

УРАЛЬСКИЙ
СЛЕДОВЫМ-84



12 ДЕКАБРЬ

России на века

Марлис
РАФИКОВ

Фото на 4-й стр. обложки
А. Лысякова и автора



В фондах Государственного архива Свердловской области обнаружены до сих пор не известные документы, относящиеся к созданию отцом и сыном Черепановыми первого русского паровоза: подлинный чертеж этого «пароходного делижанца» или «пароходки», как тогда его называли, и письмо Д. Белова, одного из управляющих Нижнетагильскими заводами.

Архив словно бы сделал подарок 150-летию первого паровоза в нашей стране, отмеченному осенью этого года.

Найденные документы заставляют иначе смотреть на некоторые факты биографии Черепановых, истории «пароходки»; чертеж, в частности, меняет сложившееся представление о внешнем виде машины, а письмо Д. Белова заводладельцу П. Демидову уточняет дату рождения «делижанца».

Ефим

В один из дней 1774 года в Нижнем Тагиле (тогда город назывался Нижне-Тагильском), в поселке Выйского завода, на свет появился мальчик, которого назвали Ефимом. В ту пору его отцу, Алексею, стукнуло двадцать четыре. В семье Черепановых радовались рождению первенца. Алексей видел в нем будущего помощника.

Жизненный путь Ефима, как и большинства его ровесников, был заранее известен. Это — поденщина. Работа на заводе, в нее мальчики впрягались с 8—10-летнего возраста. Ребятишкам поручали уборку цехов и территории завода. После такого «крещения», когда они немного подрастали и крепили, пацанов допускали к перевозке медных чушек и руды на вагонетках. Попасть в подмастерье, затем стать мастером — такая судьба светила немногим.

Алексей Петрович Черепанов даже в мыслях не допускал, что его сын Ефим когда-то станет мастером. Ведь он сам, сын дровосека, специальности не имел. Для того, чтобы прокормить семью, не чурался никакой работы: валил лес на дрова, которые затем сжигали в уголь; копал землю,

подвозил руду и уголь на заводе. Когда сын подрос и созрел для заводского труда, отец стал брать его с собой, чтобы приобщить к тому, что сам неплохо умел делать.

Ефим свою трудовую жизнь начал с «мусора». Бывало, когда подбирал окалину с пола цеха, невольно задерживал внимание на машинах и механизмах, сколько бы возможно с интересом и любопытством следил за их работой. Хотелось познать эти громоздкие, словно живые, машины, которые легко, будто тесто, мяли металлы, точили запросто железо и чугун. Уже с малых лет Ефима тянуло туда, где что-либо делали кузнецы, слесари, плотники, столяры. И он сам, подражая им, мастерил то, на что хватало его детской фантазии.

Время, совпавшее с детством и юностью Ефима, было особенное. Он рос в окружении замечательных мастеров, предки которых по указу Петра Первого были призваны «строить заводы на уральских землях и делать пушки, мортиры, снаряды, сабли, тесаки, фузек, палаша, копыя, латы, шляпки, проволоки, сталь и иные снасти». И они быстро научились строить не только добротные заводы и машины, добывать руду, плавить металл, ковать оружие, но и делать прекрасные «иные снасти». Уральские мастера создавали передовую для того времени технику, были смекалистыми.

Ефим Черепанов, вероятно, знал талантливого слесаря Егора Григорьевича Кузнецова (Желинского). Наверное, любознательный подросток видел и восхищался оригинальными «астрономическими часами» тагильского умельца, которые были изготовлены в 1775 году. Они показывали время суток, положение солнца, фазы луны, год, месяц, число...

Известно, что Кузнецов сделал и музыкальные дрожки. На изготовление их умелец потратил шестнадцать лет.

В Нижнем Тагиле жил почти ровесник Ефима племянник Е. Г. Кузнецова — Артамон Елизарович Кузнецов (родился в 1778 году), которому в последнее время стали приписывать авторство создания первого уральского велосипеда.

История сохранила имена только самых знаменитых мастеров-умельцев. Можно предположить, что их тогда было гораздо больше, и своим талантом эти самородки, естественно, оказывали влияние на развитие технической мысли.

Навсегда запомнился Ефиму тот день, когда отец привел его в «меховую фабрику». Так называлась фабрика по выделке воздухоудерживающих мехов, куда Алексею удалось устроить сына учеником.

