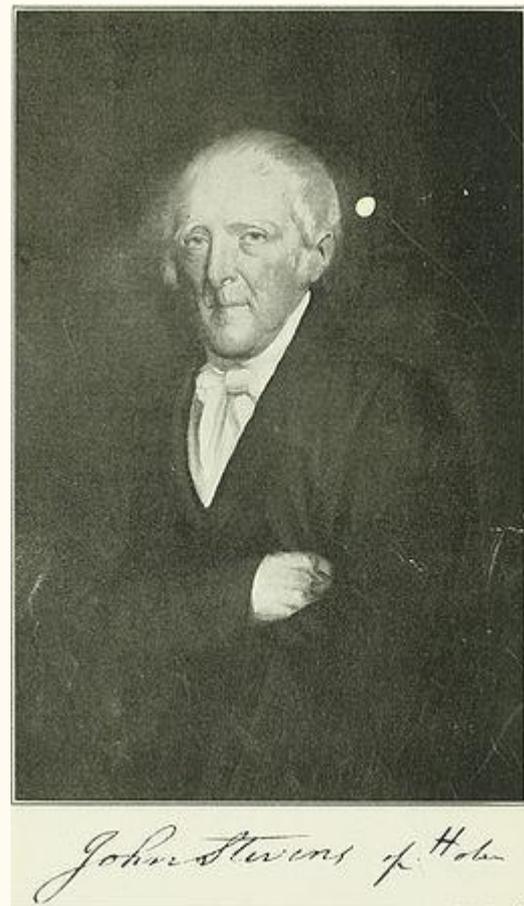


История железнодорожного транспорта США

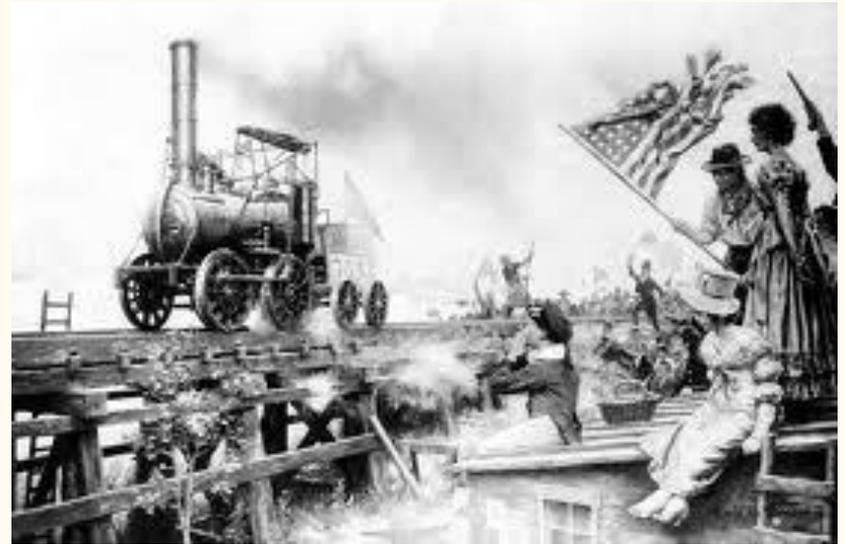
*Липкина Камила.
ЮТТ-414*

История

Железнодорожная история США берет свое начало с 1815 года, когда полковник Джон Стивенс получил т.н. железнодорожную хартию на строительство железнодорожной компании Нью-Джерси (*New Jersey Railroad Company*), которая позже станет частью Пенсильванской железной дороги (*Pennsylvania Railroad*).



Построить железнодорожные пути не составляло особого труда. Куда хуже дело обстояло с локомотивами. Тогда в 1826 году всё тот же Стивенс сконструировал и провел первые испытания своего парового локомотива «Steam Wagon» (которые называли «a steam-powered horse carriage» — паровая конка).



В 1830 году произошло событие, положившее начало развитию пассажирским перевозкам в Соединенных Штатах: в штате Мэриленд между городами Балтимор и Огайо начали курсировать первые в Штатах пассажирские поезда.



Однако общественность считала паровые машины «Сынами дьявола» и что путешествие на них, кроме «сотрясения мозга», ни к чему не приводит.

Ярким примером служит эксперимент, точнее соревнование, между паровозом и пароходом. Условия состязания были невероятно просты: пройти определённый путь как можно быстрее. Для этого был выбран маршрут между городками [Цинциннати](#)

и [Сент-Луи](#).

Расстояние по воде составляло 702 мили

и было преодолено пароходом за 3 дня.

Паровоз же затратил всего 16 часов, да

и расстояние ему пришлось пройти

всего в 339 миль!





Термин «железная дорога» стал очень популярным в американском обществе. Например, аболиционисты использовали это понятие в 1850-х годах в США в своих целях: так они называли тайную организацию («Подпольная железная дорога»), деятельность которой заключалась в оказании помощи беглым неграм и «переправке» их с Юга на Север США.

История железнодорожного строительства США

Это история мобилизации общественных ресурсов и природных богатств страны в пользу кучки железнодорожных магнатов. Еще до начала строительства железнодорожным компаниям были предоставлены правительственные субсидии из расчета от 16 до 48 тыс. долларов на каждую милю будущего пути. Трассу при этом определяли сами компании и естественно постарались максимально ее удлинить, в результате железные дороги оказались чрезвычайно извилистыми, впоследствии их пришлось спрямлять. Кроме того, компаниям предоставлялась в собственность земля на 10 миль в каждую сторону от прокладываемой дороги. Так, владельцы железных дорог получили в собственность за 1870—1880 гг. 242 тыс. кв. миль земли, в то время как переселенцы согласно Гомстед-акту (за этот период) — только 65.

Спасибо За Внимание!

