

**ЦЕННАЯ НАХОДКА НИЖНЕТАГИЛЬСКОГО МУЗЕЯ —
ЧЕРТЕЖ ПЕРВОГО ПАРОВОЗА ЧЕРЕПАНОВЫХ**

В. С. ВИРГИНСКИЙ

Незадолго до 150-летия постройки первого русского паровоза сотрудники Нижнетагильского историко-революционного музея обнаружили в Государственном архиве Свердловской области (ГАСО) документ, представляющий большой интерес для историков отечественного транспорта и машиностроения, — чертеж первого черепановского паровоза. Главная заслуга в этом принадлежит С. А. Клат и Л. П. Малеевой.

Чтобы оценить всю важность сделанной находки, следует иметь в виду, что до сих пор ни одного чертежа черепановских паровозов не было найдено и приходилось пользоваться изображениями модели паровоза, изготовленной Черепановым для посылки на Петербургскую выставку 1839 г. и не воспроизводившей с полной точностью ни внешнего вида, ни устройства первых паровозов¹.

Вновь найденный чертеж [2, л. 143] был впервые опубликован в газете «Тагильский рабочий» от 10 августа 1984 г., а позднее — в «Уральском следопыте» [3, 8]. О нем шла речь и в другой статье той же газеты, написанной Л. П. Малеевой [4]. К сожалению, какой-либо технический анализ чертежа в обеих статьях отсутствовал. Чертеж воспроизведен был также в буклете, выпущенном ко дню празднования 150-летия первого русского паровоза Нижнетагильским музеем [5]. Под изображением помещена была лишь следующая подпись: «Паровоз Черепановых. С натуры рисовал и чертил Аммос Черепанов. 1834 г.». Другие надписи на чертеже не были расшифрованы. Располагая теперь фотокопиями данного чертежа и других документов, содержащихся в том же деле [2, л. 141 и сл.], мы приводим «изъяснение», помещенное в левой верхней части чертежа.