Первой в своей жизни специальности Ефим учился не только по принципу «делай, как я». В эти годы он, по-видимому, и обучился грамоте. При Нижнетагильском заводе существовала цифирная школа для служительских детей, переведенная из Невьянска. Дети, несмотря на сословное различие родителей, могли общаться друг с другом, как говорят теперь, обмениваться информацией. Или кто-то из грамотных по просьбе отца мог научить Ефима читать и писать. И, как одаренная личность, он самостоятельно познавал азы книжной мудрости. В ту пору в Нижнем Тагиле было сравнительно много книг по механике, в домах служащих имелись журналы и книги, выписанные из Петербурга и Москвы.

О том, что Ефим был прилежным учеником, говорит то, что к двадцати годам его уже поставили мастером на этой же «меховой фабрике». Через четыре года «мехового мастера» направили на строительство железнодорожного завода на Карельском перешейке, где он пробыл три года. На возведение этого завода Демидов послал самых лучших специалистов. Хотя Ефим был молодым мастером, ему поручили ответственное дело — сооружение воздухоудерживающих мехов, с чем Черепанов справился успешно. Здесь же, поскольку железнодорожный завод строили с нуля, Ефим познал искусство возведения плотин. Это и послужило, видимо, толчком к тому, что после приезда в Нижний Тагил он высказал желание обучаться мастерству строительства плотин. Но только в 1806 году его приняли в плотинные ученики. Видать, он и здесь, на новом поприще, быстро сумел доказать, на что способен, потому что уже через год Ефима Черепанова назначают плотинным мастером.

Как подтверждают факты из дальнейшей жизни Черепанова, он не успокоился на этом. Плотинный мастер имел доступ ко всем машинам, и это позволяло ему изучать их, уметь их налаживать. В 1812 году Ефима направили на Нижнетагильский завод, где он «устроил катальные машины». Все это говорит о широте его интересов.

Плотинный мастер все чаще задумывался над тем, как сделать работу завода независимой от уровня воды в реке, от погоды, то есть хотел силу воды, дающую жизнь машинам и механизмам, заменить силой пара, которого можно иметь сколько угодно.

Алексей

В претворении в жизнь задумки Ефима заметную роль сыграл его брат Алексей, хотя он и был на двенадцать лет младше.

Они росли вместе. И после женитьбы Ефима братья жили в одном доме с родителями. Характер у Алексея, в отличие от старшего брата, был веселый и озорной. Грамотой Алексей овладевал легко, особую склонность проявлял к черчению и рисованию. Рисунки и чертежи, которые он делал с натуры, зримо и точно передавали конструкцию машины. Радовался его успехам и Ефим, потому что ему нужен был толковый помощник.

Умение прекрасно рисовать и чертить помогло Алексею совершить первую в жизни поездку по России. Его мастерство привлекло внимание начальства, и в 1813 году Алексея направили в Петербург, чтобы искусный чертежник при знакомстве с тамошними заводами скопировал новинки оборудования. Именно во время этой неожиданной поездки Алексей первым из семейства Черепановых встретился и беседовал с Демидовым.

Педантичному заводовладельцу не сразу понравился весельчак Черепанов-младший. Но все же проникательный Демидов оценил его, доверил ответственные дела.

Вторая встреча Алексея Черепанова с Демидовым произошла через год, снова в Петербурге. Она в некоторой степени повлияла и на судьбу Ефима Черепанова. Демидов хотел внедрить на своих заводах паровые машины, которые уже начали появляться на Урале. Надо полагать, заводчик интересовался и тем, есть ли в Нижнем Тагиле мастера, способные соорудить такие устройства. По всей видимости, Алексей рассказал ему о своем старшем брате. И Демидов вручил Алексею письмо: «По просьбе подателя сего Алексея Черепанова и в надежде на будущие его заслуги, сделайте прибавочку жалования брату его Ефиму по соразмерности... Алексей сказывал, что он получает только 70 рублей, то для чего не прибавить, если он усердный».

Демидов пишет в Нижний Тагил, что можно построить паровую машину в том случае, если дать в помощь «хороших мастеров, знающих каждый свое дело». И далее: «Черепанов поможет и другие плотинные». Здесь речь, скорее всего, идет о Ефиме Черепанове.

Миرون

Миرون стал помощником отца — главного механика, как только Е. А. Черепанова назначили на эту должность. Девятинадцатилетний, коренастый, небольшого роста, полный сил и энергии, он брался за любую работу.

С малых лет Мирон интересовался техникой,

с удовольствием бывал с отцом на заводе. Став плотинным учеником, полюбил шум машин и грохот молотков. Заводскую школу он не посещал, читать, рисовать, считать и чертить его научили отец и дядя.

