

СОЗДАТЕЛИ ПЕРВЫХ ПАРОВЫХ МАШИН НА УРАЛЕ

История создания паровых машин на Урале полна драматизма. В ней до сих пор больше вопросов, чем ответов. Одним из самых интересных остается: “кто, где и когда построил и успешно пустил в действие первую паровую машину на Урале?”

Наиболее раннее упоминание о строительстве паровой машины на Урале обнаружены в ГАСО А.Г.Козловым в записке об освидетельствовании П.К.Фроловым в 1798 г. “огнедействующей” машины, “устроваемой” англичанином О.Гилем. Правда из документов неясно, что же осуществил англичанин – попытку строительства машины или ее успешную эксплуатацию.

Поиски архивных документов, предпринятые автором этой статьи, позволили внести новые данные по этому вопросу. В Москве в ЦГАДА обнаружен документ, относящийся к 1796 г. – контракт на строительство “огнем действующей” машины, “устроваемой” О.Гилем на Гумешевском медном руднике Филанцеты Турчаниновой. Из другого архивного документа становится ясным, что даже в 1799 г. машина Гиля пущена в действие небыла. Проблему отлива воды из шахт решил местный умелец Филадельф Дьячков, построивший шесть более совершенных машин с конным приводом вместо II действовавших.

Не менее драматична история строительства паровой машины на Урале, предпринятая Фридрихом Иберфельдом, немцем по национальности. 13 февраля 1806 г. в Екатеринбургском горном правлении с ним был подписан контракт на строительство в течение 12 месяцев мощной паровой машины. Правление выделило в помощь искусных работников, помогло построить необходимые станки; на Урале, на Каменском заводе был отлит цилиндр весом 14 пудов. Машина строилась до октября 1813 г., но так и не была пущена в действие. А 4 октября 1813 г. Иберфельд, как донесла управа благочиния, катаясь по здешнему пруду в небольшой лодке, “вывернулся и утонул”

Еще одним строителем паровых машин был Лев Сабакин. Механик, с октября 1800 г. работал при горном правлении в Екатеринбурге. В 1802 г. ему было поручено найти способ осушения шахты Ильинского рудника Березовских золотых приисков. В конце 1803 г. он построил паровую машину, изображение которой нам удалось обнаружить в ЦГИА, в Ленинграде, на полях чертежа Каменского завода. В 1805 г. Сабокин сдал дела и переехал в Пермь. Что случилось с его паровой машиной? Была ли она построена, работала ли успешно? Остается неизвестным.

Так кто же построил первую паровую машину на Урале? Поиск архивных документов в Москве, Питербурге, Екатеринбурге, Перми, Златоусте, их анализ указывают на англичанина на русской службе Осипа Яковлевича Меджера. Первая на Урале успешно действующая паровая воздухоудная машина была им построена в течение лета 1804 г. и к августу успешно пущена в действие на Юговском заводе. За 26 лет деятельности на Урале О.Меджер построил не менее 18 паровых машин,

создал механическое заведение в Верхне-Иргинском заводе, фабрику для изготовления паровых машин при Истоке Шартапском, обучил более 50 мастеровых уральских заводов. 23 февраля 1818 г. за заслуги перед Россией император Александр I подписал указ о награждении Меджера орденом Святого Владимира 4-ой степени. Выдающийся механик проработал в России более 40 лет и умер на Урале весной 1831 г.

Паровая машина ворвалась в жизнь патриархального Урала, ломая привычное представление о технике и возможностях человека. Несмотря на то, что для многих паровые машины тогда были "дикийным и неудобопонимаемым" творением избранных "художников", рушилась укоренившаяся вера в могущество водяного колеса. К 1840 г. на Урале, по подсчетам автора, было построено не менее 73 паровых двигателей. С самого начала строительства паровой двигатель находит на Урале универсальное применение. Это рудо- и водоподъем, привод лесопильных мельниц, грушовой привод металлорежущего парка, привод новых цилиндрических мехов воздуходувных машин, дублирование действия водяных колес на случай маловодья и, наконец, - паровые машины для первых пароходов и паровозов. Внедрение паровых машин существенным образом повлияло на развитие машиностроения на Урале. Наиболее выдающимися первыми строителями паровых машин были Осип Меджер, Афанасий Вяткин, Петр Тет, Петр Соболевский, Ефим и Мирон Черепановы.

Т.Ю.Быстрова
г. Екатеринбург

УРАЛ И ЕКАТЕРИНБУРГ В ВОСПРИЯТИИ ДВУХ НЕМЕЦКИХ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ XIX - НАЧАЛА XX в.

Взгляд со стороны может быть и более объективным, и более страстным. Два мнения немецких путешественников, наблюдавших Екатеринбург среди других городов России в 1833 и 1913 годах, позволяют посмотреть на тогдашний Урал глазами европейца и лучше понять характерные черты сегодняшней нашей культуры. Обе позиции изложены в переводе автора данного сообщения.

Э.фон Хельмерсен путешествовал по Уралу дважды, в 1833 и 1835 гг. В своей книге он рассказывает о том, что развитие горнодобывающей промышленности на Урале началось в последние годы 17 в., но особый упор делает на истории региона после 1745 г., когда на реке Пышме было открыто золото. Целенаправленно его начали мыть в 1774 г., в среднем пять фунтов песка давали 1/16 золотника, и после добычи первых 700 пудов золотосодержащего песка "можно было надеяться, что прибыль окупит затраты"; регулярные работы стали производиться по приказанию обер-бергмайстера Илманна только в начале 1800-х годов.

Фон Хельмерсен оказывается в краю, только что пережившем золотую лихорадку, где за 1823-1840 гг. было добыто 4687 пудов золота. "Можно легко представить, что за жизнь началась после открытия", восклицает он. Количество и легкость добычи привлекли множество людей, в том числе тех, кого автор прямо именует "преступниками" и "спекулянтами", "пытающимися под разными масками достичь