Едва ли кто угадывал, что автомобиль будет играть когда-нибудь большую роль в промышленности. Оптимисты, самое большее, допускали, что он будет развиваться параллельно велосипеду».

Первые автомобили в России были «иностранцы». Первый автомобиль в Россию был привезен в 1891 г. в Одессу редактором газеты «Одесский листок» Василием Навроцким (рис10). Это был «Панар – Левассор» (по другим источникам «Бенц»).



Рис. 10 – Так выглядел первый автомобиль, привезенный в Россию в 1891 г.

По улицам С. – Петербурга автомобиль проехал 9 (21) августа 1895 г. Этом событие не могло не заинтересовать газеты, которые тут же написали, что «коляска без лошадей проехала к Царицыну лугу (Марсово поле), а оттуда в Павловск. Это был четырехместный экипаж. О нем писали, что он весит 52 пуда 30 фунтов (844 кг), может развивать скорость 25 верст в час (26,6 км/ч), запаса топлива ему хватает на 6 часов езды. Виновником этого необычного события был автомобиль архитектора А. К. Журавлева, который купил его за границей за 4000 рублей. Автомобиль называли

«Motorwagen» и был он немецкого производства. А к концу 1895 г. в тогдашней столице насчитывалось уже 5 таких автомобилей.

Почти сразу автомобиль стал особенно популярен в кругу богатых и знатных людей, мерилом богатства, либерализма и просто шика.

Как воспринимали появление автомобиля на дорогах? Одни как чудачества изобретателей, другие – как вид спорта, врачи как лекарство от болезней, а власти – как возмутителя спокойствия.

Когда в 1906 г. по улицам Вятки проехал первый автомобиль, то это произвело на всех такое впечатление, что на следующий день 19 марта в местной газете появились такие стихи одного поэта:

И договор кровью своею
Он с ангелом
тьмы заключил,
И черт,
самодуру послушный,
Машину из ада выручил.
Шипит и гремит
та машина,
Пугая людей
и скотов,
Завидев её обыватель
Укрыться

под землю готов.

Иногда дело доходило даже до судебных разбирательств. Например, в городе Уральске в 1900 г. редактор местной газеты «Уралец» Лагошкин из Парижа привез себе автомобиль. Еще до того, как покупка прибыла в город, полицмейстер запретил его владельцу ездить по улицам города.

Но редактор пошел на принцип и как только автомобиль прибыл, он выехал на нем на улицы города. Его предупредили, что при повторном выезде у него «арестуют» автомобиль, и привлекут к ответственности. Вскоре состоялось судебное заседание. Суд оправдал обвиняемого. Хотя этот случай и приводят в качестве примера самодурства властей, нельзя так однозначно к нему относиться, так как власти, вероятно, хотели, чтобы владелец автомобиля получил разрешение на такое движение и были разработаны Правила движения по улицам города.

Конечно, автомобиль в начале воспринимался в штыки, трудно было ломать традиции. Почти повсеместно к нему относились с предубеждением.

В чем только не обвиняли автомобиль?! И он пугает лошадей, и опасен, и портит дороги, и обрызгивает, наезжая на лужи. И, конечно, до первых Правил было далеко. Вот, что предписывал начальник Пятой дистанции Киевского округа путей сообщения одному из первых автолюбителей: «Снять с автомобиля сигнальную трубу и заменить её колоколом,

по образцу поставленных на вагонах Киевского трамвая, т.к. лошади больше всего пугаются звука трубы. По возможности ездить днем, т.к. яркий свет поставленных на автомобиле фонарей пугает лошадей». А в конце данный представитель власти предупреждал, что если владелец автомобиля не будет выполнять данных требований, то ему будет запрещено пользоваться дорогой.

Впрочем, эти беспокойства были не беспочвенны. Вот что сообщал журнал «Циклист» за сентябрь 1900 г. о дорожном инциденте в Москве с участием автомобиля: «24 сентября лошадь извозчика Афанасия Захарова, проезжая по проезду Никитского бульвара, испугалась автомобиля, бросилась в сторону, опрокинула пролетку и помчалась к Никитским воротам.

Стоящий здесь околоточный надзиратель бросился к лошади, поймал ее за вожжи, но был сшиблен с ног, лошадь же, запутавшись в упряжи, упала. Околоточный надзиратель получил значительные ушибы, также как и Захаров. Это, кажется, первый в Москве автомобильный инцидент».

Вхождение в сознание автомобиля в повседневную жизнь обывателей проходило не так просто. Тем более, в патриархальную тишину российских городов. Первые автомобили такие шумные, таинственные для большинства малограмотного населения внушали любопытство, страх. Они теснили конные экипажи, безраздельных хозяев дорог той поры. Администрация во многих губерниях делала попытки ограни-

чить движение автомобилей, требуя от их водителей, например, «при встрече с подводами идти самым тихим ходом», «заменить автомобильный гудок колоколом» и т.п..

А вот, что по этому поводу в журнале «Автомобиль и воздухоплавание» (N2, 1911 г.) писал адвокат:

«-Курьезный иск предъявил один сельский староста к одному из членов Московского клуба автомобилистов. Проезжая по шоссе на автомобиле, он задавил курицу. Владелец её, сельский староста, подал в суд на автомобилиста об убытках. Он оценил их в 146 рублей. Конечно, сама птица стоит меньше, рассуждал истец, но ведь она несла яйца, а это давало известный доход. Погибшая птица обладала способностью класть до 70 штук яиц в год и жила бы без рокового знакомства с автомобилем ответчика еще лет 7—8».

В 1899 г. в Риге на велосипедной фабрике «Россия» было изготовлено 7 автомобилей с двигателем «Де Дион Бутон».

***

В начале века появились книги, посвященные автомобилю. Хотя автомобиль в России был известен не так много времени, но уже в 1910 г. выходит книга П. К. Энгельмейера «Автомобиль, мотоциклет, моторная лодка» Практическое пособие. В ней много любопытного можно найти о Правилах того времени. В подразделе «Подавание сигналов», в частности, говорилось, что от шоферов требуется, чтобы они об-

ращали на себя внимание встречных, обгоняемых и переходящих дорогу. Но это нельзя принимать буквально, так как в городе «пришлось бы гудеть сплошь». «Сигнал надо подавать лишь для того, чтобы обратить на себя внимание людей или разбудить спящего возчика». А вот как автор сетовал о не совсем миролюбивом отношении к автомобилю населения и властей. «А вообще, как у нас на Руси, так и за границей, замечено, что население местами очень добродушно, а местами очень враждебно к автомобилистам и готово сделать нам всякую неприятность, например, поставить воз поперек дороги и т. п. Взрослые, если сами и не бросают камни, то на ваших глазах поощряют к тому детей, совершенно справедливо рассуждая, что вы не начнете же воевать с ребенком.

За границей дела обстоят не лучше нашего. В ответ на бросаемый камень там автомобилист останавливается и по крайней мере делает вид, будто собирается наказать бросившего…».

Первые автомобили после удивления вызывали почти повсеместно во всех странах враждебное отношение населения и самих органов власти. В автомобиль летели камни, водителям сыпались оскорбления. Автомобиль прошел тот тернистый путь, что в начале и паровоз и велосипед, как впрочем, любое значительное изобретение.

Недругов у него было предостаточно. В автомобиле видели опасного конкурента железной дороге. Простые обывате-

ли не любили его за повышенную пыль при езде по грунтовой дороге.

Вот как в своем романе «Провинциальное развлечение» французский писатель Анри де Ренье описывал патриархальную обстановку в небольшом городке в начале века в достаточно автомобильно развитой Франции.

