

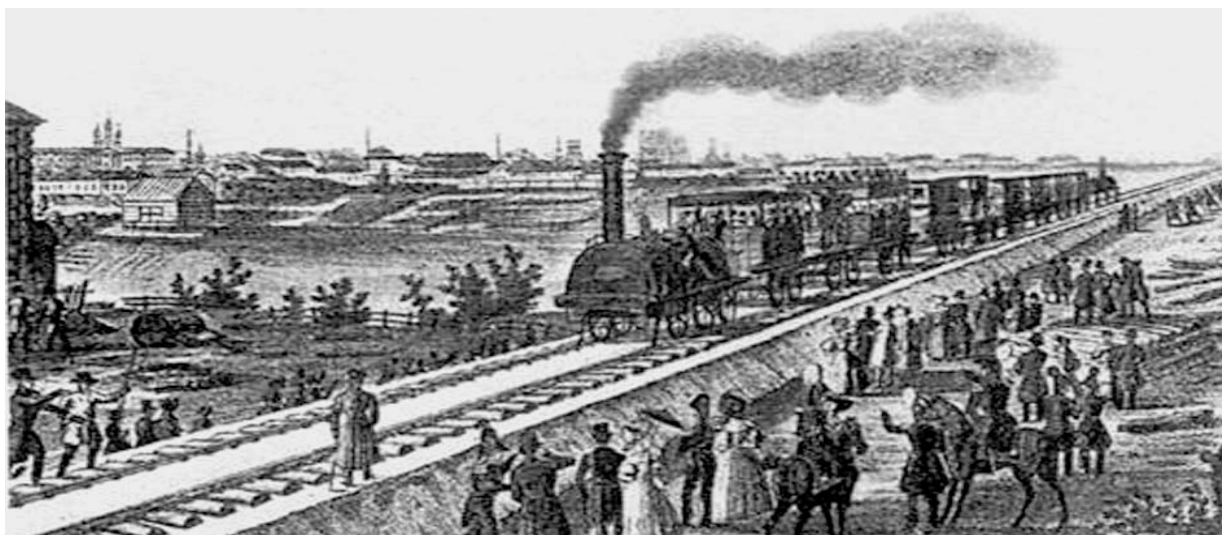


Рис. 2.18. Первый поезд на линии Санкт-Петербург – Царское Село (1838 г.)

После ознакомления с опытом работы зарубежных железных дорог, а также прослушав лекции и беседы деятелей науки и техники, в том числе Дж. Стефенсона, профессора составили подробный технический отчёт, изложив в нём обзор увиденного и результаты собственных исследований по коренным транспортным проблемам.

Вторая командировка профессоров института полковника *И.О. Крафта* и подполковника *П.П. Мельникова* была организована в США на один год, где они подробно изучили строящиеся и эксплуатируемые железные дороги и установили научные контакты со многими специалистами.

Они знакомили русскую общественность с опытом строительства и эксплуатации американских железных дорог.

Глубокая эрудиция и результаты командировки позволили П.П. Мельникову в работе «Численные данные относительно железных дорог и применение их к дороге между Петербургом и Москвой» дать научное технико-экономическое обоснование строительства Петербург-Московской железнодорожной магистрали.

Строительство её протяжённостью 650 км было начато в 1843 г. Первого ноября 1851 г. самая большая в мире по протяжённости двухпутная железная дорога была открыта, и по ней из Петербурга в Москву отправили «народный» поезд. Так начала работать первая русская магистраль, являющаяся частью Октябрьской железной дороги. Эта магистраль была крупнейшим инженерно-техническим сооружением середины XIX века, опыт стройки которой сыграл большую роль в развитии железнодорожного строительства, способствовал экономическому и общественному развитию России.

К 1860 г. железнодорожная сеть России имела протяжённость около 1590 км, а во всем мире насчитывалось почти 108 тыс. км железных дорог, в том числе в США – более 49 тыс., в Великобритании – около 17 тыс., в Германии – около 11 тыс. км. К 1875 г. в России было проложено свыше 20 тыс. км железных дорог, к концу XIX столетия длина сети составила 53,2 тыс. км, а в начале с 1900-х гг. было построено 22,6 тыс. км.

Более полутора столетий прошло с тех пор. Неузнаваемо изменились за это время железные дороги в мире и особенно в нашей стране, ставшей поистине железнодорожной державой.

Вплоть до конца XIX века на железных дорогах единственным типом локомотива был паровоз.