«Сын его (Е. Черепанова.— М. Р.),— писал Демидов,— имеет склонность к познанию устройств заводских и самой химии и может быть отцу помощником для черчения планов. Практика его сына нужна очень, как собственно для него, равно и для моих польза... Со временем может исправлять должность отца своего, которая требует большой опытности и познания заводских устройств». А о Ефиме Черепанове заводоладелец говорил, что «другого человека ему подобного на заводах нет...» Самому Ефиму Демидов писал: «Старайся заблаговременно приучить своего сына к тому, что тебе сейчас известно, дабы, когда ты не в силах будешь действовать, он мог занять твое место».

Мирон с жадностью и с увлечением перенимал отцовское многосложное искусство. В свои двадцать два года он получил назначение на должность плотинного мастера Выйского завода. А вскоре, в 1825 году, ему выпало отправиться сначала в Петербург, а затем вместе с отцом в Швецию «для просмотра машин, коими вытягивается вода из рудников».

Возвратившись из этой «командировки», Е. А. и М. Е. Черепановы составили чертеж совершенно новой паровой машины, строительство которой было успешно закончено в декабре 1827 года, а с февраля следующего года насос, подсоединенный к ней, стал выкачивать воду из Анатолевской шахты.

«...Труды мои и сына моего увенчались, и даже сверх чаяния моего, совершенно успехом! Она пошла в действие, как лучше нельзя желать»,— написал Черепанов после этого Демидову.

Первый паровоз

После такого успеха Мирон окончательно увлекся паровыми машинами. «А ежели котел поставить на колеса, и чтобы их крутила сила пара? Ведь отец как-то рассказывал, что видел такую подвижную паровую машину в Англии, которая перевозила каменный уголь, двигаясь по колесопроводам»,— рассуждал Мирон. Его единомышленником стал Фотий Швецов, который в 1830 году встал во главе Медного рудника.

Еще в 1828 году Швецов указывал петербургским приказчикам Демидова на необходимость устройства «хотя бы на небольшом расстоянии чугушной дороги». Со временем он окончательно убедился в верности своей мысли и в письме от 1 января 1830 в Петербург выразил просьбу: «...предоставить нам необходимые для этого средства и материалы. Я выберу для нее место

от нового медного рудника до Выйского завода...»

Мирон, держа совет с отцом, решал множество проблем. Что сделать, чтобы паровой двигатель стал легким? Какими должны быть колеса? А рельсы, по которым станет двигаться «паровая телега»? И вообще, как она должна выглядеть? И однажды Мирон прочитал в газете «Северный муравей» любопытное выступление профессора Н. П. Щеглова, в котором и нашел первые ответы на свои вопросы. Это была обзорная статья о существующих в России и за рубежом железных дорогах. Автор подробно описал Змеиногорскую дорогу на конной тяге, построенную на Алтае.

Не исключено, что в одном из журналов Мирон мог встретить рассказ о Стефенсоне, который положил начало железнодорожному транспорту в Англии.

Начатую Миронем работу по созданию «паровой телеги» прервала срочная поездка в Англию, куда его направили в 1833 году для ознакомления с достижениями английской металлургической промышленности.

Путешествие стало толчком для строительства паровоза. Видимо, в Англии М. Е. Черепанов познакомился с паровозами, видел «Ракету» Стефенсона. Ведь к тому времени, когда Мирон путешествовал, железная дорога вошла в жизнь англичан.

На Урал М. Черепанов вернулся с письмом из петербургской конторы: «Здепняя контора признала справедливым за усердие оказываемое Миронем Черепановым по части своей и для поощрения к трудам на будущее время наименовать его механиком Нижне-Тагильских заводов, так чтобы отец его почитался при оных впрдъ первым, а он вторым».

...Между тем он, по пристрастию своему, как и отец его, к паровым машинам, надеется быть в состоянии устроить паровые телеги для перевозки тяжестей. А поэтому дать ему способ таковы из-за нужнейших работ приготовить — одну для употребления при заводах, а другую для присылки сюда на показ. К чему, может быть, пригодится и давно Черепановым уже начатая».

Естественно, потребность в создании паровозов была вызвана производственной необходимостью, требованием времени. Для их строительства, кроме желания, в Нижнем Тагиле имелась техническая база — «механическое заведение» Черепановых.

Словом, у Черепановых для воплощения идей в металл была передовая техническая основа. И работа по созданию паровоза закипела. О некоторых этапах сооружения детяца Черепановых можно проследить по рапортам в Главную заводскую контору, которые уходили из Нижнего Тагила в Петербург каждые две недели. Рапорт 24.12.33—07.01.34 гласит: «Ко вновь строящемуся

пароходному делижанцу приготавливаются деревянные модели, по коим отливаются чугунные и железные припасы...»

В рапорте 13.02.34—04.03.34 сообщалось: «...оного парохода паровой котел лопнул».

Рапортом 24.06.34—08.07.34 в Петербург доносят: «Вновь строящийся пароходный делижанец с успешностью отстройкою оканчивается...»

