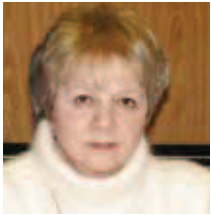


## Пионер отечественного паровозостроения



**П. Б. Кривская,**

заслуженный работник культуры РФ, директор музея истории ОАО «Пролетарский завод»

В Невском районе Санкт-Петербурга, на проспекте Обуховской обороны, вдоль Невы, расположились корпуса одного из старейших машиностроительных заводов города. Сегодня это предприятие известно как ОАО «Пролетарский завод». Изделия с его маркой хорошо знакомы судостроителям и энергетикам России, так как созданная здесь продукция эксплуатируется сегодня практически на всех российских и многих зарубежных судах и кораблях. Стабильную нишу занимает ОАО «Пролетарский завод» и в сфере энергомашиностроения. Однако больший интерес представляет тот факт, что в 1845 году из мастерских этого предприятия (в те времена – Александровский главный механический завод) вышел первый российский магистральный локомотив.

К 1845 году казенный Петербургский завод работал уже почти 20 лет. Свою деятельность он начал в 1826 году и по решению Николая I был назван Александровским литейным заводом (рис. 1). В течение первых 20 лет завод обеспечивал заказы военного ведомства, выпускал промышленное оборудование, строил пароходы, участвовал в сооружении целого ряда архитектурных памятников города, создавая для них не только строительные конструкции, но и декор. Относился завод в те годы к Департаменту горных и соляных дел.

В связи с началом строительства железной дороги между Санкт-Петербургом и Москвой и необходимостью обеспечить ее транспортом, 1 апреля 1844 года завод был переведен в Департамент путей сообщения и передан в концессию механикам Эндрю Маккала Иствику (рис. 2), Джозефу Гаррисону (рис. 3) и Томасу Уайненсу (рис. 4), приглашенным из Северо-Американских Штатов. В связи с изменением профиля, завод был переименован в «Александровский главный механический завод».

По контракту, заключенному правительством с концессионерами сроком на 6 лет и впоследствии неоднократно возобновляемому, они обязаны были «изготовить локомотивы и вагоны для Петербурго-Московской железной дороги, снабдить завод всеми необходимыми для этого дела машинами и инстру-

ментами; обучить механическому делопроизводству мастеровых завода; образовать из них машинистов; приготовить кондукторов и, вообще, привести завод в соответственное его предназначению устройство». Направление деятельности завода требовало от концессионеров пересмотра и обновления всех основных фондов. Для организации паровозного производства были выписаны станки и инструменты, а за рабочим поселком, прилегающим к заводу, на 5 гектарах выстроили деревянные бараки, предназначавшиеся для строительства вагонов (сегодня здесь находится ОАО «Ок-



