

*Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:*

<https://stuservis.ru/kurovaya-rabota/123562>

**Тип работы:** Курсовая работа

**Предмет:** Философия

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение 3

1 История возникновения транспорта 5

1.1 Древнейшие времена и возникновение транспорта. Развитие транспорта в рабовладельческом обществе, при феодализме 5

1.2 Развитие транспорта в XIX 6

2 Историко-географическое развитие различных видов транспорта 9

2.1 Железнодорожный транспорт. Электровозы и тепловозы. Метрополитен. Автомобильный транспорт 9

2.2 Воздушный и водный транспорт 10

Заключение 14

Список используемой литературы 16

### Введение

Первым массовым транспортным механизмом являлась паровая машина, которая была изобретена в конце XVII века. Паровой двигатель быстро развивался, соединялся с разными исполнительными и вспомогательными механизмами и формировал средневековые мастерские и мануфактуры в заводы. Стали появляться паровозы, пароходы и локомобили. В 1825 году Жиффар (Франция) подвесил паровой двигатель с воздушно-винтовым двигателем к воздушному шару, которому придавал форму сигары. Данный аппарат мог передвигаться не только по вертикали, но и по горизонтали. Так был изобретен дирижабль. Спустя 30 лет А. Ф. Можайский установил облегченную паровую машину с тремя воздушными винтовыми двигателями на крылатый аппарат – самолет Можайского, который мог отрываться от земли с человеком на борту и передвигаться на несколько метров.

На английских и французских полях в середине XIX века стали появляться колесные машины с паровыми двигателями для сельского хозяйства. Эти машины заменяли десятки лошадей. В 1779 году военный инженер Ж. Кюньо (Франция) создал паровую повозку, которая могла перевозить груз до трех тонн по дороге. Чуть позже паровые машины стали использоваться вместо лошадей. Но, к сожалению, у таких машин были серьезные недостатки – громоздкость, сложность в эксплуатации, неэкономичность. Часто при неисправности машины взрывались как бомбы. XIX век также использовал паровую машину и совершенствовал ее, но создавались и электромотор, двигатель внутреннего сгорания (ДВС). Гефнер-Альтенек (Германия) в 1827 году создал электрическую машину-генератор, которая могла трансформироваться в электрический двигатель. М. О. Доливо-Добровольский и другие ученые помогли приобрести электродвигателям особую значимость, высокий КПД и компактность стали приходить на смену паровым машинам в производстве. К недостаткам электродвигателей относилось то, что они были зависимы от источников питания, это ограничивало использование данного изобретения на транспорте. Достоинства электродвигателей, возможность обходиться без стационарных источников энергии интегрировали в себе ДВС. Это определило ускорение технического прогресса в начале прошлого столетия, сделало реальностью мечты многих ученых. Н. А. Отто (Германия) создал в 1876 году ДВС, который работал на газе. КПД этого двигателя были в 3 с лишним раза выше, чем у паровых машин того времени. Р. Дизель спустя 20 лет создал ДВС другого типа с воспламенением рабочей смеси не от электрической искры, как у Н. Августа, а от сжатия.

Двигатель Дизеля продемонстрировал еще более высокое значение КПД. И тогда же в Германии стали оборудовать колесные экипажи.

Целью данной работы является рассмотрение истории транспорта.

Задачи:

- описать этапы развития транспорта в рабовладельческом и феодальном обществе;
- рассмотреть развитие транспорта в XIX веке;
- проанализировать историко-географическое развитие разных видов транспорта.

## 1 История возникновения транспорта

### 1.1 Древнейшее время и возникновение транспорта. Развитие транспорта в рабовладельческом обществе, при феодализме

Люди стали задумываться о средствах передвижения, о комфорте передвижения, быстроте уже достаточно давно. Еще в условиях первобытного общества, когда стали появляться зачатки общественного разделения труда, потребность в транспорте была невелика. Транспортные средства были достаточно примитивными – вьюки, катки для особо тяжелых грузов, выдолбленные деревянные стволы и плоты. В рабовладельческом обществе, когда широко применялся и использовался труд рабов, транспорт сделал шаг вперед в своем развитии. Государства с рабовладельческим типом вели военные действия за покорение других стран, получение с них дани, захват рабов. Потребности в ведении войны, в управлении войной требовали развития транспорта. В Китае, Персии, Риме создавались мощные дороги для целей военного характера. Римские военные дороги насчитывали десятки тысяч километров, остатки их сохранились и сейчас. Развивался обмен, торговля рабами, продовольствием, непродовольственными товарами. Создавались города на Средиземном море – Финикия, Карфаген, где была развита торговля. Развивалось морское судоходство, появлялись гребные, а после и парусные суда. Морские суда, в особенности военного назначения, в Античности достигали огромных размеров, в конкретных случаях имели тысячи гребцов-рабов.

Купцы предпочитали суда парусные или парусно-гребные меньших размеров, которые не требовали такого огромного количества гребцов и имели большие места для размещения грузов. Сухопутно товары транспортировались при помощи рабов-носильщиков, применялись вьюки или 2-4-х колесные повозки. При рабовладельческом хозяйстве транспорт не был отдельной отраслью. Транспортные средства, как и другие производственные средства, принадлежали рабовладельцу. В обмене транспорт был связан с торговлей. Купцы были собственниками средств транспорта.

Список используемой литературы

- 1) Аблеев С. Р. История мировой философии/ С. Р. Аблеев. — М.: Издательство Юрайт, 2018. — 318 с.
- 2) Авиация России. — М.: Дом Славянской книги, 2008.
- 3) Багдасарьян Н. Г. История, философия и методология науки и техники / Н. Г. Багдасарьян, В. Г. Горохов, А. П. Назаретян ; под общ. ред. Н. Г. Багдасарьян. — М. : Издательство Юрайт, 2019. — 383 с.
- 4) Бессонов Б. Н. История философии/ Б. Н. Бессонов. — М.: Издательство Юрайт, 2019. — 278 с.
- 5) Бессонов Б. Н. История и философия науки/ Б. Н. Бессонов. — 2-е изд., доп. — М. : Издательство Юрайт, 2019. — 293 с.
- 6) Виргинский, В. С. Очерки истории науки и техники / Виргинский В. С., Хотеев В. Ф. -М. : Наука, 1993. - 288 с.
- 7) История транспорта/ Е. А. Шутикова ; Моск. гос. ун-т путей сообщ. (МИИТ). - М. : Моск. гос. ун-т путей сообщ. (МИИТ), 2005
- 8) Кершенбаум, В. Я. Горизонты транспортной техники / Кершенбаум В. Я., Фальк В. З. - М. : Транспорт, 1998. - 256 с.
- 9) Кириллин, В. А. Страницы истории науки и техники / В. А. Кириллин. - М. : Наука, 1996. -511 с.
- 10) Кологривая И.Е. История развития железнодорожного транспорта: учебно-методическое пособие / И.Е. Кологривая - Хабаровск: ДВГУПС, 1998.
- 11) Павловский, И. Г. Проблемы и перспективы развития транспорта / И. Г. Павловский. - М. : Транспорт, 1990. - 125 с.
- 12) Пономарев А. Н. Советские авиационные конструкторы. — М.: Воениздат, 1980. — 247 с.

*Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:*

<https://stuservis.ru/kurovaya-rabota/123562>