«Утром я был разбужен сиреною автомобиля. Ее звук, сначала тяжелый и как бы вздутый, понемногу превратился в улюлюканье, все более отчаянное. Вся тишина унылого городка была как бы разорвана им, и понадобилось некоторое время, пока бескровные пауки скуки восстановили поврежденную пряжу. Кто этот смелый шофер, кто эти бесстрашные туристы, отважившиеся проникнуть в наши места?.. Развитие автомобилизма ничего не изменило в этом положении вещей. Автомобиль почти неизвестен в П… Никто из его обитателей не имеет этого инструмента быстроты и свободы.

…Этот проезд автомобиля через П… послужил для тетушки Шальтрэ темой разговора в течение всего завтрака. Она жалела, что ей не удалось увидеть «чудовище». Нечего и говорить, что она осуждала применение этих дьявольских машин…».

***

Первые Правила дорожного движения в мире были при-

няты во Франции 16 августа 1893 г. Именно тогда префект полиции Парижа решил навести порядок с уличным движением недавно появившихся автомобилей. В стране уже насчитывалось 600 автомобилей и они, в основном, находились в столице Франции. В городе уже сложился перечень требований в отношении движения по улицам и дорогам на механических экипажах. Запрещалось ездить и останавливаться на тротуарах, аллеях и местах, предназначенных только для движения пешеходов. А сама скорость была ограничена в городе не более 12 км/ч, а за городом – 20 км/ч.

Итак, было решено провести экзамен для всех желающих управлять автомобилем по улицам Парижа. Экзамен принимал Главный горный инженер, который отвечал за безопасность паровых котлов, которыми были оборудованы паровые автомобили. К экзамену допускались лица не моложе 20 лет, которые должны были показать умение «заводить и останавливать двигатель, уметь управлять агрегатом, исправить небольшую поломку, а главное – знать, как избежать взрыва». После успешно выдержанного экзамена, водитель получал документ (по-современному – водительское удостоверение), в котором было засвидетельствовано, что «предъявитель сего в присутствии экзаменатора доказал свои хладнокровие, присутствие духа, остроту глаза, способность, в зависимости от обстоятельств, изменять скорость и направление движения автомашины, а также стремление участвовать в дорожном движении в общественных местах».

Именно тогда Правила получили завершенный вид, т.е. юридически было закреплено понятие «водитель автомобиля». Они стали вводится во многих странах мира. Например, первые такие Правила в Англии были приняты в 1896 г. В них запрещалось движение автомобилей во всех случаях со скоростью более 12 миль/ч (19,65 км/ч).

Предтечей появления в России автомобильных Правил явились правила для передвижения самоходных механизмов по загородным шоссе. Чтобы понять дух того времени приведем полностью текст этих Правил.

ПРАВИЛА

ПРИЛОЖЕНИЕ

N1. Постановление министра путей сообщения князя М. И. Хилкова «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах». 11 сентября 1896 г.

РАСПОРЯЖЕНИЕ, ОБЪЯВЛЕННОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВУЮЩЕМУ СЕНАТУ УПРАВЛЯЮЩИМ МИНИСТЕРСТВОМ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах.

Примечанием к 568 ст. устава Путей Сообщения (Св.

Зак. т. XII, ч. 1., изд. 1893 года) Министру Путей Сообщения предоставлено издавать по соглашению с Министрами Внутренних дел, Финансов и Земледелия и Государственных Имуществ, а в подлежащих случаях и с Военным Министром, обязательные к исполнению Правила о порядке и условиях перевозки тяжестей по шоссейным дорогам, равно как о конструкции и предельной нагрузке, употребляемых для такой перевозки общественных экипажей (дилижансов), фургонов и тому подобных повозок.

Применительно к этому закону Министр Путей Сообщения, по соглашению с Министрами Внутренних дел, Финансов и Земледелия и Государственных Имуществ, признал необходимость издать обязательное постановление о порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущиеся экипажах.

О Сем Управляющий Министерством Путей Сообщения с представлением вышеозначенного постановления, 11 сентября 1896 г. донес Правительствующему Сенату для распубликования.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ МИНИСТРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
11 сентября 1896 года
N 7453

На основании примечания к ст. 568 Устава Путей Сообщения (Св. Зак., т. XII, ч.I, изд. 1893 года) и по соглашению с подлежащими ведомствами, признано необходимым

установить нижеследующие обязательные Правила о порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах:

1. При прохождении по шоссе самодвижущихся экипажей должны соблюдаться все установленные законом Правила проезда по шоссе и относящиеся к сообщению по шоссе правительственные распоряжения, а также все постановления, которые впредь будут издаваемы относительно движения по шоссейным дорогам.

2. При эксплуатации самодвижущихся экипажей скорость их движения при встрече с экипажами, запряженными лошадьми, чтобы не пугать лошадей, должна быть уменьшена до самого тихого хода, с этой же целью самодвижущийся экипаж при сказанных встречах должен удаляться по возможности на самый край шоссе.

3. На крутых поворотах самодвижущиеся экипажи должны двигаться тихо, а в закрытой местности, кроме того, трубить.

4. В соответствии с требованием общей безопасности скорость движения самодвижущихся экипажей должна быть уменьшаема: на спусках, при встречах с другими экипажами, в местах пересечения шоссе с другими дорогами и селениями.

5. При движении по шоссе, на которых существуют заставы для взимания шоссейного сбора, самодвижущиеся экипажи уплачивают шоссейный сбор в том размере, который

будет установлен за право проезда по шоссе таких экипажей.

6. При каждом самодвижущемся экипаже должно иметься надлежащее удостоверение, что экипаж исправен во всех частях и что все части механического двигателя находятся в исправном и безопасном состоянии.

Примечание. Для выдачи таковых удостоверений владельцам самодвижущихся экипажей, предназначенных к движению на дорогах ведомства путей сообщения, полагается производить освидетельствование сих экипажей тем же порядком и в те же сроки, которые установлены для освидетельствования паровых котлов на пароходах, плавающих по внутренним водам.

7. Железные шины на ободьях самодвижущихся экипажей должны быть по всей поверхности плоскими, отнюдь не выпуклыми и не вогнутыми и так прикреплены к ободьям, чтобы гвозди, штифты, винты или заклепки не выступали наружу.

8. Ширина колесных ободьев и железных шин не должна быть ни в каком случае менее 3 1/4 дюймов при полном весе экипажа с нагрузкою от 120 до 180 пудов и не менее 4 дюймов при весе экипажа с нагрузкой от 180 до 300 пудов.

9. Проход по шоссе самодвижущихся экипажей весом более 300 пудов не дозволяется без особого, испрошенного заблаговременно, разрешения.

10. Весною, до просушки шоссейного полотна, проход общественных и грузовых самодвижущихся экипажей может

быть воспрещаем заведующими шоссе, причем точное определение времени остановки движения этих экипажей предоставляется их усмотрению, но с тем, чтобы, останавливая движение, они немедленно доносили о том Министерству Путей Сообщения и местному губернскому начальству…

11. Наблюдение за использованием сих Правил возлагается на местную полицию и лиц, заведующих ремонтом шоссе; в случае сомнения в точном соблюдении Правил означенные лица удостоверяются в нарушении Правил и привлекают виновных к законной ответственности. За причиненную же остановку самодвижущегося экипажа для удовлетворения веса или осмотра шин владельцы не имеют права требовать вознаграждения.

12. Министр Путей Сообщения оставляет за собой право не разрешать прохождение общественных и грузовых самодвижущихся экипажей по отдельным шоссе ведомства путей сообщения на этих шоссе и ширине полотна их, означенное прохождение может представляться не безопасным для проезда конных экипажей.

Примечание. Настоящие Правила вступают в действие по 7 и 8 статьям в полугодовой, а по всем прочим в месячный срок со дня объявления в каждой местности.

