

Памятники истории науки и техники

ПАМЯТНИКИ ПАРОВОЗОСТРОЕНИЯ В СССР

А. С. НИКОЛЬСКИЙ

Среди многочисленных отраслей народного хозяйства транспорт в историческом плане занимает исключительно важное место. Благодаря своим функциям он всегда играл важную роль и в исторических событиях, и в повседневной жизни народа. Поэтому изучение истории транспорта, в том числе его техники, имеет большое общекультурное значение. Сказанное относится и к железнодорожному транспорту, сыгравшему важную роль в развитии человечества в XIX—XX вв.

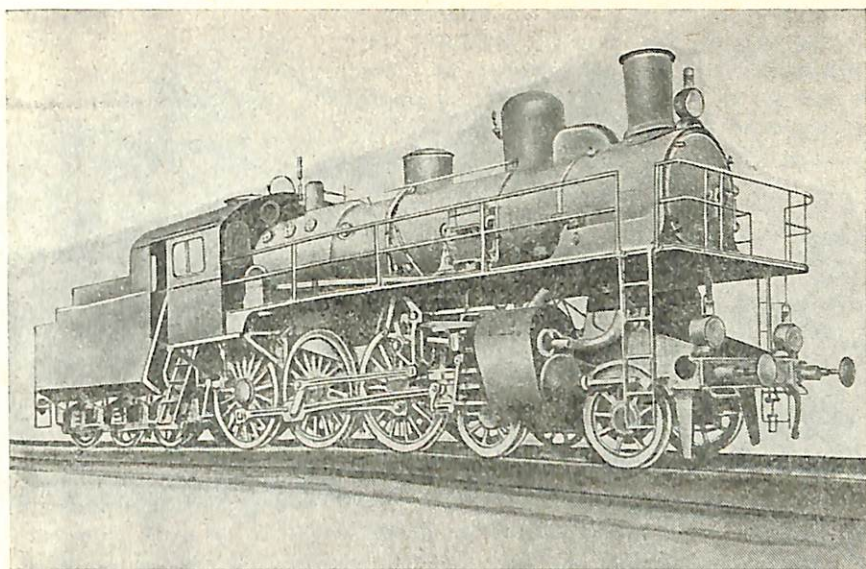
Источниковая база истории железнодорожного транспорта, как и любая отрасль истории техники, включает в себя не только письменные свидетельства и документы, но и подлинные машины и механизмы — памятники техники. Сохранение их облика для будущих поколений происходит в разных формах [2]. Прежде всего это сохранение натуральных образцов техники, представляющих собой овестьественную память эпохи и высшую форму вещественных памятников (в отличие от моделей, символов и т. п.). Они могут находиться в отдельных местах, или сосредотачиваться в музеях, или даже эксплуатироваться по своему назначению. Другими формами сохранения памятников техники являются иконографические (фотографии, картины, кинофильмы) и письменные (книги, периодические издания) свидетельства.

Следует признать, что вплоть до последнего времени положение в области сохранения и пропаганды истории техники железнодорожного транспорта СССР являлось неблагоприятным. Целые этапы ее развития оказались по существу преданными забвению и исчезли как в натурном выражении, так и в письменных и изобразительных памятниках. Это относится прежде всего к советскому периоду 30—40-х годов XX в. Показательны в этом отношении экспозиции многочисленных музеев локомотивных депо, заводов и других железнодорожных предприятий. Лишь ничтожная часть этих экспозиций содержит материалы по технике прошлого в виде макетов, фотографий, картин. При этом эволюция техники представлена, как правило, не в виде целостного процесса, а отдельными его эпизодами.

Наиболее драматичной оказалась судьба отечественной паровозной техники, развитие которой длилось с 1845 по 1956 г.

На развитие техники помимо общих тенденций технического прогресса влияют многочисленные обстоятельства экономического и политического характера, определяющие направленность технической политики. Это проявилось и на примере локомотивостроения в СССР в период реконструкции железнодорожного транспорта 50—70-х годов XX в. — в период замены паровозов на более современные локомотивы. Сам процесс замены паровой тяги на сети дорог занял около 20 лет, но конъюнктура 50-х годов сразу поставила знак равенства между паровозом и технической отсталостью.