**Рис. 1.** Александровский литейный завод в 1844 году

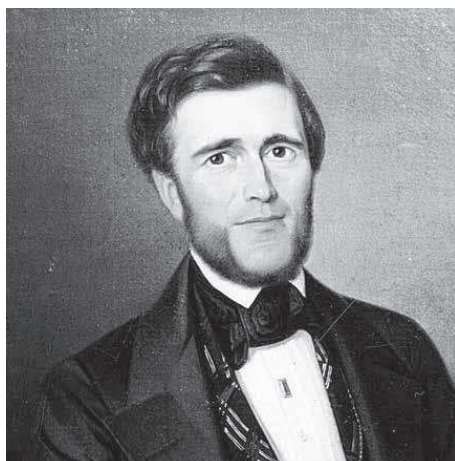


Рис. 2. Эндрю Маккала Иствик

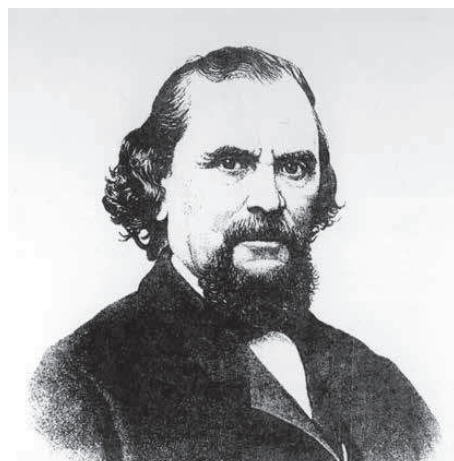


Рис. 3. Джозеф Гаррисон

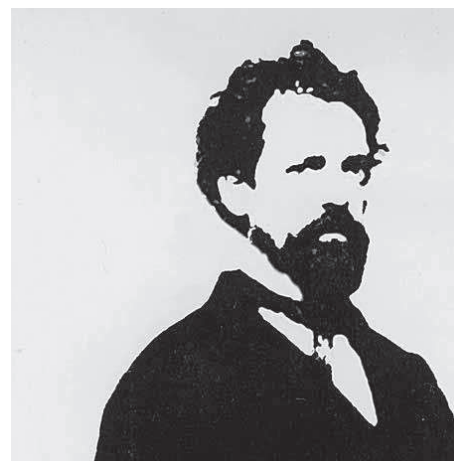


Рис. 4. Томас Уайненс

тябрьский электровагоноремонтный завод»), также к нему проложили железнодорожную ветку длиной 2,18 версты (2,3 км), соединяющуюся с главной магистралью в 6 верстах (6,4 км) от Петербурга.

В марте 1845 года на заводе был построен первый паровоз для Петербурго-Московской магистрали. Об этом событии нам сегодня напоминает маленький памятник на территории Пролетарского завода. Правда установлен он был намного позднее – в 1956 году. Точнее сказать, первыми были два товарных паровоза для Петербурго-Московской железной дороги: локомотивы типа 0-3-0 с двумя наклонно расположенными цилиндрами и задней осью, размещенной за топочной частью котла. Паровоз в рабочем состоянии весил 30 т, ход поршня – 508 мм; парораспределение осуществлялось так называемыми экспансионными (расширительными) золотниками; колеса были чугунными без бандажей и противовесов, что делало ход локомотива очень беспокойным; шатуны имели круглое сечение; не было будок для машиниста и помощника, площадок и перил вокруг котла, песочниц, клапанов для поддувала.

Некоторые из паровозов типа 0-3-0 вскоре, после постройки, для уменьшения нагрузки на рельсы, были снабжены передней бегунковой колесной парой, в результате получился тип 1-3-0, нигде в мире до этого не применявшийся. К концу 1845 года были выстроены и два пассажирских паровоза типа 2-2-0. По конструкции они мало чем отличались от

товарных, но имели иную колесную формулу и очень большие ведущие колеса диаметром 1705 мм, что позволяло этому локомотиву развивать скорость более 30 км/ч. В 1846 году Александровский механический завод начал выпускать вагоны. Пассажирские вагоны изготавливались трех классов: в вагонах 1-ого класса, предназначенных для богатых людей, где помещалось 12 человек, стояли мягкие диваны, обитые красным бархатом. В вагонах 2-ого класса ставили глубокие мягкие кресла для двадцати пассажиров. Вагон 3-его класса был для «простых» людей, для которых рядами стояли деревянные скамейки, где могли разместиться до 36 человек.

К весне 1847 года завод построил уже более сотни локомотивов и тендеров\*. Производство локомотива с тендером обходилось в 12 000 рублей серебром, пассажирского вагона – 4 520-4 720, товарного – 1 460 рублей. В 1847 году на Александровском заводе было 230 станков и машин, в том числе уникальное по тому времени оборудование: паровые молоты, стан для протяжки труб, зуборезный станок, специальная установка для испытания металлоконструкций, механический и гидравлический прессы. Завод имел механический, лесопильный, литейный, машинно-кузнечный, слесарный и другие цеха, оборудованные новой техникой.

Император Николай I сам решил осмотреть парк новых машин, которым предстояло в скором времени курсировать по магистрали. 23 марта 1847 года он прибыл

\* Тележка, которая шла позади паровоза, в которой находилось топливо (сначала – дрова, позднее – уголь).

на Александровский механический завод. Гидом его стал граф Клейнмихель – глава ведомства путей сообщения. Императора сопровождали наследник Александр, великий князь Константин и другие именитые господа. Гости осмотрели механический, колесный и литейный цеха. В литейном в присутствии императора отлили колесо, на котором сделали соответствующую надпись с датой визита. Гости также осмотрели вагонные мастерские. После визита концессионеры получили в знак монаршего удовлетворения высокие награды. В мае того же года был открыт участок дороги Санкт-Петербург – Колпино.

