

О безопасности на железных дорогах

Железная дорога для всех, а для детей особенно - зона повышенной опасности. Это не пустые слова, не попытка запугать кого-то, это реально сложившийся факт.

Российские железные дороги создают максимально безопасные условия на объектах пассажирского комплекса. Для этих целей сооружаются путепроводы, пешеходные мосты, тоннели, устанавливается предупреждающая сигнализация, ограждаются места массового нахождения граждан вблизи железнодорожного полотна.

Однако из-за неоправданной спешки или беспечности взрослых и детей, нежелания пользоваться переходными мостами, тоннелями и пешеходными переходами, а порой просто из-за озорства, хулиганства на железнодорожных путях и прилегающей к ним территории, травмируются и гибнут люди. Особенно больно и обидно, когда это касается детей.

Ребята, оставшись без присмотра взрослых, часто играют вблизи железнодорожных путей. Наверно многим приходилось наблюдать, как взрослые ходят по железнодорожным путям, словно гуляя по парку, или как дети, ради любопытства, поднимаются на вагоны, бросают снежки, камни и другие предметы в проходящие поезда, подкладывают посторонние предметы на рельсы перед приближающимся поездом, тем самым подвергая опасности не только свою жизнь, но жизнь и здоровье окружающих людей, локомотивной бригады и пассажиров, едущих в поезде. Они уверены, что услышав сигнал, поданный машинистом, успеют отойти в безопасное место. Но слишком часто многие из них жизнью расплачиваются за такую самоуверенность, а оставшиеся в живых получают тяжелейшие травмы, делающие их инвалидами.

Печальная статистика травмирования детей должна насторожить как взрослых, так и несовершеннолетних, напомнить им, что только от внимательности и соблюдения строгих правил поведения вблизи железной дороги зависит здоровье, а порой и жизнь. Под колесами железнодорожного транспорта ежегодно получают тяжелые травмы десятки детей и подростков. Немало случаев травматизма со смертельным исходом. Несчастные случаи на железных дорогах наносят обществу огромный ущерб. В первую очередь - это невосполнимость человеческих потерь. Каждый человек должен не только сам неукоснительно соблюдать правила поведения на железной дороге, прислушиваться к сигналам, но и предостерегать других, прежде всего детей.

Анализ транспортных происшествий, повлекших причинение вреда жизни или здоровью детей движущимся железнодорожным подвижным составом, показывает, что большинство несчастных случаев приходится на время школьных каникул. Самой распространенной причиной травмирования на железной дороге является хождение по путям, переход их в неустановленных местах, а также халатность родителей, оставляющих детей без присмотра и контроля.

Уважаемые взрослые! Не оставляйте детей одних вблизи железнодорожных путей.

Помните, это опасно для их жизни!

Каждый гражданин должен помнить, что железнодорожный транспорт — зона повышенной опасности и пользуясь его услугами, гражданин обязан выполнять общепринятые правила личной безопасности. Переходите железнодорожные пути только в установленных местах, пользуясь пешеходными мостами, тоннелями, настилами, убедившись в отсутствии движущегося поезда или маневрового локомотива.

Помните, что опасно для жизни — оставлять детей без присмотра и позволять им играть вблизи железной дороги.

ЗАПОМНИТЕ:

- Проезд и переход граждан через железнодорожные пути допускается только в установленных и оборудованных для этого местах;
- При проезде и переходе через железнодорожные пути гражданам необходимо пользоваться специально оборудованными для этого пешеходными переходами, тоннелями, мостами, железнодорожными переездами.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- Подлезать под железнодорожным подвижным составом;
- Перелезать через автосцепные устройства между вагонами;
- Заходить за ограничительную линию у края пассажирской платформы;
- Бежать по пассажирской платформе рядом с прибывающим или отправляющимся поездом;
- Устраивать различные подвижные игры;
- Оставлять детей без присмотра (гражданам с детьми);
- Прыгать с пассажирской платформы на железнодорожные пути;
- Осуществлять посадку и (или) высадку во время движения.

Уважаемые взрослые!

Не проходите равнодушно мимо шалостей детей вблизи железной дороги.

Помните, что железная дорога — не место для детских игр!

«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ»

Загадки

Я зашел в зеленый дом,
Но недолго пробыл в нем.
Оказался этот дом
Быстро в городе другом!

(Поезд)

Полотно, а не дорожка,
Конь, не конь - сороконожка,
По дорожке той ползет,
Весь обоз один везет.

(Железная дорога и паровоз)

Историческая справка

13 мая 1836 года началось строительство первой в России железной дороги по маршруту Петербург - Царское Село - Павловск. Она стала первой в стране железной дорогой общественного пользования. Строительством Царскосельской железной дороги руководил австрийский инженер Ф. Герстнер.