В следующем рапорте 05.08.34—19.08.34 записано: «Пароходный делижанец отстройкою совершенно окончен, а для ходу оного строится чугунная дорога...»

Вот как описывает известный советский историк профессор В. С. Виргинский первый рейс первого русского паровоза «по чугунке». Это было в начале сентября 1834 года.

«Из деревянного сарая выехал «пароходный делижанец». Густой дым валит из высокой трубы приземистого, короткого паровоза, блестящего на солнце ярко начищенными медными частями. На узкой площадке за паровозной топкой стоял сосредоточенный, проникнутый сознанием важности происходящего события Мирон. Правая рука его крепко сжимала рычаг механизма управления. К паровозу был прицеплен небольшой «фургон» (тевдер) с запасом дров и воды, а также открытая повозка, в которой могли разместиться желающие прокатиться по черепановской «чугунке».

...Этот день был днем рождения русского парового сухопутного транспорта».

Первый рейс в описании В. Федоровой: «В сентябре 1834 года первый русский паровоз пробежал по чугунным «колесопроводам» свои первые двести сажен. Это расстояние паровоз пробежал в полторы минуты».

А вот новый документ — обнаруженное в архиве письмо, которое уже выше упоминалось, — утверждает, что самый первый пробег «пароходки» состоялся чуть раньше.

«Пущена пароходка...»

Новые, до сих пор неизвестные документы, найденные в Государственном архиве Свердловской области, о которых говорилось в начале повествования, проливают свет на события, связанные с завершением строительства первого паровоза Черепановых.

Обнаруженное письмо, о наличии которого никто, нигде и никогда не упоминал, раскрывает глаза на многое. Это письмо, написанное 29 июня 1834 года и подписанное управляющим Д. Беловым, свидетельствует о том, что П. Н. Демидов лично и живо интересовался ходом строительства «пароходки» (так назван паровоз в письме) и при этом не доверялся только «двухседмичным сведениям», а сам писал письма.

Вот строки из нового архивного документа:

«На письмо ваше от 8 июня имеем честь уведомить: сего дня (т. е. 29 июня 1834 года — 12 июля по новому стилю.— М. Р.) пущена пароходка в действие (разрядка моя.— М. Р.), устраиваемая Мироном Черепановым, которая может ходить по чугунной и деревянной дорогам и по последней пробежала до 25 сажен (или до 62 метров.— М. Р.)».

Если такой факт стал причиной для срочного написания письма заводовладельцу, то он, можно смело утверждать, был значительным и долгожданным. Ведь «пущена пароходка в действие», которая «оживила» впервые и поехала сама по дороге, значит, родилась. Потому, со ссылкой на новый документ, 11 июля можно назвать днем рождения первого русского паровоза Черепановых.

Ход рассуждений приводит к мысли, что деревянные рельсы, по которым впервые пробежал «пароходный делижанец», представляли собой участок дороги для испытаний. И не только. Поскольку паровоз строили на Выйском заводе в «механическом заведении» Черепановых, то его еще нужно было затем оттуда вывезти на большую дорогу, то есть на ту, которая в это время сооружалась тут же, рядом с заводом, на Выйском поле. А участок полотна длиной 50—60 метров вполне мог «дотянуться» до первой тагильской «чугунки».

Следующие строки письма сообщают: «Черепанов утверждает, что за всем его старанием окончить пароходку устройством всех принадлежностей ранее января месяца следующего года не может потому, что нужно переделать котел, вновь сделать насос для накачивания воды и другие нужные к оной вещи...»

Выходит, что после первого пробега обнаружилась дефекты. Не без этого. Ведь паровоз-то первый раз сделал свои «шаги». К первому испытанию, очевидно, был построен только паровоз, без вагончиков. В письме есть слова, косвенно подтверждающие это предположение: «...окончить пароходку устройством всех принадлежностей». Под «принадлежностями» можно предполагать фургон-тевдер для дров и воды, а также повозку для пассажиров. Тем более для первого опытного пробега — расстояние-то короткое — они, в общем-то, были ни к чему.

Это же письмо подтверждает тот факт, что первый паровоз делался для показа в столице: «По мнению нашему отправить оную можно следующей весной на караване, ибо если отправить оную сухопутно, то она в Петербурге не ранее может быть первых чисел марта. Доставка же оной будет стоять довольно дорого потому, что оная весит около 150 пудов (около 2,4 тонны.— М. Р.)».

Таким образом, благодаря письму впервые стал известен вес изобретения Черепановых. Первенец России на паровой тяге оказался удивительно

легким. Напомним, что первый английский паровоз был в два с лишним раза тяжелее — 5 тонн. Не легче были и творения отца и сына Стефенсонов.

