

По колёсам и с трубой, хвост волочит за собой

познавательный час

До определенного времени люди передвигались на лошадях. Однако необходимо было найти новый вид передвижения по суше, с помощью которого можно было бы надежно и быстро перевозить людей и грузы, преодолевая десятки и сотни километров.



11 октября в рамках клуба «Знатоки истории» состоялся познавательный час «По колёсам и с трубой, хвост волочит за собой» для учащихся 7 «Б» класса школы №3 (классный руководитель Ирина Владимировна Рожковская). Библиотекарь Детской библиотеки Федотова

Вера Ивановна с помощью электронной презентации познакомила ребят с историей железнодорожного транспорта. Ребята узнали, как железная дорога оказала огромную услугу человечеству в развитии цивилизации.

Прообразом рельсов, необходимых для движения состава, можно считать греческий диолк — двухполосную каменную дорогу, предназначенную для переправления кораблей по суше. Идею упрощенной транспортировки с помощью примитивных рельсов подхватили для работы в шахтах Германии и Англии. В 15 в. в рудниках России начали использоваться чугунные рельсы для перевозок с конной и канатной тягой.

В 1801 году английский конструктор Ричард Тревитик сделал паровой автомобиль «Пыхтящий чёрт». Экипаж двигался с грохотом и чадом, пугая пешеходов. Его скорость достигла 14 км/ч. Но Тревитик не стал останавливаться на достигнутом. Уже весной 1802 года он подготовил еще одну повозку с

запатентованным двигателем, в котле которого пар достигал 3 атмосфер. Учитывая, что транспортное средство могло двигаться по рельсам, можно сказать, что это уже был не автомобиль, а настоящий паровоз, с помощью которого стали перевозить руду по территории чугунолитейного производства.

Но нужны ли России железные дороги? Сколько жаростных споров кипело вокруг этого вопроса в первой половине 19 столетия. Противников у нового вида транспорта было немало. Многовековую мечту людей о «стальном коне» удалось осуществить в 1834 году.



Царское правительство очень осторожно относилось к новому виду транспорта, Стране были необходимы крупные железнодорожные магистрали, но Николай 1 согласился лишь на постройку небольшой дороги от Петербурга до Царского Села. Открытие дороги состоялось 30 октября 1837 года. Поезд состоял из восьми экипажей, скорость движения доходила до 50-55 км/час, что по тому времени было выдающимся достижением. Первый поезд отправился из Петербурга в 11 часов 15 минут утра и прибыл в Москву меньше чем через сутки. 192 пассажира стали пионерами первой русской железной дороги, которая протянулась на шестьсот с лишним километров.

29 марта 1891 года император Александр III подписал указ о строительстве Великого Сибирского пути – Транссибирской железной дороги. Это строительство длилось 25 лет. Достраивал эту дорогу его сын император Николай II . Длина магистрали по окончании строительства составляла 8,3 тыс. км. Самая длинная в России и в мире железная дорога.



Великая Отечественная война продлила эру паровозов – все заводы работали на нужды фронта. Но после войны, в 1960 гг. железные дороги стали принимать тот облик, который мы наблюдаем сейчас. Многие из железных дорог переведены на электрическую тягу. Самые

тяжелые грузовые поезда водят мощные электровозы, пассажиров перевозят электрички и современные экспрессы на электрической тяге. Менее напряженные грузовые пассажирские перевозки выполняют тепловозы.

Сейчас, в начале 21 века, железнодорожный транспорт России перевозит миллионы пассажиров – это дешевые, безопасные и не зависящие от погоды поездки.

В завершение мероприятия, учащиеся с большим удовольствием посмотрели несколько серий киножурнала «Ералаш».