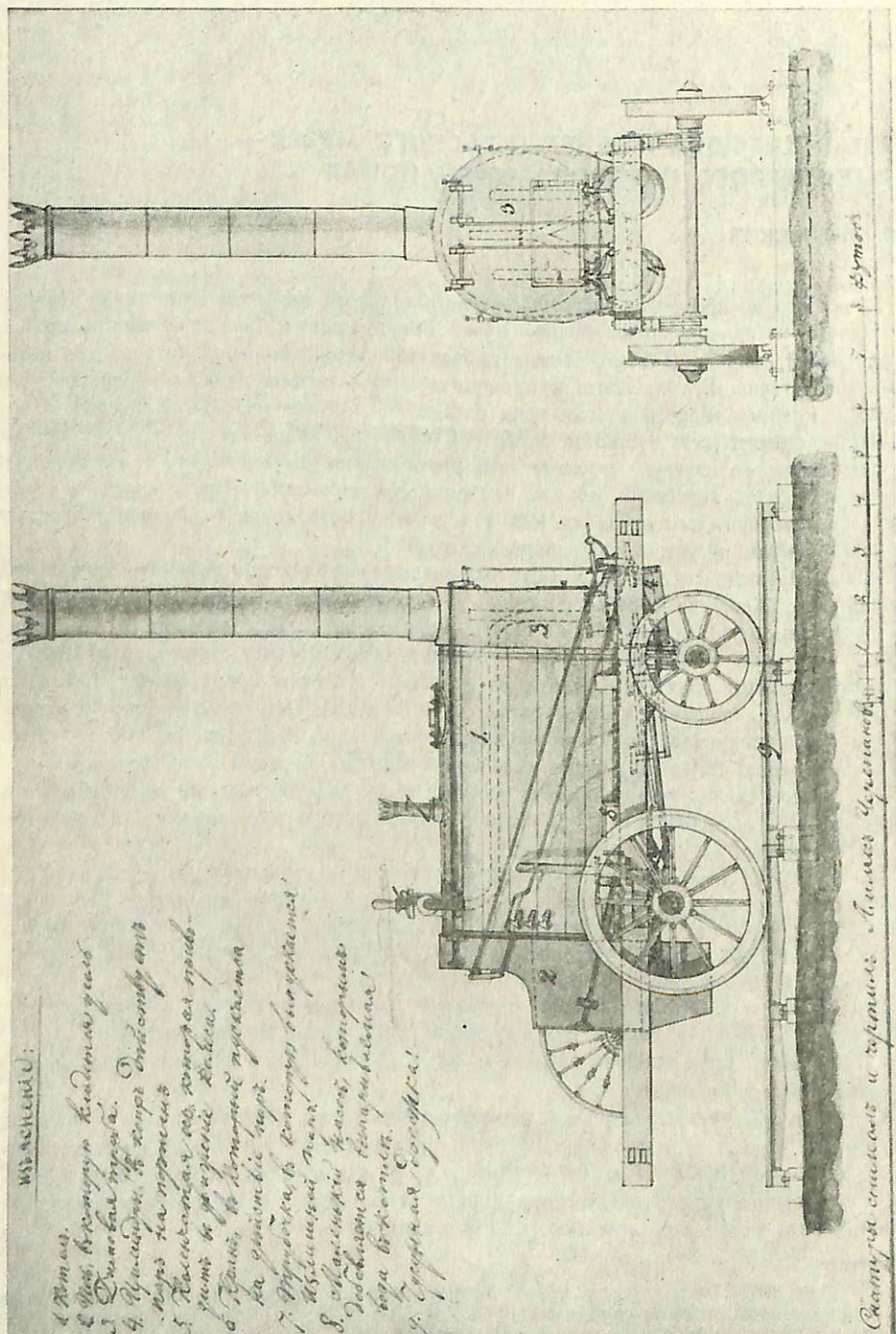
«1. Котел. 2. Печь, в которую кладется уголь. 3. Дымовая труба. 4. Цилиндры, в коих действует пар на поршень. 5. Коленчатая ось, которая приводит в движение колеса. 6. Кран, в который пускается на действие пар. 7. Трубочка, в которую выпускается излишний пар. 8. Маленький насос, которым добавляется выпариваемая вода в котле. 9. Чугунная дорожка».

Отметим, что конструкция этой «чугунной дорожки» в основном соответствует изображению «чугунной дороги для парохода» на чертеже от 29 марта 1835 г. [7, с. 141]. Имеются лишь мелкие различия в форме подушек, в очертании «брюха», выступающего между шпалами и т. д.

Хотя размеры деталей паровоза, изображенного на чертеже, не вполне совпадают с данными о первом черепановском паровозе, приведенными в майской заметке «Горного журнала» за 1835 г. [6, с. 447]², расхождения эти невелики и могут быть объяснены тем, что в журнале сообщаются округленные цифры, а масштабная шкала на чертеже дана в футах, что затрудняет точность измерения.

¹ Сотрудницей Центрального музея Октябрьской железной дороги (Ленинград) О. В. Ушаковой были обнаружены в ЦГИА документы [1, лл. 39—39а], подтверждающие, что именно данная модель, на основе которой Р. Р. Тонков составил схему-реконструкцию черепановского паровоза [9, с. 184—185], была передана в музей Петербургского института инженеров путей сообщения (ныне ЛИИЖТ) в 1903 г.

² Эти данные упоминались в нашей статье о Черепановых (Вопр. истории естествознания и техники, 1984, № 3, с. 130—131).



Чертеж первого паровоза Черепановых

Отличия паровоза, изображенного на чертеже, от модели, хранящейся в Ленинграде, бросаются в глаза. Так, на модели колеса обонх скатов имеют одинаковый диаметр. На чертеже диаметр задних колес значительно больше. У паровозов, применявшихся в то время в Англии, передние и задние колеса обычно были равны по диаметру. Лишь у степенсоновского паровоза «Планета» и некоторых других колеса заднего ската имели больший диаметр.