Подписал: Управляющий Министерством Путей сообщения Н. Петров

Устав Путей Сообщения, 568-я ст., пункты в,г и д, 570-я ст.

пункт 1-й.
(Собрание Указаний и Распоряжений Правительства, издаваемое при Правительствующем Сенате. N 113, 27 сентября 1896. – СПб., 1896. – с. 4271—4274).

Данное Постановление является одним из первых нормативных документов, регламентирующих порядок движения механических транспортных средств в России. Его можно считать предтечей первых отечественных автомобильных Правил. В этом документе можно найти требования к качеству и ширине шин, к грузоподъемности автомобилей.

Едва только на улицах появились первые автомобили, как уже в 1897 г. городские думы С.-Петербурга и Москвы стали рассматривать вопрос о введении специальных Правил для движения «автоматических экипажей». Чтобы сделать свое заключение о возможности разрешить ездить по улицам города в С. – Петербурге была создана специальная комиссия, которой был представлен для испытания шестиместный автомобиль. Комиссия после его испытания и осмотра пришла к выводу, что можно разрешить езду на автомобилях по городу, а для безопасности окружающих, на автомобилях должны быть подвешены колокольчики.

Первыми автомобильными Правилами дорожного движения в России следует считать, подписанные 9 (21) сентября 1898 г., петербургским градоначальником, Правила «О порядке пассажирского и грузового движения по городу Санкт-Петербургу на автомобилях». В них все автомобили подраз-

делялись на: «а) для собственного употребления; б) для извозного промысла; в) для перевозки пассажиров; д) для перевозки тяжестей».

Журнал «Велосипед» в октябрьском номере за 1898 г. так характеризовал Правила дорожного движения, действующие в С. – Петербурге: «В столице разрешено движение автомобилей, но с некоторыми ограничениями: так, автомобилям для собственного пользования доступны все улицы; для развозки груза – с изъятиями; для общественного пользования предоставлены лишь немногие улицы; кроме того, вес экипажа не должен превышать 250 пудов, омнибусы должны быть не более, как на 13 человек, считая кучера; собственные же – не менее как на 6 лиц. На право езды выдаются книжки и жестянки; на передке экипажа должны быть четко обозначены фамилия и адрес владельца. Езда быстрее 12 верст в час не разрешается. К управлению автомобилем допускаются лишь по экзамену и притом лица не моложе 17 лет».

В Москве первые Правила дорожного движения вступили в действие – 10 апреля 1904 г. Именно в этот день Городская Дума Москвы приняла постановление «О порядке движения по городу механических экипажей».

***

Автомобилей становилось все больше. В конце XIX сто-

летия во всем мире насчитывалось всего около 10 тысяч автомобилей. В 1899 г. во Франции насчитывается 1627 автомобилей.

Автомобилем начинают активно интересоваться. Любопытна записка поданная начальнику С. – Петербургского округа путей сообщения. 16 ноября 1896 г.: «Ссылаясь на личный запрос Вашего превосходительства относительно экипажей, приводимых в движение с помощью керосиновых моторов, имеем честь препроводить Вам описание известных автомобилей Даймлера и Кааштадте. Экипаж под названием „Daymler-Victoria Wagen“ с керосиновым мотором в 4 л.с. обойдется с доставкой и уплатой пошлины 3250 рублей».

Автомобиль находит все больше профессий. В 1908 граф Шереметьев приобрел для своего московского имения три автобуса, которые стали использоваться для сообщения с Москвой и перевозки рабочих по огромному поместью.

Россия постепенно пополняла свой транспортный парк. В 1901г. в страну было завезено 40 автомобилей иностранных марок. В 1902 г. – их поступило 35; 1903 г. – 60; 1904 – 180; 1905 – 111; 1906 – 241.

К 1908 г. в мире насчитывалось 328 тыс. автомобилей (в том числе 120 000 в США, 102 000 – в Великобритании, 37 000 – во Франции, 23 000 – в Германии).

Начинают создаваться отечественные автомобили. Русско-Балтийский вагонный завод в Риге выпускал по годам

вплоть до начала первой мировой войны:

1910 г. – 10 ед. автомобилей
1911 г. – 33
1912 г. – 78
1913 г. – 100
1914 г. – 140
1915 г. – 90

В 1910 г. в России насчитывалось уже 3539 автомобилей и 1173 мотоцикла. На долю столичной губернии приходилось 1114 автомобилей и 186 мотоциклов (в т.ч. в С. – Петербурге – 1082 автомобиля и 158 мотоциклов), в Московской губернии – 588 автомобилей и 62 мотоцикла (в Москве было 525 автомобилей и 35 мотоциклов). По другим регионам страны парк транспортных средств распределялся следующим образом. В Таврической губернии насчитывалось 168 автомобилей и 44 мотоцикла, в Херсонской губернии – 145 автомобилей и 32 мотоцикла, Киевской губернии 119 автомобилей и 13 мотоциклов.

В 1898 г. в С. – Петербурге впервые в России был открыт автомагазин. В 1909 г. на Русско-Балтийском заводе был начат выпуск отечественных автомобилей.

В 1905 г. больше всего автомобилей в стране было в С. – Петербурге, там насчитывалась около 700 автомобилей, а также около 400 мотоциклов. Москва находилась на втором месте среди городов по числу механических транспортных средств. В ней находилось 250 автомобилей и 175 мо-

тоциклов. В других городах и губерниях развитие автомобилизации было слабое. Например, в Риге насчитывалось всего 10 автомобилей и 16—18 мотоциклов.

За период с 1901 по 1914 гг. в Россию было ввезено 19000 автомобилей.

Можно утверждать, что с 1901 г. поставки автомобилей в Россию стали регулярными и постоянными. Рос спрос на автомобили, многие увидели в этом неуклюжем гадком утенке транспортное средство будущего, способного заменить гужевой.

Транспортный парк был чрезвычайно пестр. Каждый вез, выписывал отовсюду, где он был, что-то знал, читал. Наиболее популярными марками автомобилей в то время были «Бенц», «Берлие», «Адлер». Так, начиналась автомобильная эра в России.

Автомобиль в России на первых порах был исключительно в частном владении. К началу 1914 г. из всех имеющихся автомобилей в распоряжении Военного ведомства находилось 259 легковых и 418 грузовых автомобилей и 191 мотоцикл.

Автомобиль получает различные профессии. В 1895 г. Министерство путей сообщения России приобрело первый автомобиль. В 1896 и 1897 годах автомобили получили Киевский и Петербургский округа путей сообщения.

В книге Н. Г. Кузнецова «Курс автомобилизма», вышедшей в 1912 г. отмечалось, что «из русских заводов, изго-

тавливающих автомобили, в настоящее время имеется только два: Русско-Балтийский вагоностроительный завод в Риге и завод И. П. Пузырева в Петрограде». Там же сообщалось, что Руссо-Балт мог выпускать до 200 автомобилей в год.

К слову сказать, в 1914 г. количество гужевого транспорта в Москве составляло: 22167 легковых и 19115 грузовых извозчиков.

В прессе того времени можно было прочитать: «…Нам русским, нужны машины, в которых не только чтобы была сила, но и прочность, потому что у нас немного хороших дорог…».

Любопытно отметить, что к 1914 г. автомобиль имел следующие эксплуатационные показатели: общий пробег – от 7 до 12 тыс. верст; средняя скорость – от 30 до 45 верст; расход бензина на одну версту пробега – от 0,25 до 0,5 фунта; ресурс шин колебался от 4 до 8 тыс. верст.

***

Если в самых первых Правилах дорожного движения приоритет отдавался гужевому транспорту и автомобиль должен был уступать дорогу конным экипажам, то уже в Парижских Правилах 1900 г. было записано: «Не разрешается запрягать лошадь и ездить при её помощи на улицах, если она подвержена страху от движения механических экипажей; её владелец должен воздержаться от поездки, а если он все же выез-

жает, то совершает нарушение порядка и несет за это ответственность».

