Приложение №2

**Первый русский паровоз Черепановых.**

Истории многих изобретений, как и биографии их авторов, полны драматизма и случайных совпадений. Непростой оказалась и судьба уральских механиков, потому что, как все таланты, Черепановы немного обгоняли свою эпоху. Они не были изобретателями-одиночками, ограниченными масштабами демидовских владений, были знакомы с техническими новшествами, что внедрялись на крупных заводах России, Англии и Швеции, общались с другими мастерами-новаторами.

  Черепановы происходили из приписных крестьян Выйского завода. Ефим Черепанов с самого раннего возраста помогал отцу в работе на медеплавильном заводе, здесь да в мастерских выйских умельцев изучал он на практике заводское дело. Пример Макаровых, Е.Г. Кузнецова, Ф.А. Шептаева, К.К. Ушкова и других изобретателей-самоучек, несомненно, оказал влияние на формирование Ефима Алексеевича как мастера. Он в совершенстве освоил производство. Рано проявились его врожденные способности к механике и технике. Позднее, став плотинным мастером Выйского завода, он создал «механическое заведение», не уступавшее в техническом отношении передовым машиностроительным предприятиям Европы.

Уже в создании этой паровой машины отцу помогал 17-летний Мирон. Замечательные тагильские механики с самого начала рассматривали паровой двигатель как универсальный. В числе примерно двадцати пяти паровых машин, созданных ими, были рудоподъемные и водоотливные, гвоздарные, винторезные, строгальные и золотопромывочные – мощностью от 5 до 60 лошадиных сил.

По словам самих Черепановых, они всю жизнь старались «неослабно заводить машины... для пользы заводов и облегчения сил трудящихся».

Факт остается фактом: Россия стала единственным государством в Европе, где первые паровозы были изготовлены самостоятельно, а не импортированы из Англии. Однако имена героев этой славы после их смерти были надолго, почти на век, преданы забвению. Роковую роль здесь сыграло то обстоятельство, что на третьей Петербургской промышленной выставке в 1839 году модель паровоза Черепановых не была представлена. А экспонировался на ней паровоз «Пермяк», изготовленный на Пожевском заводе механиком по имени Э.Э. Тет, который и получил медаль за «первый русский паровоз». Но «Пермяк» был лишь третьим в России паровозом.

У Черепановых было немало сподвижников, преемников и продолжателей среди рабочих, мастеров и инженеров уральских заводов. Однако их изобретательская деятельность протекала в обстановке стойкого предубеждения и равнодушия со стороны заводовладельцев, козней и интриг со стороны зачастую бездарных управляющих или служащих демидовских контор. Мастера переживали подлинную трагедию людей, лишенных свободы творчества, поставленных в узкие рамки всевозможными мелочными запретами и ограничениями. Облегчить ее не могли ни сравнительное материальное благополучие, ни награды заводчиков и правительства, ни «вольные», которые не принесли, однако, свободы семьям талантливых механиков.

Тяжелым ударом стало для Черепановых известие о строительстве под Петербургом железной дороги иностранными специалистами, о закупке паровозов в Англии и Бельгии. Их создание – «пароходка» – никого не интересовало, их имен никто не вспомнил.

Изнуренный непосильной работой, Ефим Алексеевич скончался в 1842 году. В течение семи лет после смерти отца продолжал трудиться на заводах Мирон Ефимович, проявляя свойственные ему энергию и настойчивость. В 1849 г. жизнь его оборвалась внезапно, в самом расцвете сил и таланта.

Работу по созданию паровых машин на заводах Тагильского округа продолжил Аммос Алексеевич Черепанов, племянник Ефима Алексеевича. Историки предполагают, что Аммос воспитывался под влиянием Ефима и Мирона. Его приняли в 1825 году в Выйское заводское училище. Из «заводских письменных дел» Аммосу больше всего нравились рисование и черчение. Правда, он преуспел и по другим дисциплинам.

С 30-х годов принимал активное и непосредственное 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.

Можно утверждать, что Аммос Черепанов непосредственно участвовал в строительстве уральских паровозов (хотя бы первого из них). И потому его можно признать соавтором «пароходки» и поставить имя Аммоса в ряд с Ефимом и Мироном. Он построил «парового слона» – самоход, который в течение многих лет перевозил грузы на Салдинских заводах.

Найденные ныне чертежи и документы, характеризующие деятельность Черепановых, свидетельствуют, что в лице этих первых русских железнодорожников мы имеем истинных новаторов и высокоодаренных мастеров техники. Они создали не только Нижнетагильскую железную дорогу и ее подвижной состав. Ими было сконструировано много металлообрабатывающих станков, построена паровая турбина.

В краеведческом музее города Нижнего Тагила хранится чертеж первого в России паровоза, сконструированного Черепановыми. Коллектив Нижнетагильского завода имени Куйбышева, под руководством инженера Шляпникова, построил по имеющимся чертежам действующую модель паровоза Черепановых.

Сейчас точные копии черепановского паровоза и трех вагонов выставлены для обозрения около Высокогорского рудника. Правящие классы царской России не верили в творческие силы народов России и усиленно насаждали среди них преклонение перед всем иностранным. В то же время с еще большей силой отстаивали свою самостоятельность в науке, технике, литературе и искусстве передовые люди, настойчиво боровшиеся со всеми попытками принизить высокое достоинство и превосходство отечественной науки и техники.

История железнодорожного транспорта в России с особенной убедительностью и ясностью свидетельствует о передовом характере русской техники и науки.

Творения механиков Черепановых и их имена составляют национальную славу России.