Высокая дымовая труба имеет на чертеже окончание в виде зубчатой короны, тогда как на модели заканчивается широким плоским раструбом. Дымовая труба первой формы применялась в Англии на некоторых локомотивах (паровозе Стефенсона «Ракета», Хакурта — «Бесподобный»). В дальнейшем же получила распространение паровозная труба с раструбом различного типа.

Чертеж, к сожалению, не датирован. Он был обнаружен в том же деле, что и черновик рапорта тагильского заводоуправления от 29 июня 1834 г. Петербургской конторе [2, л. 141 и сл.]³, и поэтому авторы заметок в «Тагильском рабочем» и «Уральском следопыте» делают вывод, что «чертеж был приложен к рапорту».

Однако более внимательное ознакомление с текстом рапорта не позволяет говорить об этом столь определенно. В документе ни словом не упоминается о чертеже паровоза.

На этом чертеже паровоз нарисован Аммосом Черепановым «с натуры» во вполне законченном виде. А в рапорте речь идет о необходимости многочисленных доработок отдельных деталей «пароходки», которыми в это время был занят Мирон Черепанов.

«Он, Черепанов, уверяет, — пишут авторы рапорта, — что за всем его старанием окончить пароходку устройством всех принадлежностей ранее генваря месяца следующего года не может, потому что нужно переделать котел, вновь сделать насос для накачивания горячей воды и другие нужные к оной вещи и шлифовать все штуки, принадлежащие к оной, затем употребится все возможное внимание на аккуратную и чистую отделку всех частей той пароходки» [2, л. 141].

Это, кстати, показывает ошибочность мнения М. Рафикова, что 29 июня 1834 г. «можно назвать днем рождения первого русского паровоза», на том основании, что «пароходка — „поехала“ сама по дороге, значит родилась» [3].

Как сообщалось в «Сведении» Выйской конторы еще от 27 мая — 10 июня, паровоз уже неоднократно «был и перепускан», а детали его «еще переправляются» [7, с. 139]. Следовательно, «пароходка» испытывалась в «ходе» еще задолго до рапорта 29 июня. Но «родилась» она лишь в августе 1834 г.

Независимо от того, когда Аммос Черепанов выполнил данный чертеж и предназначался ли последний к посылке в Петербургскую контору, рапорт от 29 июня 1834 г. представляет большой интерес. Его находка является дополнительной заслугой Нижнетагильского музея, хотя в упомянутых выше публикациях полное значение этого документа не было раскрыто.

Мы знаем, что, согласно предписанию Петербургской конторы от 29 сентября 1833 г., М. Е. Черепанову разрешалось построить две «паровые телеги для перевозки тяжестей», «одну для употребления при заводах, а другую для присылки сюда на показ» [7, с. 278]. Через 9 месяцев после этого, когда постройка первого паровоза близилась к завершению, заводская администрация⁴ ставила вопрос в первую очередь о посылке первого черепановского паровоза в Петербург, дабы польстить самолюбию заводовладельца П. Н. Демидова⁵. А. А. Любимов и его коллеги пишут в своем рапорте, что «пароходку» отправить в Петербург «можно следующей весной на караване, ибо естли отправить оную сухопутно, то она в Петербурге не ранее может быть первых числ марта. Впрочем, может быть сия пароходка и ранее сего срока отделается...», — добавляют они.

³ Этот рапорт подписан Александром Любимовым, Дмитрием Беловым и Василием Шептаевым.

⁴ Говоря о позиции заводских управляющих, мы не включаем в их состав Ф. И. Шевцова, являвшегося единомышленником Черепановых. Характерно, что под цитируемым рапортом его подписи нет.

⁵ Напомним, что на Петербургской промышленной выставке 1833 г. демонстрировалась модель паровой повозки, изготовленной на Пожевском заводе В. А. Всеволожского. Возможно, что Демидову было известно и о намерении Всеволожского строить паровой «дилижанец».