Несколько месяцев в России он изучал местные пути сообщения, а затем представил Николаю I доклад о необходимости строительства железных дорог в России. После рассмотрения этого вопроса специальным комитетом Герстнеру была выдана привилегия на постройку железной дороги и было дозволено учредить акционерное общество с капиталом в 3 млн. рублей. В результате через полгода средства на строительство были собраны, и в апреле 1836 года Указ Николая I о сооружении Царскосельской железной дороги был обнародован.

Строительство дороги планировалось завершить за 5 месяцев. Почти всю трассу распределили на участки, отданные подрядчикам, а техническое руководство осуществляли 17 инженеров, пятеро из которых уже имели опыт подобных работ на железных дорогах Англии. Стройку охраняли около сотни смотрителей и солдат. Всего в период строительства на трассе работало более 3 тысяч человек. Главными рабочими инструментами являлись лопаты и кирки, использовались тачки и конные повозки.

В августе приступили к укладке железнодорожного полотна и за месяц уложили 5 км. Причем для Царскосельской дороги Герстнером была выбрана колея шириной 1829 мм. По его мнению, принятая в Европе ширина 1435 мм была слишком мала для создания правильной конструкции паровозов и вагонов. Практически все составляющие железной дороги закупались за границей.

Строительный сезон 1836 года заканчивался, но работы завершены не были. Чтобы спасти положение и репутацию, Герстнер решил открыть движение на готовом участке дороги между Царским Селом и Павловском (3,5 версты). Первая поездка поезда с конной тягой по этому маршруту состоялась в конце сентября и заняла 15 минут. Вскоре на железную дорогу был доставлен из Англии паровоз, и 6 ноября был совершен первый рейс поезда на паровой тяге. Поездки были бесплатными, поэтому в каждый вагон набивалось до 50 человек.

Участок между Петербургом и Царским Селом длиной 25 километров был открыт (30 октября) 11 ноября 1837 года. Это стало официальной датой открытия Царскосельской железной дороги. Первый поезд, который вел сам Герстнер, состоящий из паровоза и восьми вагонов, в одном из которых ехал император Николай I, прошел это расстояние за 35 минут.

На всем протяжении от Петербурга до Павловска дорога была открыта к июню 1838 года. Так как дорога была однопутной с разъездом посередине, то поезда с конечных станций отправлялись одновременно и расходились на станции Московское шоссе, после чего продолжали маршрут. Поездка занимала 42 минуты, средняя скорость движения была 32 км/час.

Отношение к Царскосельской дороге было неоднозначным. Многие называли ее "увеселительной". Однако специалисты понимали значение дороги для развития железнодорожного строительства в России.



Механики Черепановы – создатели первого российского паровоза



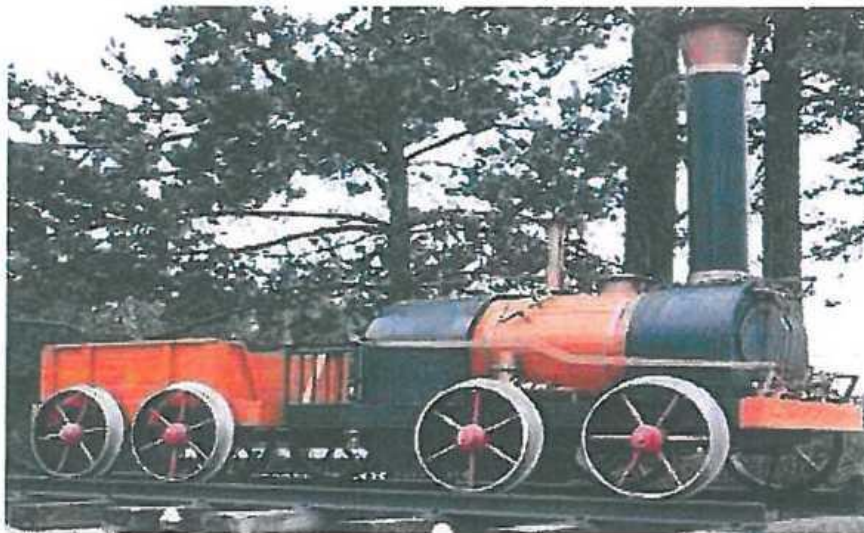
Ефим Алексеевич (1774-1842)



Михаил Ефимович (1803-1849)