Была увеличена скорость движения в городах, а минимальный возраст для получения водительских прав снижен до 16 лет.

Вот что писал французский журналист Леру на рубеже 20-го столетия префекту Парижа: «…Вчера в шесть часов вечера меня с женой и детьми чуть не раздавил какой-то тип на машине, ехавшей со скоростью курьерского поезда. Конечно же, совершенно невозможно было его задержать.

Господин префект полиции! Вы должны немедленно заставить всех этих давильщиков прикреплять к своим машинам хорошо видимые номерные знаки, что сделает невозможным их побег. В противном случае, смею сообщить вам, что отныне буду носить при себе револьвер и пристрелю как собаку того, кто начнет удирать при попытке задавить меня или моих близких».

Практически с появления автомобилей, в начале, привезенных из-за рубежа, а позже и собственного производства в России были установлены нормы, обеспечивающие их безопасную эксплуатацию. Так, 25 июня 1900 г. «Ведомости С. – Петербургского градоначальства» сообщали, что утверждены новые Правила как обязательное к исполнению постановление градоначальника и городской думы. Городская Дума С. – Петербурга утвердила «Обязательное постановление о порядке пассажирского и грузового движения по горо-

ду С. – Петербургу на автомобилях». В этом постановлении, в частности, говорилось, что управлять транспортным средством может лицо, достигшее 17 лет. Каждый автомобиль должен быть обозначен «номерным билетом (жестянкой)».

«Разрешение выдается в виде особой книжки, с напечатанными в ней правилами езды. Разрешение как на автомобиль, так и лицу, управляющему автомобилем, должно находиться при автомобиле во время езды». В правилах тех лет от водителей требовалось «не превышать скорость 12 верст в час, при переездах и поворотах скорость должна быть уменьшаема, автомобиль должен передвигаться по правой стороне улицы, не выпускать во время следования ни дыма, ни пара».

Петербургский градоначальник генерал Гресснер на ходатайстве о разрешении движения механических вагонов наложил такую резолюцию: «Понеже лошади обывателей пугаются при виде экипажа, то следует впереди механического вагона припрягать лошадь или две для видимости, не требуя того, чтобы они, при движении вагона, натягивали гужи или постромки».

Журнал «Автомобиль» N 13, 1902 г. привел выписку из приказа петербургского градоначальника, о том, что к «лицам, пользующимися экипажами с механическими двигателями, позволяющим себе непомерно быструю езду и без действительной надобности подающим гудки» (по городу разрешалось ехать со скоростью не более 12 верст в час)

применять меры административного воздействия.

Спустя несколько лет после того, как к автомобилю привыкли и появились более скоростные модели, скорость в городе была увеличена до 20 км/ч, а за городом – до 30 км/ч

В первых постановлениях в отношении автомобилей мы можем найти истоки некоторых, до сих пор живущих, требований к транспортным средствам. Вот как объяснятся появление первых специальных обозначений на государственных автомобилях. В 1903 г. когда в С. – Петербурге всего насчитывалось несколько десятков автомобилей, городская Дума приобрела для нужд города 14 автомобилей марки «Дион-Бутон». Городские почтовые чиновники стали выражать свое недовольство тем, что «шофферы» катают на своих автомобилях знакомых барышень и друзей. После этого родилось предложение «сделать на всех автомобилях яркую надпись: „Городской курьер“, дополнив её гербом. Тогда барышням будет не совсем удобно ездить на таком экипаже, который предназначен для курьеров. Да они будут опасаться, что их заметит начальство». Так, в начале века журнал «Автомобиль» писал о проблемах городской почты.

Автомобиль нашел еще одну профессию, стал возить пассажиров. В октябре 1907 г. в газете «Голос Москвы» вышло сообщение о появление в городе автомобиля с плакатом с предложением платной поездки и «таксой по согласованию». В 1909 г. в Москве было организовано «Товарищество автомобильного передвижения для эксплуатации такси».

Газета «Московские ведомости» N 138 от 15 июня 1908 г. писала: «Городская управа озабочена выработкой правил, в которых регулировалось бы движение грузовых автомобилей по улицам Москвы. Технический совет уже разработал одну сторону вопроса, именно – степень нагрузки автомобилей, но управа признала необходимость обратить внимание на размер грузовозов, на шум и на запах, распускаемый двигателем».

В крупных российских городах и губерниях принимаются Правила, которые регламентируют порядок движения механических транспортных средств по улицам и дорогам, устанавливаются нормы, предъявляемые к транспортным средствам. В 1903 г. в Харькове было принято постановление «О езде на автоматических экипажах по городу Харькову». В Ашхабаде было принято «Обязательное постановление о порядке движения по городу Ашхабаду автоматических экипажей». Даже в таком далеком от столицы городе Правила требовали, чтобы транспортные средства имели два тормоза, и номерные знаки, а водителем могло стать лицо, достигшее 16 летнего возраста.

***

С самого начала появления на дорогах автомобиля, стало ясно, что он является источником повышенной опасности, спутником дорожных происшествий.

Первым дорожным происшествием с пострадавшим считают происшествие, случившимся в Англии 17 августа 1896 г. Под Лондоном в это время проходила Всемирная выставка. Вокруг неё были организованы гонки 3-х автомобилей с бензиновым двигателем.

В это же самое время выставку решила посетить уже пожилая миссис Бригита Дрискольс из Кройдона. Она шла со своей дочерью и одной знакомой на премьеру выступления ансамбля народного танца во дворец Кристалл. Оживленно беседуя, они не заметили, что на дороге установлен щит с надписью: «Осторожно, транспортные средства без конной упряжки». И в это самое время, на дороге появился автомобиль. Миссис Дрискольс, находясь на середине проезжей части остановилась как вкопанная.

Она ничего не предприняла, чтобы побыстрее освободить дорогу, как это сделали её дочь и знакомая. Выставила вперед зонтик, закрываясь им от надвигающегося механического чуда. Но автомобиль, конечно, это остановить не смогло, не ожидал и водитель такого развития событий. Неизбежное случилось. Она оказалась под колесами и получила смертельное ранение. Был суд, который оправдал водителя, так как скорость автомобиля была всего 4 мили в час (6,4 км/ч). Виновной была признана миссис Дрискольс из-за свой невнимательности.

Гибли и получали ранения гонщики. В 1898 г. во время автомобильных гонок во Франции под Парижем погибли

гонщик Монтаньяк и его механик. Их автомобиль опрокинулся на одном из поворотов трассы соревнований.

Может быть, в России никогда не было бы революции в октябре 1917 г. если бы не благополучный исход одного происшествия.

Есть свидетельства, что однажды пострадал и В. И. Ленин. Можно сослаться на письмо Ленина из Франции своему брату Д. И. Ульянову, датированное 13.02.1910 г. «Я здесь частенько думал об опасности аварий, когда на велосипеде ездил по центру Парижа, где движение дьявольское». Нет точной даты, но доподлинно известно, что однажды он, возвращаясь на велосипеде из городка Жювизи под Парижем, попал под автомобиль. Но все закончилось благополучно, если не считать разбитого велосипеда, с которого будущий вождь революции успел вовремя соскочить и отделаться легким испугом. Виновником наезда был водитель-виконт. Долгий судебный процесс выиграл Ленин, который даже получил компенсацию за поврежденный велосипед.

С появлением на дорогах автомобилей начался печальный счет дорожных аварий. В США в 1895 г., хотя и было всего 5 экипажей с бензиновым двигателем, но это, тем не менее, не помешало двум из них найти друг друга и столкнуться в городе Сент-Луисе. В результате столкновения оба водителя получили ранения.