Попутно сообщается — единственное во всем рапорте — сведение технического характера о весе первого черепановского паровоза (эти данные отсутствовали в заметках «Горного журнала»). «Доставка ж оной („пароходки”.— В. В.) будет стоить довольно дорого, потому что она весит около 150 пуд (2,4 т.— В. В.)».

«Мы полагаем,— говорится далее в рапорте,— сделать с той пароходки модель в три аршина (3,1 м.— В. В.), которая может быть и в действии, но она ранее как к последнему зимнему пути следующего года готовою быть не может».

До сих пор о предложении заводской конторы изготовить действующую модель черепановского паровоза еще летом 1834 г. мы не знали. Было бы очень важно исследовать, от кого исходила эта инициатива.

Нечего и говорить, в каком противоречии с творческими планами Черепановых и Швецова находилось стремление администрации отослать первый паровоз в столицу «на показ».

Намерения изобретателей были отчетливо отражены уже в первой заметке «Горного журнала»: паровоз должен был использоваться «для употребления при перевозке руд» [6, с. 448]. Может быть, именно они и предложили построить модель паровоза и отправить ее в Петербург, удовлетворив этим самолюбие хозяина, с тем чтобы самый паровоз оставался на заводах и как можно скорее получил практическое применение.

Что касается «господ правящих», то они и в тот период, когда строительство паровоза близилось к завершению и он «неоднократно был и перепускан», не представляли себе достаточно ясно, для чего его можно использовать на заводах. Конторская администрация глубокомысленно заявляет, что «пароходка» — «не может без усовершенствования иметь ход по обыкновенной дороге». Таким образом, они допускали возможность переделки паровоза, который, по их словам, испытывался «по чугунной и деревянной (лежневой.— В. В.) дорогам», в паровой самоход или тягач с колесами, пригодными для движения по обыкновенным дорогам.

В рапорте совсем не затрагивается вопрос о необходимости готовиться к прокладке рельсовых путей для доставки медных руд на Выйский завод. И это было задолго до того, как П. Н. Демидов утратил свой временный интерес к черепановскому изобретению, до того, как наследник престола и его свита, посетившие в 1837 г. заводы, отнеслись к «пароходке» с безразличием.

Будем надеяться, что дальнейшие исследования фондов ГАСО и других архивов помогут обнаружить и другие документы, относящиеся к созданию первых русских паровозов и их судьбе.

Литература

1. ЦГИА, ф. 446, оп. 31, д. 7.
2. ГАСО, ф. 643, оп. 3, д. 1186.
3. Рафиков М. Уточнение архива.— Тагильский рабочий, 1984, 10 августа.
4. Малеева Л. П. Впереди новые находки.— Тагильский рабочий, 1984, 16 августа.
5. Русские механики Черепановы. Нижнетагильский историко-революционный музей. 1984.
6. Известие о сухопутном пароходе...— Горный журн., 1835, ч. II, кн. V.
7. Виргинский В. С. Жизнь и деятельность русских механиков Черепановых. М., 1956.
8. Рафиков М. России на века.— Уральский следопыт, 1984, № 12.
9. Тонков Р. Р. К истории паровых машин в России— Горный журн., 1902, т. II, кн. V.

КОНЦЕПЦИЯ ЧЕЛОВЕКА И ОБРАЗ ЖИВОТНОГО В «ЕСТЕСТВЕННОЙ ИСТОРИИ» БЮФФОНА

М. В. РАЗУМОВСКАЯ (Ленинград)

В 1749 г. 42-летний Жорж-Луи Леклер граф де Бюффон начинает публиковать главный труд своей жизни — «Естественную историю», законченную к 1788 г., году смерти писателя. «Естественная история, всеобщая и частная» [1] состоит из 36 томов; в ней обобщен огромный фактический материал и описаны все известные к тому времени виды млекопитающих и птиц. Кроме того, в состав «Естественной истории» вклю-