В принципе научно-технические обоснования новых видов тяги (электрической и тепловозной) были известны еще в конце XIX — начале XX в. В этой области велись разработки, проверялись технические решения. Однако массовое их воплощение стало возможным только в середине XX в. До этого жизнеспособность паровой тяги не подвергалась сомнению. Поэтому, когда в 1956 г. было принято технически обоснованное решение о полном прекращении паровозостроения и переориентации всего железнодорожного транспорта на новые виды тяги, закрепленное директивами XX съезда КПСС [1, с. 131], психологически этот поворот оказался для конструкторов и эксплуатацион-



Паровоз серии К^у постройки 1908—1913 гг. В натуре не сохранился.
Рис. Ю. И. Полунина

ников в определенной мере неожиданным. Доказательством этого могут служить следующие факты.

До 1956 г. промышленность и наука еще ориентировались на паровую тягу. Вузы и техникумы вели фундаментальную подготовку специалистов паровозных профессий, основные локомотивостроительные заводы имели разработки новейших типов паровозов высшего конструкторского класса на ближайшие годы. Так, Ворошиловградский завод разработал сверхмощный паровоз ОР с нагрузкой на ось 21 т, Коломенский завод — грузовые сочлененные паровозы типа 1—3—3—1 и 1—4—4—2, Улан-Удэнский завод — типа 1—5—2 с нагрузкой на ось 23 т. [5]. Все эти паровозы испытывались на опытном кольце, а пассажирский паровоз ПЗ6 и грузовой ЛВ уже выпускались серийно. Параллельно с разработкой новых типов паровозов научная и изобретательская мысль работала над усовершенствованием теплового двигателя. Школой акад. С. П. Сыромятникова был разработан проект нового котла, доводящего к. п. д. паровоза до 12—13%.

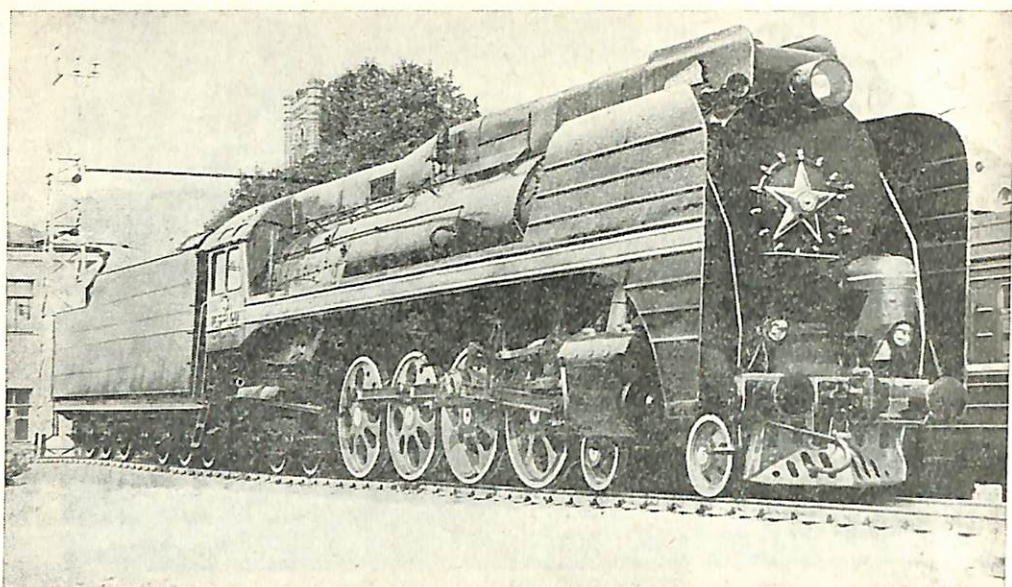
Как же в этих условиях сложилась судьба самого паровозного парка страны, насчитывающего многие тысячи единиц?

В 50-е годы на железных дорогах СССР наблюдался интересный феномен, своеобразие которого можно оценить лишь спустя десятилетия. В этот период эксплуатировался исключительно разнообразный парк подвижного состава, наблюдалось одновременное сочетание техники разных эпох.

С одной стороны, наряду с паровой тягой поездов, выполнявшей львиную долю перевозок, наблюдалось появление на некоторых участках электрической и дизельной. В пригородном сообщении некоторых крупных городов на ближайших участках уже широко использовались «электрички», а на более отдаленных и второстепенных маршрутах еще ходили паровые поезда.