В первом номере газеты «Правда», вышедшем 22 апреля 1912 г. в хронике происшествий было помещено обыч-

ное для того времени сообщение: «Вчера в 10 часу вечера против д. N 44 по Загородному пр. под вагон трамвая попал раб. Ф. Голубев. Положение его тяжелое».

Петербургская газета «Утро» за 7 июля 1908 г. сообщала: «Столкновение автобуса с вагоном конки. Вчера автобус N 449, сворачивая на загородный проезд с Гороховой улицы, против дома 39, на полном ходу наскочил на вагон городской конно-железной дороги. Правая сторона вагона конки была совершенно помята. Пассажиры отделались ушибами».

В начале прошлого века признанным лидером автомобилестроения была Франция. В 1904 г. там на каждые 10 тыс. жителей насчитывалось 14 автомобилей и мотоциклов. В том же году в Париже произошло 324 дорожных происшествий с механическими транспортными средствами, а также 2704 дорожных происшествий с конными повозками.

***

Но вновь вернемся к Правилам. Они изменяются тогда, когда в этом назревает необходимость. Перед 1-й мировой войной Правила становятся все более совершенными. Особенно это видно на примере Правил, вышедших в С. – Петербурге в 1910 г. и приведенных ниже.

«Обязательное постановление о порядке езды по городу С. – Петербургу на автомобилях, 24 июня 1910 г. (Взамен

обязательного постановления по тому же предмету, опубликованного 25-го 1900 года).

§1. Езда в пределах города С. – Петербурга на автомобилях и перевозка на них тяжестей допускается только по получении разрешения от С. – Петербургской Городской Управы.

§2. Езда на автомобилях допускается:

1) для собственной надобности и для легкового пассажирского автомобильного промысла, – по всем улицам;

2) для перевозки тяжестей и автомобилей-омнибусов, – по путям, утвержденным в каждом отдельном случае Городской Управой.

§3. Каждый автомобиль должен быть снабжен:

1) приспособлением для моментальной остановки экипажа;

2) пневматическою грушею или электрическим прибором (гудком) для подачи сигнала;

3) хотя бы одним передним фонарем;

4) приспособлением, которое лишало бы посторонних лиц возможности пускать в ход автомобиль во время отсутствия управляющего им.

5) задним фонарем установленного образца со сквозным номером. Фонари должны освещаться минеральным маслом, ацетиленом или электричеством, причем не должны допускаться передние фонари с силой света более 50 свечей. Для двухколесных и трехколесных автомобилей достаточно одного фонаря впереди и другого со сквозным номерным зна-

ком сзади или посередине боковой стороны экипажа. Автомобили должны иметь приспособление для дачи заднего хода. На грузовых экипажах маховики, если таковые имеются, должны быть ограждены.

Примечание. Употребление всяких иных сигналов, кроме указанных в п.3, воспрещается.

§4. Лицо, желающее пользоваться автомобилем, обязано подать о том заявление в Государственную Управу, с указанием:

1) системы двигателя и количества сил;

2) назначения экипажа (для собственного употребления, для легкового извоза, омнибуса движения или перевозки грузов);

3) пути, по которому грузовые автомобили или автомобили-омнибусы будут совершать рейсы;

4) места хранения экипажа;

5) лица (§§9—11), которому доверено управление экипажем.

§5. По подаче заявления, автомобиль в назначенное Управой время подвергается осмотру и испытанию техником Городской Управы на предмет установления количества сил, соответствия экипажа требованиям настоящего обязательного постановления и его исправности.

§6. В случае удовлетворительных результатов осмотра и испытания, Городская Управа выдает владельцу автомобиля номерной знак установленного Управой образца.

§7. Номерной знак выдается на определенный, обозначенный на нем срок и по истечении этого срока теряет силу. Знак этот должен быть прибит на задней стороне автомобиля на видном месте.

§8. Выданный знак действителен только на представленный к осмотру автомобиль. В случае утраты знака, Городскою Управою выдается дубликат, со взиманием заготовительной стоимости знака. Осмотр и испытание автомобилей вновь производится по истечении срока действия номерных знаков при перемене таковых.

§9. К управлению автомобилями допускаются исключительно лица, достигшие 17-летнего возраста и представившие:

1) удостоверение начальника полицейского резерва об отсутствии препятствий к допущению их управлять автомобилем;

2) удостоверение о знании устройства автоматических двигателей…

3) медицинское свидетельство об отсутствии органических недостатков, мешающих управлению автомобилями (близорукость, глухота и. т. п.).

Примечание. К управлению общественными автомобилями (омнибусами) не допускаются лица, моложе 21 года.

§10. Упомянутым в §9 лицам Городской Управою выдается книжка, в которой печатается текст настоящего обязательного постановления и обозначаются точно имя, фами-

лия и звание владельца книжки, а равно и род двигателей (бензиновых, керосиновых, электрических и пр.), которыми он может управлять. Книжка лица, управляющего автомобилем, должна находится при нем во время езды.

§11. В случае утраты книжки, взамен ее выдается копия, но не иначе, как после представления удостоверения полицейского резерва в том, что лицо, ходатайствующее о выдаче копии, не лишено права само.

§12. Скорость движения автомобиля не должна превышать 15 верст в час. При переездах в поворотах движение должно быть медленное, причем автомобиль должен держаться все время правой стороны (не срезая углов).

§13. Независимо от специально установленных правил, автомобили должны подчиняться общим правилам езды по улицам.

Объезд автомобилями движущихся экипажей производится с левой стороны по направлению движения. При замедлении хода, остановках и поворотах, шоферы, с целью предупреждения едущих сзади, должны подавать знак поднятием руки.

§15. Воспрещается открывать глушитель (echappement libre) в черте города.

§16. При переходе автомобиля от одного хозяина к другому, последний обязан немедленно уведомить Городскую Управу о приобретении им автомобиля.

§17. Указанные в §3 фонари оснащаются одновременно

с зажиганием уличных фонарей.

Настоящее обязательное постановление вступает в силу по истечении двух недель со дня опубликования в газете «Ведомости СПБ. Градостроительства».

С. – Петербургский Градоначальник.

(Ведомости С. – Петербургского Градоначальства, 1910, N 134, 24 июня, с.1.)

О порядке движения в Москве можно судить по публикациям того времени. Вот, что писал журнал «Автомобилист» N 20 за 1912 г. «По слухам для упорядочения автомобильного движения в Москве, Московской Городской Управой, совместно с управлением Московского Градоначальства будут даны разрешения членам состоящей при Городской Управе Автомобильной Комиссии записывать NN автомобилей, превышающих допущенную обязательными постановлениями скорость, едущих с открытым глушителем, а также проверять правильность оплаты автомобиля сбором пропорционально силе и фирме мотора. Это нововведение должно, разумеется, внести значительный порядок в городскую езду и уничтожить, ни в одном городе мира не допущенную и ни с чем не сообразную езду с открытыми глушителями, которую, разумеется, могут определять члены автомобильной Комиссии, так же, как и слишком быструю свыше установленной скорости езду, что не могут определить агенты полиции».

Несколько позже Московской городской Думой 13 марта

1912 г. были утверждены новые Правила «Обязательные постановления о порядке движения по городу Москве автоматических экипажей», которые вступили в силу 16 мая 1912 г. Они состояли из 5 глав и в целом повторяли требования, которые были в предыдущих Правилах. Вместе с тем, следует отметить, что стоянка транспортных средств разрешалась у края проезжей части только в один ряд. Что касается проезда перекрестков и езды в нетрезвом состоянии, то в этом пока каких-либо требований еще не было оговорено.