В последней архивной находке самое бесценное — хорошо сохранившийся подлинный чертеж паровоза Е. А. и М. Е. Черепановых. Он меняет наше сложившееся представление о первом «пароходном делижанце» России.

С листа слегка пожелтевшего ватмана перед нами во всей своей первоизданной красе предстает легкое и изящное сооружение, отличающееся от того, что мы привыкли видеть в музеях, на фотографиях, на картинах художников, в учебных пособиях и на страницах книг за подписью: «Первый русский паровоз Черепановых».

Чертеж выполнен в двух проекциях: вид сбоку и вид спереди. Чувствуется, что изобретатели проявляли заботу о том, чтобы их техническая мысль была воплощена в металле красиво. Во всем чувствуется соразмерность, гармония, что придает конструкции легкость и красоту. Сразу бросается в глаза, что у паровоза разные по величине колеса: передние меньше, чем задние — ведущие, соединенные через передаточный механизм с цилиндрами, в которых пар задает движение, которое передается затем на колесную пару.

Решетка ограждения площадки перед топкой имеет круглую форму, вернее, представляет собой отрезок круга, соединенного с центром тонкими железными прутьями.

Дымовая труба паровоза заканчивается своеобразной короной.

Но что поражает при первом же взгляде на чертеж — это его красочность. Он выполнен разноцветными красками. Паровоз предстает серо-желто-голубым и зеленоватым. Чертежники того времени применяли прием красочного выделения деталей, изготовляемых из разных материалов.

Кто же был чертежником? Об этом гласит надпись: «С натуры снимал и чертил Аммос Черепанов».

Оригинальный чертеж сообщает интересные и значительные подробности. По нему мы представляем не только внешний вид «пароходного делижанца», но и его точные размеры. Они даны в футах (фут = 30,48 см).

В. С. Виргинский писал, что, «к сожалению, в нашем распоряжении нет пока подлинных чертежей «сухопутных пароходов», а потому о деталях их устройства можно судить лишь по моделям и реконструкциям». В музее Управления Тагильских заводов вплоть до начала XX века хранилась модель паровоза Черепановых. Петербургский инженер Н. Р. Тонков снял тогда чертеж с этой модели, вскоре отправленной в Петербург. Тонков составил на основе чертежа модели схему-реконструкцию паровоза, восполнив недостающие, по его мнению, детали на основе лите-

атурных данных, и опубликовал эту схему в «Горном журнале» за 1902 год. Она и была до сих пор единственной известной схемой паровоза Черепановых.

Конечно, сейчас, когда имеется подлинный чертеж, снять точные размеры и восстановить первоизданный вид первого «пароходного делижанца» — дело нехитрое. Давайте это интересное и полезное занятие оставим специалистам. А нетерпеливым и любознательным читателям можем назвать некоторые размеры паровоза (для удобства запоминания цифры округлены):

Длина паровоза (от переднего до заднего буфера) — около пяти метров.

Высота дымовой трубы почти три метра.

Длина котла немногим меньше двух метров.

Диаметр котла около метра.

Диаметр заднего колеса почти 1 метр.

Диаметр переднего колеса 0,8 метра.

На чертеже Аммоса шпала делит длину рельса пополам, а концы чугунного «бруса» также опираются на шпалы, образуя небольшой стык между следующими «чугунками». Отрадно отметить, что паровоз по черепановской дороге двигался плавно в отличие от его английских собратьев, потому что путь имел меньше стыков. К тому же уральская железная дорога была более устойчивая для состава — ее колея шире, чем в Англии.

Аммос

Каким он был, Аммос Черепанов, который донес до нас образ первого русского паровоза? Он сын младшего брата Ефима Черепанова — Алексея, о котором выше уже было сказано. Аммосу не стукнуло даже года, как неожиданно скончался его отец (1817 год). Историки предполагают, что Аммос воспитывался под благотворным влиянием Ефима и Мирона. Его, как сына «служителя», приняли в 1825 году в Выское заводское училище. Из «заводских письменных дел» Аммосу больше всего нравились рисование и черчение. Правда, он и по другим дисциплинам преуспевал.

В тринадцать лет младший из семейства Черепановых успешно закончил это учебное заведение и, как записано в его послужном списке, был принят помощником к механикам Черепановым, которым, по всей видимости, нужен был специалист, умеющий хорошо чертить и рисовать. Надо полагать, что Аммос принимал активное участие в разработке чертежей паровых машин, станков, механизмов. О том, что он был толковым и способным специалистом, говорит тот факт, что уже в 1833 году (в 17 лет) вместе со своим двоюродным братом Миромом Аммос совершает поездку в Петербург, в Москву и в Ярославль, где посещает промышленные предприятия и знакомится с техническими новинками. И в

том же году, осенью, Нижнетагильская контора назначает Аммоса Черепанова младшим помощником механика по Выйскому заведению.