Новейшее паровозостроение было представлено паровозами многочисленной серии Л конструктора Лебедянского и упомянутыми паровозами ПЗ6 и ЛВ. Наряду с ними широко эксплуатировались надежные советские паровозы, созданные в 20-е и 30-е годы, большой и средней мощности: ФД, ИС, С^у, Э^у, Э^м, Э^р и др.

С другой стороны, еще не исчерпали полностью своего ресурса многие устаревшие серии паровозов дореволюционной постройки, такие, как С, К, Н, О, Щ и др., которые постепенно исключались из парка действующих машин, но еще широко использовались на малозагруженных линиях и маневровой работе. В 50-е годы на одной станции бок о бок могли оказаться новый мощный тепловоз ТЭ-2 и какой-нибудь паровоз-компаунд Ч^в — современник Льва Толстого.



Паровоз П 36-0120 постройки 1955 г. Памятник в депо им. Ильича, Москва, 1984 г.

Наряду с отечественными в этот период на дорогах страны широко использовались зарубежные локомотивы. В Сибири и на Дальнем Востоке большое распространение получили американские «декапеды» Е, в Поволжье — также американские паровозы серии Ш.

К сожалению, в эту «золотую» для истории транспорта эпоху ничего не было сделано для ее увековечения, и уже очень скоро многие серии паровозов исчезли вплоть до последнего экземпляра. К концу 70-х годов из более чем 200 различных серий паровозов, эксплуатировавшихся на русских и советских железных дорогах, осталось около 17, причем их сохранность определялась только утилитарными потребностями, а никак не историческими соображениями. В настоящее время сохраняются паровозы только следующих серий: Л, 9П, Э^у, Э^р, Э^м, СО, Е, ТЭ; иными словами — шесть отечественных и две иностранных серии паровозов.

Вплоть до конца 70-х годов в системе Министерства путей сообщения СССР, основном ведомстве, владеющем железнодорожной техникой, не ставили вопрос о централизованном и планомерном сохранении натуральных образцов подвижного состава как памятников техники. Отсутствовали и какие-либо законодательные акты, направленные на сохранение образцов техники. В то же время во всех развитых странах мира были созданы специальные музеи подлинных локомотивов и вагонов и даже заповедные действующие линии. Сообщения об этом публиковались в периодической печати [4].

В 60-е годы возникла форма увековечения исторических событий с помощью участвовавших в них машин, в том числе локомотивов, установленных как памятники. В какой-то мере это начало компенсировать отсутствие централизованных мероприятий по сохранению образцов техники паровозостроения. Благодаря этому сохранены образцы некоторых серий паровозов, исключенных из инвентаря МПС. Однако и выбор паровозов-памятников, и их местоположение являлись случайными и не могли заменить целенаправленного отбора образцов паровозостроения.

Подобно положению дел с сохранением натуральных образцов паровозной техники обстояло дело и с ее историографией. Немногочисленные известные работы по истории отечественного паровозостроения В. А. Ракова [3], Л. Б. Януша [5] и др., изданные в начале 50-х годов, давно стали библиографической редкостью. По мере перехода различных депо на новые виды тяги в технических библиотеках происходило массовое списание литературы по паровозам. Около 20 лет в популярной и специальной технической литературе об истории отечественного паровозостроения не издавалось практически ничего. Этот своего рода отказ от традиций, по нашему мнению, не мог не нанести

ущерба делу пробуждения у новых поколений интереса к железнодорожным специальностям, углубления профессиональных знаний, укрепления кадров транспорта.

В то же время за рубежом было издано много монографий о национальных паровозостроениях, хотя во всех странах также осуществлялся отход от паровой тяги. Так, в ГДР известен несколько раз переизданный труд «Dampflok Archiv» [6], содержащий подробное изложение и краткое описание особенностей конструкций паровозов. Более того, известны зарубежные публикации, посвященные русским паровозам, особенно английских авторов [7, 8].

Создавшееся неблагоприятное положение в области увековечения отечественного паровозостроения формировалось под влиянием целого ряда объективных и субъективных факторов. Некоторые из них являются общими для истории всех отраслей техники, другие присущи только железнодорожному транспорту. Рассмотрим эти факторы.