«Автоматические экипажи» подразделялись на автомобили и «мотоциклеты». «Мотоциклетом» считался «автоматический экипаж, на котором ездили, сидя на седле, который имел не более 3 колес и весил не более 10 пудов». Для автомобилей общей массой более 800 пудов (12,8 т), а также автомобилей с прицепом на каждую поездку требовалось разрешение Городской Управы. В Правилах было требование, что управлять «автоматическим экипажем» разрешалось только «шоферу», т.е. человеку, который имел «права».

Правилами предписывалось иметь на автомобиле фонари с «цветными стеклами», которые требовалось включать не только ночью, но и в тумане, иметь звуковой сигнал, два номерных знака спереди и сзади. Задний номер в ночное время должен быть освещен.

Чтобы получить водительские права кандидат в водителя должен был представить комиссии фотографию или рисунок

автомобиля. Тем самым наглядно было видно, каким транспортом ему разрешено управлять.

Положение с регулированием дорожного движения в стране начинает интересоваться правительство. В 1912 г. Совет министров предоставил полицейским чинам право штрафовать автомобилистов за неосторожную езду, предусмотрев уголовную ответственность за причинение ущерба.

Также известно, что в декабре 1909 г. с целью обобщить ситуацию в стране, в губернии России было разослано циркулярное письмо с предписанием прислать действующие в регионах Правила дорожного движения. Но в большинстве губерниях Правил еще просто не было. Когда губернатор Акмолинской губернии обратился к севастопольскому градоначальнику выслать экземпляр таких Правил, тот выслал ему два экземпляра рукописных текста «Правила автомобильного движения между Севастополем и Ялтой» и сообщил, что Правила еще не изданы. Лишь в 1910 г. в Акмолинской губернии были разработаны и утверждены «Обязательное постановление Акмолинского губернатора о порядке езды на автомобилях вне городов по дорогам Акмолинской губернии». (В губернию входило пять уездов с центром в г. Омске).

***

Шло время, все больше выкристаллизовывалось понима-

ние, какие нужны Правила дорожного движения. В этом плане весьма интересны Правила, которые были, наконец утверждены в Севастополе 28 августа 1916 г. комендантом Севастопольской крепости генералом артиллерии Ананьиным, почти современные Правила дорожного движения. Вот несколько положений их них.

«1. Каждый шофер обязан иметь при себе на автомобиль две книжки: автомобильную для учета работы автомобиля и личную с выданным ему шоферским свидетельством, фотографической карточкой, правилами езды и листами для записи замечаний пассажиров.

2. Скорость движения по городу не должна превышать 12 верст в час, а за городом 40 верст в час…

3. При переезде через перекрестки улиц и поворотах, движение должно быть настолько медленно, чтобы в случае необходимости, автомобиль можно было бы остановить моментально.

…5. Езда на автомобиле в перегонки воспрещается.

6. В случае, если в обгоняемом или встречным экипаже лошади беспокоятся, шофер, подавший сигнал, возможно медленнее, должен объехать их, а в случае надобности и совершенно остановиться, прекратить работу мотора.

…28. Каждый автомобиль должен быть снабжен: а) приспособлением для моментальной остановки; б) пневматической грушей или каким-либо звуковым прибором…; в) хотя бы одним передним фонарем силой света не менее 25-ти

свечей; г) приспособлением, которое мешало бы посторонним лицам пускать в ход автомобиль во время отсутствия шофера; д) задним фонарем освещающим номерной знак; е) номерным знаком, выданным от городской управы и ж) исправным задним ходом.

…31. Виновные в нарушении настоящих Правил будут подвергаться дисциплинарным взысканиям и лишению права на самостоятельное управление автомобилем».

Эти Правила в миниатюре отразили все основные положения, действующих в настоящее время Правил дорожного движения и показывают, что они в своей основе были сформулированы еще на заре XX столетия, на самом первом этапе становления автомобилизации в стране.

Автомобиль долгое время соседствовал с гужевым транспортом, и это не могло не отразиться на их взаимоотношениях. В 1908 г. в США в штате Техас действовал закон: «Если водитель увидит приближающихся лошадей, он обязан остановиться на обочине и накрыть автомобиль брезентом, окрашенным под тон окружающей местности… Ночью на просёлочных дорогах водитель обязан подавать сигналы ракетами через каждую милю и, подождав минут десять, осторожно продвигаться вперед». В Швеции правила требовали, например, от водителей «…уступать дорогу любому экипажу, так как других экипажей больше, и они более важны для хозяйства страны».

Одним из первых принципов, который был сформулиро-

ван в правилах дорожного движения в разных странах мира в начале века – это принцип ограниченного доверия, которым должны были руководствоваться участники дорожного движения. Он заключался в том, что водители не должны обязательно рассчитывать на правомерные действия пешеходов и других водителей, так как некоторые из них умышленно или по незнанию Правил идут на их нарушения.

В 1913 г. во Франции был утверждены Правила дорожного движения для всей страны. Была увеличена скорость движения в городах, а минимальный возраст для получения водительских прав был снижен до 16 лет.

***

О состоянии дорог в городах в начале XIX века говорят такие факты. Например, в Москве в этот период булыжная мостовая была выложена только на центральных площадях и улицах города, на остальных же ее не было вовсе и в весенние и осенние распутицы было проблемой не только проехать, но даже пройти. На Тверской улице и Кузнецком мосту покрытие было устроено из деревянного настила. К 1913 г. в Москве вся замощенная площадь равнялась 1980 тыс. кв. сажени.

В публикациях журнала «Автомобилист» за 1911 г. отмечалось, что в С. – Петербурге «на многих городских улицах… – ухабы, рытвины, битый и испорченный камень, ко-

торые крайне препятствуют езде». Приводился такой пример состояния дорог: «Недавно по Моховой улице проезжал фургон шоколадной фабрики бр. Елисеевых, причем лошадь с фургоном провалилась в образовавшуюся на мостовой яму глубиною около сажени. При помощи веревок лошадь и фургон вытащили из ямы. При производстве дознания выяснилось, что провалилась сточная труба, проложенная у обочины мостовой вдоль тротуара».

Как свидетельствовали Д. А. Засохов и В. И. Пызин в своей книге «Из жизни Петербурга 1890-1910-х годов», вышедшей в Лениздате в 1991 г., в С. – Петербурге в начале прошлого века «асфальтовых мостовых почти не было, только кое-где у вокзалов и гостиниц устраивались асфальтовые полосы для стоянки извозчиков. Мало было и каменной брусчатки – этой долговечной и удобной мостовой. Улицы в большинстве своем были замощены булыжником, со скатом к середине и к тротуарам…". На главных улицах были газовые фонари. Их зажигали фонарщики, которые с лестницами перебегали от столба к столбу, накидывали крючки лестниц на поперечины столбов, быстро поднимались до фонаря и зажигали его. На окраинах горели керосиновые фонари. Только-только начали вводить электрическое освещение улиц, сначала использовались дуговые лампы, а позже лампы накаливания.

В Москве только центральные улицы освещались газовыми фонарями. Другие улицы и переулки города с наступле-

нием темноты тонули в темноте. В 1905 г. в Москве горело около 9 тыс. газовых фонарей. Фонари были расположены в центральной части города. Электрическое освещение было лишь на Тверской улице, пл. Воскресения и пл. храма Христа Спасителя. К началу 1913 г. электрическое освещение осуществлялось 400 дуговыми фонарями и чуть более тысячи – лампами накаливания. В том же году в городе насчитывалось 11 тыс. керосиновых фонарей, которые освещали улицы на окраинах.