Уже менее чем через два года Черепанов-младший получает назначение на должность помощника приказчика на Медный рудник. Затем ему предлагают новое дело: Аммос начинает «заведовать механическими постройками» на Нижнетагильском заводе, значит, становится механиком. Толчком к этому назначению, возможно, послужил разработанный им проект оригинального комбинированного металлообрабатывающего станка, на котором можно было производить токарные, сверлильные и винторезные операции.

После одиннадцатилетнего перерыва Аммос снова возвратился в Выйское заводское училище. На этот раз уже преподавателем, чтобы передать свой опыт молодому поколению.

Аммос Черепанов, как донесли до нас документы, являлся одним из крупных и значительных специалистов по машиностроению, особенно после смерти своего дяди и двоюродного брата (Е. А. Черепанов скончался в 1842 году, а через семь лет, в 1849 году, — М. Е. Черепанов).

Смекалистый, к тому же технически грамотный, Аммос уже в начале 30-х годов принимал активное участие в создании паровозов, став первым помощником своих старших родственников. Ведь прежде чем что-либо строить, непременно нужно было иметь проект и смету на будущее сооружение, которые утверждались заводской конторой. Это было неукоснительным правилом, которое соблюдалось строго. Естественно, старшие Черепановы не обходились без помощи чертежника Аммоса.

Первый или второй?

Некоторые читатели могут выразить сомнения: а вдруг изображенный на найденном чертеже паровоз — не первый, а второй? Ведь был и второй. Давайте разберемся...

Не буду описывать, как создавали второй паровоз. К его строительству, как утверждают «двухседмичные сведения», на Выйском заводе приступили в сентябре 1834 года, и грузовой «делижанец» был построен в следующем году, то есть в Нижнем Тагиле стало два паровоза. Сомневаться в этом теперь, когда у одного из них появился достоверный чертеж, а у другого имеется модель, нет смысла. Но который же из них был изобретен первым? Пассажирский или грузовой?

Последние архивные находки — чертеж и письмо — покоились столь долгое время не только в одной папке, но и рядом. Чертеж был вложен в письмо. Этот факт подтверждают и небольшие желтые пятна (видимо, когда-то в папку попала вода) по краям того и другого документа. Возможно, оба документа были вложены в

папку в одно и то же время, скорее всего, в том же 1834 году. Можно уверенно сказать, что это — архивные экземпляры чертежа и письма. Первые экземпляры несомненно были отправлены адресату, то есть Демидову. Очевидно, письмо ушло вместе с чертежом «пароходки» в подтверждение того факта, что она действительно построена и выглядит вот так. То есть в письме говорится о паровозе, изображенном на чертеже. Но если наши рассуждения верны, тогда выходит, что паровоз, который считали первым, — не первый, а второй.

Чем же они отличаются друг от друга? Как уже упоминалось, размером колес: они у второго одинаковые. И труба у него сделана солиднее.

Видимо, дело вот в чем. Не нужно забывать о том, что Демидов давал указание построить «паровые телеги»: «...одну для употребления при заводах, а другую для присылки сюда (в Петербург. — М. Р.) на показ...»

Первым, как мы теперь уже знаем, был построен паровоз «для показа» и «для присылки» в столицу. Потому он выглядит изящным и стройным. И мощность его не такая уж большая. Ведь «пароходный делижанец» был рассчитан на транспортировку всего-то трех тонн груза. Если принять во внимание, что за ним тележка с дровами, а также, к примеру, вагончики для пассажиров — паровоз был выполнен в «прогулочном» варианте, — и вычтешь вес этих дополнительных принадлежностей, то можно предположить, что первый паровоз России мог возить одновременно человек двадцать.

Но попал ли он «для показа» в Петербург, — об этом никаких сведений, к сожалению, нет. Правда, в одном рапорте Нижнетагильской конторы, относящемся к началу 1835 года, есть фраза: «...пароходный делижанец разбирается и переправляется». Но, к примеру, Ф. И. Бойко — один из исследователей биографии Черепановых — относит эти слова ко второму паровозу. Мне же кажется, что здесь речь идет именно о первом паровозе, потому что его, судя по тексту найденного письма, должны были отправить весной 1835 года «на караване» по рекам. Но паровоз нужно было доставить из Нижнего Тагила до Чусовой и погрузить в барку — «коломенку». Поскольку громадина весила 2,4 тонны, то едва ли в ту пору существовало транспортное средство, способное выдержать и перевезти такую тяжесть. Наверное, потому и пришлось «делижанец» разобрать на части, сделать его удобным для перевозки по земле и «переправить» на Усть-Уткинскую пристань Демидова. Остается только предполагать, что «пароходка» была доставлена в Петербург (ведь не могли ослушаться заводовладельца), но собирать там по какой-то причине ее не стали. Или паровоз просто утонул? Коломенки часто разбивались о прибрежные скалы бурной Чусовой.