К открытию первой российской магистрали условия контракта были выполнены: подготовлены к эксплуатации 43 пассажирских и 121 товарный паровоз, а также 2 500 вагонов разных назначений.

1 ноября 1851 года Петербурго-Московская железная дорога открылась для общественного пользования. Значение этого события трудно переоценить. Можно смело сказать, что поезд, составленный из вагонов и ведомый локомотивом постройки Александровского главного механического завода, приоткрыл новую эру в индустриальной истории России.

Паровозы первых серий, построенные на Александровском механическом заводе, в 1863-1867 годах капитально реконструировали. На них установили новые котлы, рамы, цилиндры и механизмы парораспределения, дооборудовали винтовыми сцепками и боковыми буферами. Переделанные товарные паровозы серии Д были перечислены в серии Га, Гб и Гв, пассажирские серии В – в серии Ба, Бб и Бв. Многие из этих паровозов в таком усовершенствованном виде проработали на дороге около сорока лет.

В 1858 году Александровский завод приступил к постройке более мощных паровозов, которые постепенно заменяли устаревшие. Например, для обслуживания поездов «особой важности» (царских) было построено два паровоза серии А типа 2-2-0. В дальнейшем поезда «особой важности» перевозились исключительно этими паровозами: один из них вел поезд от Петербурга до станции Бологое, а второй – от Бологоро до Москвы.

Что касается пассажирских вагонов постройки Александровского завода, то они подразделялись на типы: 1-ого, 2-ого классов

(спальные и обыкновенные) и 3-его класса (обыкновенные и служебные). Высота кузова от пола до потолка едва достигала 2 м, освещение и вентиляция отсутствовали. Со временем, правда, вагоны перестраивались и обеспечивались элементами комфорта. С особенной художественной тщательностью оформлялись вагоны императорских поездов. Товарные вагоны постройки Александровского завода отличались большим разнообразием: от почтовых до арестантских.

В 1858-1859 годах по проектам завода были построены 16 восьмиколесных паровозов серии Е. Эти паровозы опередили появление локомотивов такого колесного типа за границей. Они отличались хорошими эксплуатационными качествами и с некоторыми конструктивными улучшениями прослужили чуть ли не до революции.

К 1868 году контракт с американцами был признан для страны экономически невыгодным, поэтому правительство 1 июля 1868 года приняло решение – передать в собственность Николаевскую железную дорогу и Александровский механический завод со всеми мастерскими и сооружениями Главному обществу российских железных дорог.

Деятельность Главного общества российских железных дорог впоследствии критиковали многие российские и советские экономисты, но в отношении Александровского механического завода Общество сыграло, бесспорно, позитивную роль. В 1880-1890 годы Общество выделило значительные суммы



Рис. 5. Строительство новых производственных цехов Александровского завода, конец XIX века

на обновление предприятия: была реконструирована колесная мастерская, построена новая бандажная, котельная мастерская стала двухэтажной, появилась своя электростанция. Для постройки тендеров соорудили тендерный сарай, для административных служб построили новое здание, в котором разместились контора завода, чертежный зал, химическая и механическая лаборатории, столовая для рабочих.

Заводская лаборатория, созданная в 1888 году, была оборудована машинами и приборами новейшей конструкции, что позволяло проводить все необходимые механические, физические и химические исследования, в которых нуждалась Николаевская железная дорога. Под эгидой Института инженеров путей сообщения при заводе заработала первая лаборатория со стендом для испытания паровозов, в которой проходили ходовые и теплотехнические испытания локомотивов. В течение 30 лет хозяйствования Общества на заводе планомерно обновлялся станочный парк. За состоянием нового оборудования и распределением сложного измерительного инструмента следил инструментальный отдел. В 1890-ые годы производственные помещения мастерских начали освещаться при помощи электричества. На заводе стали применять электропайку и электросварку, паровой привод большого числа станков заменили на электрический. Полностью было перестроено и водоснабжение: на территории завода появилась водонапорная башня,

построенная в 1893 по проекту архитектора Г.В. Войневича и инженера Ф.С. Ясинского и выполненная в стиле средневековой архитектуры. Она и по сей день, уже не работая по своему назначению, является архитектурной достопримечательностью района, и, возможно, со временем будет музеефицирована.

