

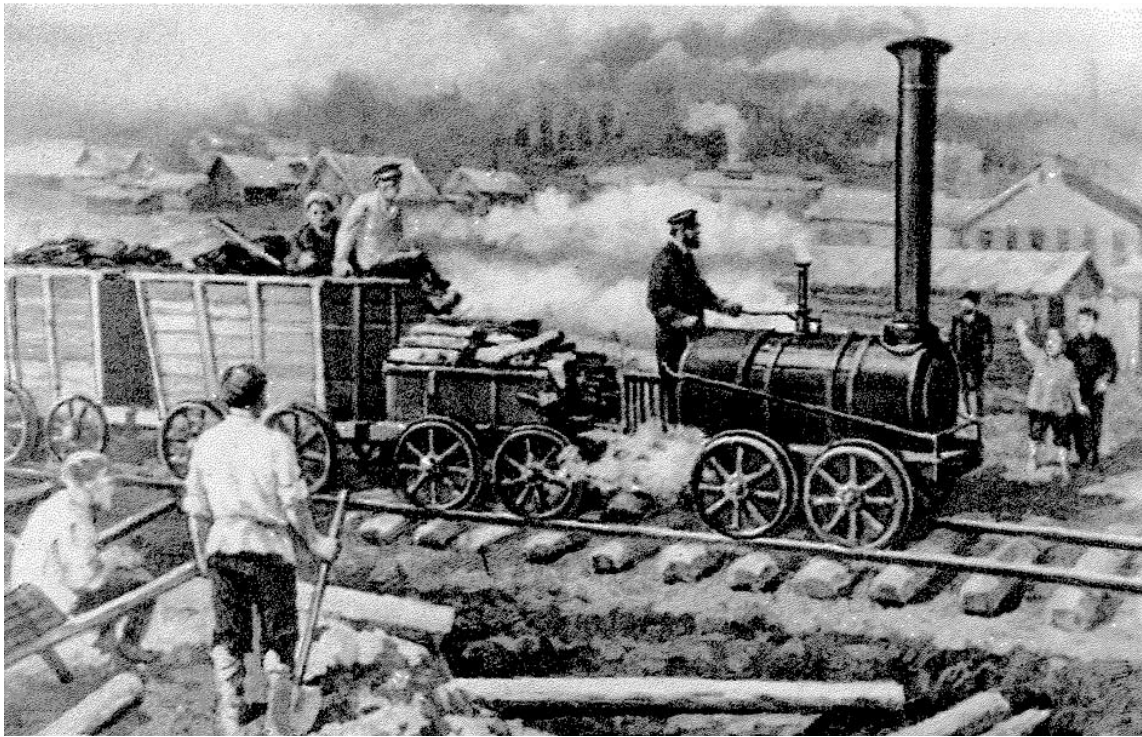


Рис. 2.17. Железная дорога Е.А. и М.Е. Черепановых

В день открытия Царскосельской железной дороги 30 октября (11 ноября) 1837 г. состав из восьми вагонов с паровозом впереди стоял у перрона здания станции. По приглашению членов правления дороги пассажиры заняли свои места и в 12 ч 30 мин по удару колокола поезд, управляемый Ф.А. Герстнером, плавно отошёл от платформы. Средняя скорость движения составляла примерно 30 км/ч, а максимальная достигала до 60 км/ч. Ко дню открытия на Царскосельской железной дороге находились шесть паровозов, 44 пассажирских и 19 грузовых (товарных) вагонов. Царскосельская железная дорога оставалась в России единственной рельсовой дорогой общего пользования на протяжении 15 лет (рис. 2.18).

Царскосельская дорога стала опытным полигоном транспортного строительства. В 1841 г. на ней проводились исследования с целью установить значение коэффициента сцепления колёс паровоза с рельсами, что требовалось при проектировании новых магистралей. В 1843 г. здесь организовали испытание паровозов нескольких зарубежных фирм, чтобы выбрать прототип для производства на Александровском заводе в Петербурге.

Жители Петербурга высоко оценили этот новый вид транспорта. Однако эта пригородная линия не позволяла определить экономическую эффективность магистральных дорог, дать оценку доходности грузовых и пассажирских перевозок. В передовых же странах Европы и Америки интенсивно развивалось строительство железных дорог. В России с возрастающей потребностью промышленности и торговли продолжалось противоборство между сторонниками железных дорог и водных путей сообщения. Требовалось научно и объективно обобщить опыт эксплуатации построенных рельсовых линий и всесторонне исследовать их экономические показатели.

С этой целью в июне 1837 г. были командированы за границу на 15 месяцев профессора Института Корпуса инженеров путей сообщения *П.П. Мельников* и *С.В. Кербедз*.