Может оказаться истиной и та, и другая версия. Во всяком случае «Горный журнал», выходящий в Петербурге, обмолвился следующим заявлением: «В «Горном журнале» сего года № 5 было напечатано известие о том, что в Нижнетагильском заводе гг. механики Черепановы устроили сухопутный пароход, который был испытан неоднократно, причем оказалось, что он может возить более 200 пудов тяжести, со скоростью от 12 до 15 верст в час.

Ныне гг. Черепановы устроили другой пароход большего размера, так что он может возить за собой до тысячи пудов тяжести. По испытании сего парохода оказалось, что он удовлетворяет своему назначению, почему и предложено и ныне же продолжить чугунные колесопроводы от Нижнетагильского завода до самого Медного рудника и употребить пароход для перевозки медных руд из рудника в завод».

Как известно, следующий раз о «сухопутном пароходке» «Горный журнал» сообщил только через 67 лет, в 1902 году. Думается, что если бы первый паровоз Черепановых появился в Петербурге, такой солидный журнал непременно отдал бы свою страницу сообщению о «пароходке».

Куда делся первенец российского паровозостроения? А где модель первого паровоза уральских механиков? Ведь в найденном письме от 29.06.34 года сказано: «Мы полагаем сделать с той пароходки модель в три аршина, которая может быть и в действии, но опять ранее как к последнему зимнему пути следующего (т. е. предполагается, видать, февраль — март 1835 года. — М. Р.) готовую быть не может».

А теперь о паровозе «для употребления при заводах» — о втором детище Черепановых. Чем он отличается от первого, пассажирского варианта?

Второй «делижанец» был предназначен для завода в качестве грузового локомотива, был больше, в пять раз мощнее. Все это повлияло на вес паровоза, а в связи с этим стала больше сила сцепления колес с рельсами. Изменились размеры колес: стали одинаковыми, но массивными. Спиц в них меньше. Дымовая труба смотрится внушительнее, стала длиннее, увеличилась в диаметре. Ясно, что это сделано для улучшения тяги. О существовании второго паровоза красноречиво говорят два факта: первый из них — упомянутая выше модель паровоза и второй — скорее всего, та же модель, которая зафиксирована на снимке, сделанном в одном из залов «Горнозаводского музея» Нижнетагильских и Луньевских заводов (был учрежден в 1891 году).

Существуют три макета паровоза. Один из них в 1948 году по заказу Центральной студии документальных фильмов был сделан в Нижнем Тагиле, на заводе имени Куйбышева. Второй макет создан к столетнему юбилею Свердловской железной дороги, в 1978 году, и установлен на высоком постаменте у Дворца культуры железно-

дорожников в Свердловске. А третий макет изготовлен к 150-летию первого русского паровоза по заказу Нижнетагильского историко-революционного музея.

Макет 1948 года изготовлен грубо, как говорится, топорно, потомуки явно «ведотянули» по мастерства своих предков. Как видно из чертежа первого паровоза, а также модели, выставленной в музее Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта, части «пароходок» выглядят обработанными до высокого класса точности и чистоты.

Ведь опять-таки в том самом письме от 29.06.34 подчеркнуто: «...употребить все возможное внимание на аккуратную отделку...»

Какова история обнаружения ранее неизвестных документов?

Архивное дело Демидовых, которое сначала хранилось в Нижнем Тагиле, а лет десять назад было перевезено в Свердловск, в областной архив, содержит множество сведений, фактов. Исследователи уже несколько раз пролистали тронутые желтизной страницы. Но каждый ищет что-то свое...