Главное общество способствовало участию завода в промышленных, мануфактурных и художественных выставках в России и за рубежом. Так, на Всероссийской мануфактурной выставке 1870 года завод получил похвальный отзыв и диплом, на Политехнической выставке в Москве в 1872 году – золотую медаль, на Всероссийской выставке в Москве в 1882 году – государственный герб «За постройку паровозов и вагонов высокого достоинства и за разные части подвижного состава, изготовляемые заводом в большом размере».

Строительство более совершенных паровозов продолжалось. Неплохие показатели имели, например, паровозы серии К (рис. 6), построенные в 1874-1875 годах в количестве десяти единиц. Следует отметить, что первый паровоз этой серии (№456) стал первым паровозом, созданным исключительно из отечественных материалов. Для грузовых перевозок строились на заводе паровозы серий Ж и З, являвшиеся результатом развития паровозов серии Е (локомотивы этой серии к середине 1890-ых годов были переоборудованы в паровозы серии Ж). Для массовых передви-



Рис. 6. Выпуск паровоза серии К

жений вагонов в Сортировочном парке и на Московской станции заводская техническая контора сконструировала восьми- и шести-коленные паровозы-танки.

В 1891 году Александровским механическим заводом руководил Болеслав Антонович Яловецкий, которому в белорусском городе Лынтупа был установлен памятник за большой вклад в развитие железнодорожного дела в Российской империи. Техническую контору завода в это время возглавлял известный строитель локомотивов профессор Николай Леонидович Щукин. Перед инженерными службами завода была поставлена задача – создать новый мощный локомотив. Сконструированный инженерами завода паровоз серии Н стал родоначальником унифицированной отечественной серии. В 1893 году на Александровском заводе приступили к строительству десяти таких паровозов. По документации завода их строили и на других паровозостроительных предприятиях страны.

После указа от 14 ноября 1893 года, Николаевская железная дорога, а с ней и Александровский завод вновь становятся казенными. К началу XX века завод все больше приобретает статус ремонтного предприятия и в документах фигурирует как Главные паровозные мастерские и Главные вагонные мастерские Николаевской железной дороги.

Социально-политические изменения в стране принесли заводу новое имя. В 1922 году он был переименован в Пролетарский паровозо- и вагоноремонтный завод. В 1930-ые годы предприятие подверглось глобальной реконструкции. В 1931 году паровозные и вагонные мастерские стали двумя самостоятельными заводами: Пролетарский паровозоремонтный (ППРЗ) и Октябрьский вагоноремонтный. После реконструкции ППРЗ стал одним из ведущих комбинатов по ремонту отечественных паровозов северо-запада, и, пока паровозы находились в эксплуатации на железных дорогах, Пролетарский завод «лечил» их, восстанавливал, продлевал срок эксплуатации. В 1963 году завод был переименован в Ленинградский тепловозостроительный и приступил к выпуску принципиально новых локомотивов – тепловозов ТГ-102.

В 1960-ые годы Флот Советского Союза уверенно, как принято было говорить, выходил на океанские просторы, поэтому в жизни завода произошел резкий поворот. В Ленинграде,



Рис. 7. 150-тонный самоходный железнодорожный кран

одном из важнейших центров отечественного кораблестроения, не было ни одного крупного специализированного завода судового машиностроения, поэтому решено было организовать производство судовых машин на одном из действующих предприятий города. Этот завод должен был быть достаточно мощным, хорошо оборудованным, обладать достаточным опытом машиностроения. Пролетарский завод более других отвечал этим требованиям, поэтому 13 сентября 1963 года постановлением Правительства Ленинградский тепловозостроительный завод был переподчинен Министерству судостроительной промышленности и стал специализироваться на выпуске судового оборудования.

Несмотря на то, что завод сменил свою специализацию, он периодически работает для железной дороги: участвовал в создании установки для ремонта контактных проводов, а в начале XXI века изготовил два 150-тонных самоходных железнодорожных крана (рис. 7), предназначенных для выполнения строительно-монтажных, погрузочно-разгрузочных и аварийно-восстановительных работ на железнодорожных путях. Но, обращаясь к прошлому предприятия, все-таки немного грустно от того, что ни один паровоз постройки Александровского главного механического завода, как свидетельство удивительной индустриальной истории России, в стране не сохранился. ☹