Одновременно с подготовкой инженерных кадров Ф. Герстнером в 1837 году была построена Царскосельская железная дорога, связавшая столицу с Царским селом. Этот полигон позволил выполнить следующую задачу — строительство к 1851 г. двухпутной железной дороги Санкт-Петербург — Москва, а затем к 1862 г. дороги Санкт-Петербург — Варшава. В 1851 году Николай I поделил технический персонал обслуживающий железнодорожные пути на роты и с 6 августа появились железнодорожные войска. Согласно указу императора было сформировано 14 отдельных военно-рабочих, две кондукторские и «телеграфическая» роты общей численностью 4340 человек, что и положило начало формирования первых военно-железнодорожных подразделений. Им было предписано поддержание в исправном состоянии железнодорожного пути, обеспечение бесперебойной работы станций охраны мостов и железнодорожных переездов.

Первый в истории России паровоз был построен отцом и сыном Черепановым в 1834 году.



По общей протяженности железных дорог лидирует США. Страна вдоль и поперек опоясана железнодорожными полотнами общей длиной, близкой к 300 тыс. км. Это больше, чем общая протяженность железных дорог всех развитых западных стран, вместе взятых и примерно вдвое больше, чем железнодорожная сеть СНГ.

Наша страна тоже покрыта сетью железных дорог. И на сегодня железнодорожный транспорт остаётся самым распространённым видом передвижения, самым безопасным. Но, как и на общественном транспорте, на нем, имеются зоны повышенной опасности.

Опасные зоны:

- > вокзалы,
- > посадочные платформы,
- > вагон, в котором пассажиры совершают поездку,
- > железнодорожные пути,
- > переезды.

И как приятно с весёлой компанией мчаться в уютном вагоне, рассматривать бегущие за окном пейзажи, знакомиться с новыми людьми.

Надо знать, какие правила безопасного поведения необходимо соблюдать, как сделать путешествие безопасным, без опасных «неожиданностей», которые можно и нужно предвидеть.

Вокзал.

Почему он является зоной повышенной опасности? Какие опасности подстерегают здесь? (Место большого скопления людей (потеряться, отстать от попутчиков, стать жертвой преступления - грабежа, кражи, мошенничества, совершение террористических актов).

Поэтому нужно быть внимательным, не доверять незнакомым людям, держаться рядом с родителями, друзьями, договориться, где встречаться при опоздании или отставании (у вагона, кассы, справочного бюро).

Во время поездки нельзя забывать и о правилах поведения на территории станции.

Какие нарушения допускают дети?

1. Идут рядом с движущимся поездом.
2. Перебегают перед близко идущим поездом.
3. Перелезают под товарными вагонами.
4. Затевают игры на платформе.
5. Спрыгивают с платформы на рельсы.
6. Находятся на железнодорожных путях в районе автоматического стрелочного перевода.
7. Не пользуются пешеходными переходами.

Запомни основные рекомендации по поведению в поезде:

- > не пей напитков, предлагаемых незнакомыми людьми; ничего не покупай у них и не играй с посторонними на деньги;
- > будь вежлив с пассажирами и проводником, выполняй его законные требования и распоряжения, даже если они тебе не нравятся. В случае сомнения обратись к начальнику поезда, вежливо изложив ему суть проблемы;

- > чаще мой руки, особенно после выхода из купе и посещения туалета; не ешь невымытых фруктов и овощей; не пей сырую воду в пути и воду из случайных источников;
- > не трогай стоп-кран без крайней необходимости; не высовывай руки и голову из окна;
- > не трогай наружные двери, не стой в тамбурах и на подножках при движении поезда;
- > на остановках не уходи от поезда на расстояние больше того, которое ты сможешь пробежать за 10-15 секунд; не обходи стоящий поезд слишком близко от него — он может неожиданно тронуться;
- > не отходи от своего вагона, если поезд прибыл к островной платформе, на свободный путь может прибыть другой поезд, который закроет проход;
- > не выходи из дверей, открывающихся не на платформу, — так можно попасть под рядом идущий поезд.

Запомните:

1. Стой на расстоянии не менее 2 метров от края платформы (при прохождении скоростных поездов ещё дальше), иначе тебя может затянуть вихревой поток воздуха!
2. Не забирайся на опоры линии электропередачи, не прикасайся к спускам, идущим от опоры к рельсу, не трогай их руками, держись подальше от лежащих на земле электропроводов.
3. Не высовывайся из окон на ходу.
4. Не заскакивайте в вагон отходящего поезда.
5. Не выходи из вагона до полной остановки.
6. Нельзя перелезать через автосцепки!
7. Не подлезайте под вагоны!
8. Не прыгай с платформы на железнодорожные пути!
9. Следи за своими вещами.