В статье в журнале «Огонек» (от 1 (14) сентября 1913 г.) сообщалось, что в связи с предстоящим в 1914 г. Всероссийским автомобильным пробегом известные отечественные автомобилисты А. Нагель, В. Гейман и С. Оцуп в середине лета совершили небольшой пробег по предстоящему маршруту, побывав в Новгороде, Твери, Москве, Н.-Новгороде, Казани, Симбирске, Самаре, Харькове, Екатеринославле, Воронеже, Севастополе, Ялте, Херсоне, Одессе, Киеве, Риге, Ревеле. Как оказалось, дороги более или менее в хорошем состоянии были от Петербурга до Москвы и от нее до Н.-Новгорода. Что же касается других дорог, то это были, в основном, грунтовые дороги, «то полные рытвин, ухабов, то песков, то невысыхающей даже в жаркое время грязи. Так называемые, столбовые дороги местами представляли вспаханное поле или болото. Направление этих дорог едва угадывалось по телеграфным столбам».

Появление автомобилей с двигателем внутреннего сгора-

ния дало толчок в строительстве новых приспособленных к этому дорог. Они должны быть теперь шире, иметь обочины, виражи, радиусы поворота, уклоны, наконец, стабильное, прочное и ровное покрытие без ям, глубоких трещин, приспособленные для движения круглый год.

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

Развитие транспорта настойчивого требовало индустриального подхода к строительству дорог. До начала 1-й мировой войны в США были предприняты попытки механизировать многие виды дорожно-строительных работ, с помощью такой универсальной машины, как грейдер. Подобные работы проводились в 1913 г. под Киевом под руководством известного русского дорожника профессора Г. Д. Дубелира. Работы по профилированию земляного полотна выполнял грейдер, который тянули 8—14 валов или паровой трактор мощностью 60 л.с.

***

Начинают развиваться междугородние маршруты и просто автомобильные путешествия. Уже в самом конце первого десятилетия и начало второго в России активизировалось рождение автомобильных маршрутов.

Летом 1911 г. Императорское Российское Автомобильное Обществ заключило договор с «Товариществом Бр. Нобель» об организации бензиновых заправочных станций на территории России.

В 1905 г, в стране уже существовало два автомобильных маршрута: Екатеринодар (Краснодар) – Майкоп – Ключевск и Новороссийск-Сухуми. На последнем маршруте работало 17 автомобилей.

Одно из первых путешествий русских автомобилистов, кстати заснятое на кинопленку, состоялось в августе-сентябре 1910 г. во главе с А. Нагелем и А. Леманом, которое они совершили из С. – Петербурга в Рим и обратно.

Нельзя сказать, что путешествие на автомобиле было таким приятным делом. В ту пору бездорожье собирало свою дань. По свидетельству русского ученого-дорожника Г. Д. Дубелира, в 1914 г. доставка одного пуда зерна от деревни до железнодорожной станции в Клинском уезде в среднем стоила столько же, сколько из Риги в Америку! В России перед первой мировой войны было всего около 10 тыс. км щебеночных и 25 тыс. км грунтовых дорог.

Международные поездки, особенно в страны густонасе-

ленной Европы, потребовали, привести российские Правила дорожного движения к единым нормам обеспечения и организации дорожного движения.

***

Практически с появлением автомобилей, в начале, привезенных из-за рубежа, а позже и собственного производства в России были установлены нормы, обеспечивающие их безопасную эксплуатацию.

Уже тогда было решено, что автомобиль должен проходить технический осмотр. Двигатели должны были «…быть безопасными от пожара и взрыва, не пугать встречных животных…, не стеснять прохожих дымом и паром», иметь «солидный рулевой аппарат», позволяющий легко и уверенно делать повороты», два независимых друг от друга тормоза. На автомобиле должен быть номерной знак, указан номер шасси, знак построившей его фирмы. При езде в темное время суток автомобиль должен быть оборудован двумя фонарями спереди и одним сзади.

Наряду с этим был введен обязательный регулярный технический осмотр транспортных средств. Журнал «Автомобилист» в 1912 г. сообщал: «Напоминаем г. г. автомобилистам, что с 15-го марта при Управлении Технической части Московского Градоначальства ежедневно, кроме праздников и понедельников, будет производиться пересмотр ав-

томобилей для получения новых нумерных знаков. Пересмотр продолжится до 30-го апреля, после чего езда со старыми нумерными знаками не допускается». В том же журнале N 7 за 1912 г. говорилось: «С сентября осмотр автомобилей для получения номерных знаков переходит в ведение Московской городской управы и осмотр будет производиться на Театральной площади».

В постановлении совета Туркестанского генерал-губернатора о Правилах движения автомобилей на территории вне городов Семиречинской области (утверждены 3 октября 1909 г.) было сформулировано требование, что «в пределах уездов Семиречинской области разрешается движение только тех автомобилей, которые допущены к тому по их осмотру и испытанию».

В главе «Осмотр и испытание автомобилей» были сформулирован ряд норм Правил:

«…6) автомобиль признается годным для езды, когда по осмотре и испытании его комиссией будет найдено, что он удовлетворяет нижеследующим требованиям:

а) Резервуары, трубы и всякие другие части, предназначаемые для взрывчатых или воспламеняющихся веществ, должны быть устроены таким образом, чтобы из них не может проникнуть наружу вещество, способное причинить взрыв или пожар.

б) Автомобиль не должен при движении производить чрезмерный шум, а также распространять дым или пыль.

в) Автомобиль должен быть снабжен достаточно прочным механизмом, направляющим его движение, точно повиноваться этому механизму и легко делать крутые повороты…».

Были сформулированы требования к световым сигналам автомобиля, тормозной системе, обязательному наличию номерного знака и прохождению технического осмотра.

Журнал «Автомобилист» N9 за 1912 г. сообщал: «11-го июня Управлением Технической части Московского Градоначальника прекращается прием прошений на выдачу номерных знаков и на производство экзаменов шоферов.

Как выдача номерных знаков, так и экзамены шоферов будут находиться с 1-го июня в ведении специального отдела Московской Городской Управы, куда и следует подавать прошения.

Автомобильный отдел Управы будет иметь отдельный штат служащих, собственное помещение и предполагается также иметь двор для испытания шоферов.

Управа предполагает взимать с каждого желающего экзаменоваться 10 руб. за экзамен и 5 руб. за переэкзаменовку».

***

Считается, что самый первый номерной автомобильный знак – табличка с цифрой 1 был выдан в Германии 14 апреля 1899 г. в полицейском управлении города Мюнхена братьям Герберту и Герману Бейсбартам. Им был зачитан специаль-

ный указ по порядку движения по городу, в нем, в частности, говорилось, что «в городе запрещается превышать скорость 12 километров в час: ездить по Английскому парку и заповеднику, а также слишком приближаться к повозкам и лошадям…».

Использование номерных автомобильных знаков явилось обязательным в Париже с 1900 г., в Нью-Йорке с 1901, Лондоне – с 1903 г. На номерных знаках традиционно было принято обозначать номер и наименование того города, области, откуда приехал автомобиль.

В России номерные знаки были введены в начале нынешнего века, сразу после появления автомобиля. Эта важная его деталь, так как по нему легко установить владельца или водителя автомобиля, например, в случае нарушения им Правил дорожного движения или совершения дорожно-транспортного происшествия тем более, если бы он захотел скрыться.

Номерные знаки – это прерогатива автомобиля, их переняли с конных экипажей. Другое дело, как и когда они появились на автомобиле. С номерными знаками, пожалуй, связана самая красивая «автомобильная» легенда. Утверждают, что в 1901 г. один берлинский коммерсант по имени Рудольф, желая произвести впечатление на свою невесту девушку по имени Иоганна Анкер, прикрепил на только что приобретенный автомобиль табличку с инициалами «ИА-1». Но, конечно, это был обычный номер. Рассмат-

ривая фотографии того времени на улицах Берлина можно заметить и другие автомобили, например, с номерами «ИА-36», «ИА-109». Слишком много влюбленных водителей.