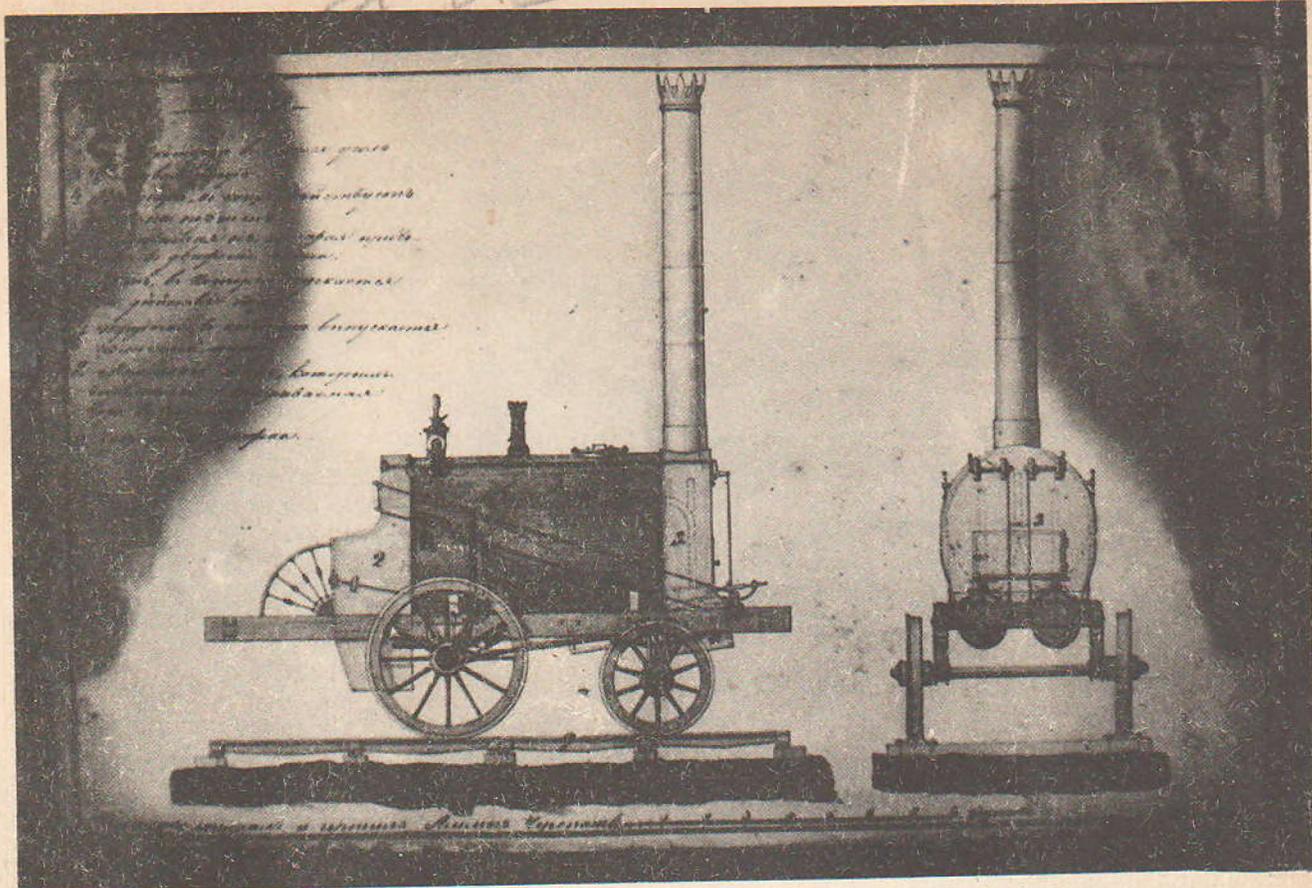
И вот, в очередной раз перебирая архив Демидовых, тагильчанка С. А. Клат обнаружила чертеж и письмо. Поскольку они не имели отношения к ее теме, Светлана Адольфовна сообщила о находке своей коллеге Л. П. Малеевой. Людмила Павловна и оценила ее значимость.

Вообще, забытые в царское время имена талантливых изобретателей Черепановых были восстановлены благодаря уральским краеведам. Особенно мы должны быть благодарны человеку, который почти пятьдесят лет назад первым обратил внимание на эти имена. К сожалению, никто из исследователей в своих работах не называет его. Первооткрыватель Черепановых — тагильчанин Александр Петрович Сухов. В 1935 году он, машинист паровоза, по болезни оставил любимую профессию. Вскоре Александр Петрович нашел занятие по душе — стал заведовать городским архивом. Приводя в порядок запыленные папки и бумаги, он наткнулся на упоминание о паровозах Черепановых, о чугунной дороге. Сухов заинтересовал документами писателя А. Г. Бармина, который подготовил публикацию для уральских газет.

Думается, что тагильские художники первыми подхватят эту мысль... Почему не нарисовать картину, где был бы изображен подлинный паровоз Черепановых?

Наверное, была бы полезна для воспитания подрастающего поколения небольшая действующая железная дорога в Нижнем Тагиле, по которой «бегал» бы первый паровоз Черепановых. А обслуживание ее можно было бы поручить юным железнодорожникам.

2-23



РОССИИ НА ВЕКА

Читайте на стр. 68-й