Вначале на номерных знаках автомобилей ставили просто номер по порядку, как они были зарегистрированы в этом городе. Дело в том, что поездки между городами были не частым делом. Например, В. И. Ленин в Москве ездил на «Роллс-Ройсе», который перед 1-й мировой войной поставили на учет и дали номер с цифрами 236.

***

Практически сразу Правила закрепили право- или левосторонний порядок движения. Известно, что правостороннее движение сложилось с давних времен. Но у первых отечественных автомобилей, например, у всех «руссо-балтов», руль располагался справа. Даже, когда в советское время начали выпускать автомобили «АМО-Ф15» и «НАМИ-1» и у них рулевая колонка располагалась справа. И лишь с 1925 г. на грузовых автомобилях Я-3, Я-4 и Я-5, которые начали выпускать на Ярославском автомобильном (ныне моторном) заводе руль стали располагать слева. Причина заключалась в том, что в основу модели Я-3 была положена конструкция американского грузового автомобиля «Уайт».

Но вот о том, как возникло правило «помехи справа», сле-

дует остановиться более подробно. Почему исторически сложился именно такой порядок разъезда на перекрестке равнозначных дорог? Объяснить такое положение легко, рассмотрев простую ситуацию. К нерегулируемому перекрестку равнозначных дорог одновременно приближаются два экипажа. При правосторонним расположении транспортных средств на дороге и равной скорости движения в точке пересечения их маршрутов будет первым тот, кто подъезжает справа. Ему не надо перед этим преодолевать левую сторону проезжей части пересекаемой дороги. Вероятно от того, что прав тот, кто первым оказался в конфликтной точке, и родилось логичное правило «помехи справа», а при левостороннем движении, соответственно, – наоборот.

Правило «помехи справа», например, уже фигурировало в проекте единых «Технических правил о движении автомобилей», который в 1907 г. был представлен на утверждение Государственной Думе, но не был утвержден.

***

Скорость – одно из самых ценных качеств транспорта. С изобретением автомобиля скорость стала расти быстрее. Гонщики-автомобилисты устанавливали рекорды скорости.

В июле 1894 г. на дистанции Париж-Руан-Париж протяженностью 126 км стартовал 21 автомобиль. Толчком к организации автогонок послужили гонки на велосипедах, ча-

сто проводимые в 80-90-х годах прошлого столетия. Журнал «Лё пти журналь» провел соревнования «Международные соревнования на колясках без лошадей». Автомобиль-победитель проехал эту дистанцию со средней скоростью 20 км/ч.

Первый официально зарегистрированный рекорд скорости был зафиксирован 18 декабря 1898 г. Французский гонщик Г. де Шасслу-Лоба на соревнованиях в г. Ашер на дистанции 1 км развил скорость 63,15 км/ч. Эта рекордная скорость была показана на электромобиле конструкции М. Жанто. с мощностью двигателя 63 л. с. Еще через год 29 апреля 1899 г. бельгиец К. Женатци на автомобиле с поэтическим названием «Всегда недовольный» с электрическим двигателем показал скорость на дистанции 1 км с ходу – 105,88 км/ч. Не отставали и автомобили с паровым двигателем. Американец Ф. Мариотт на автомобиле «Ракета» фирмы «Стенлет» с паровым двигателем на дистанции в 1 милю показал скорость 205,38 км/ч.

В августе 1902 г. во Франции зарегистрирован рекорд скорости на дистанции в 1 км – 122,5 км/ч. Спустя 6 лет автомобиль ФИАТ за 1 час прошел 180 км.

Для чего ставят рекорды? Конечно, не только ради рекламы. Идет поиск новых конструкций автомобилей более безопасных, экономичных, комфортных. Но за стремлением увеличить скорость движения транспортных средств следовало другое: взять ее под контроль, ограничить определенными рамками, чтобы не доводить до беды. О том, что

ограничение скорости способствует безопасности движения, знали задолго до появления автомобиля. В некоторых городах Франции по отдельным улицам еще в XV столетии конным экипажам разрешалось двигаться только шагом, т.е. не быстрее 6 км/ч, считая превышение этого предела опасным для пешеходов. В России в 1737 г. был издан указ, в котором говорилось, что «ежели кто будет на лошадях скоро ездить, таких ловить и водить в полицию, где лакеев сечь нещадно, а самих – помещьих штрафовать денежным штрафом по рассмотрению Сената». К этому же времени относится появление подробных правил для ямской гоньбы, в которых указывалось, сколько лошадей следует запрягать в определенное время года, с какой скоростью ездить, зимой – не более 12 верст в час, а летом не более 10.

Известно требование, которое некоторое время было в Правилах Великобритании: «Механическими повозками должны управлять по крайней мере три персоны. В городах перед механической повозкой должен бежать человек с красным флагом, дабы предупредить тем самым об опасности».

Неприязнь к новому виду транспорта отразилась и в первых Правилах, издаваемых на рубеже XIX и XX столетий, она касалась ограничений скорости движения. Этот предел устанавливался произвольно и был всегда много ниже технических возможностей самих автомобилей.

Практически все страны стремились ограничить скорость движения. Причем в одной и той же стране, но в разных

городах могли действовать различные ограничения максимальной скорости движения. Так, в Германии в Берлине, Потсдаме скорость транспортных средств была ограничена до 25 км/ч, в Дрездене и Лейпциге – до 20 км/ч.

В 1902 г. в Великобритании палатой общин было приняты Правила, которые устанавливали максимальную скорость 16 км/ч для автомобилей, имеющих колеса с металлическими ободами и при нагрузке на ось от 3 до 6 тонн – 13 км/ч. В Правилах дорожного движения в Австрии скорость в населенных пунктах была ограничена до 15 км/ч, а за городом до 40 км/ч. В Италии в Правилах, утвержденных в 1905 г., в населенных пунктах максимальная скорость могла быть не более 12 км/час, а вне населенных пунктах – 40 км/ч. В Мадриде в 1903 г. разрешалось ездить со скоростью не более 8 км/ч. В Швейцарии Правила разрешали движение на дорогах в равнинной местности вне населенных пунктов со скоростью не более 30 км/ч («как лошадь, бегущая рысью»), для горных дорог – 10 км/ч

В Правилах езды на автоматических экипажей в 1912 г. в Москве максимальная скорость для «тяжелых экипажей» устанавливалась до 12 км/ч, а всех остальных – 20 км/ч.

В таблице 1 показаны разрешенные максимальные пределы для скоростей движения в начале века в ряде развитых стран.

Таблица 1. Разрешенные скорости движения в начале XX

столетия в странах мира (км/ч)

Страна	В городе	За городом
Австрия	6-15	45
Бельгия	15	40
Великобритания	16	32
Венгрия	25	без ограничения
Германия	15	без ограничения
Голландия	8-12	без ограничения
Дания	15	30
Испания	12	28
Италия	12	40
Португалия	15	30
США	12-20	25-35
Франция	20	30
Швейцария	6-10	30
Швеция	15	25

***

Полиция в России проявляла активность в борьбе с правонарушителями на дороге. В 1908 г. в газетах Москвы и С. – Петербурга прошли объявления о нововведении в деятельности полиции. В частности в газете «Московские новости» сообщалось: «В С.-Петербургской полиции сделано следующее нововведение: чинам полиции на некоторых постах более бойких по движению улиц присвоены более короткие белые трости для регулирования движения и ограждения безопасности пешеходов. Постовой городовой в случае надобности может остановить экипаж или целый ряд экипажей, поднимая трость вверх по направлению останавливаемого

движения. Все возницы по этому знаку обязаны немедленно и беспрекословно останавливаться и продолжать движение тогда, когда трость будет опущена. Этому же подчинены в Петербурге и вагоновожатые при электрическом трамвае, шоферы при автомобилях и велосипедисты…»

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.