Первым среди объективных обстоятельств, повлиявших на плохую сохранность памятников железнодорожной техники, является общий характер эпохи — все те суровые испытания, которые выпали на долю страны и народного хозяйства, начиная с первой мировой войны и кончая периодом восстановления после Великой Отечественной войны. Крайняя скудость средств, расходуемых только на самые насущные нужды, конечно, не способствовала сохранению техники, не используемой в производстве. Металл отслужившей свое машины после ее переплавки возвращался в фонд государства.

Недостаток средств отразился на количестве и качестве изобразительного материала — книг, журналов, технической документации.

Вторым объективным фактором является связь транспорта с обороноспособностью государства, распространявшая на часть его сторон режим секретности. Особая секретность соблюдалась в период Великой Отечественной войны, предшествующий ей и послевоенный периоды. В результате от эпохи 30—50-х годов в истории советского транспорта осталось крайне мало иллюстративного материала, особенно фотографий, запечатлевших технику в работе. Значительно больше его сохранилось от дореволюционного и первого послереволюционного периода, например, в виде многочисленных открыток, где широко представлены общие виды станций и перегонов и техника того времени.

Третьим неблагоприятным объективным фактором для сохранения памятников истории железнодорожной техники является напряженный производственный ритм железных дорог СССР сравнительно с железными дорогами других стран. Практически любая реставрация и установка локомотива как памятника требуют вторжения в производственный процесс. Если восстановить «антикварный» автомобиль можно и в домашних условиях и это под силу энтузиастам, использующим ручной труд с малой механизацией, то отремонтировать таким образом паровоз физически невозможно. Для его ремонта необходимо стойло в депо, отвлечение квалифицированных специалистов и т. д. Как правило, даже выделение места на территории станции происходит болезненно, и устройство каждого памятника железнодорожной техники связано с большими техническими и организационными трудностями.

Немалую роль в судьбах техники железнодорожного транспорта сыграли и субъективные факторы.

В первую послереволюционную эпоху ущерб памятникам техники нанесли нигилистические тенденции пренебрежения всем прошлым, которые порой проявлялись, несмотря на указания В. И. Ленина и партии о необходимости сохранения всего ценного, что осталось от старого мира. В 1925 г. на станции Батайск на «паровозном кладбище» еще стояли подлинные первые локомотивы, построенные в конце 40-х годов XIX в. на Александровском заводе для железной дороги Петербург — Москва. На них были прикреплены бронзовые доски с надписью «Исторический паровоз. Разделке не подлежит». Однако несмотря на заступничество видного конструктора И. В. Пиррина, паровозы были отправлены в мартеновскую печь.

Такие факты являются следствием узкого кругозора административных работников, решающих судьбу машин, непонимания значения старой техники как памятника культуры. Еще в 1974 г. на территории Пермского машиностроительного завода (бывших железнодорожных мастерских) стояло несколько отработавших паровозов редких серий А, Ж, Н, которые к тому времени являлись уникальными памятниками техники. Однако невзирая на предложения сохранить хотя бы один из них, вновь назначенный

главный инженер завода добился, чтобы все они были отправлены в переплавку. Это не единичный пример, когда премирование за металлолом оказалось более сильным стимулом, чем доводы исторического характера.

Неблагоприятным субъективным фактором явилась личная безучастность некоторых крупнейших специалистов по локомотивостроению и ведущих авторитетов МПС к судьбе паровоза. После смерти выдающихся советских ученых и конструкторов-паровозников С. П. Сыромятникова, Л. С. Лебедянского даже те, кто в прошлом много отдал изучению и описанию паровозостроения [3], переключившись на новые виды тяги, не защитили его исторического наследия и не поддержали предложений энтузиастов по его увековечению.

Рассмотрев все неблагоприятные факторы, повлиявшие на судьбы истории паровозостроения, следует отметить, что в последнее время созданы благоприятные условия, открывающие большие возможности для увековечения техники прошлого. Объективной основой таких возможностей, как и во всем деле охраны памятников истории и культуры, являются повышение жизненного уровня и рост культуры народов СССР. Новые законодательные акты, принятые в Советском Союзе в виде «Закона об охране и использовании памятников истории и культуры» 1976 г., создали условия для сохранения памятников истории техники любых отраслей. Важным общественным органом, координирующим и юридически обеспечивающим эту деятельность, стала секция памятников науки и техники при центральном и местных советах Всесоюзного общества охраны памятников истории и культуры (ВООПИК).

Для работы по сохранению памятников железнодорожного транспорта большое значение имеет еще один субъективный фактор — благоприятный сдвиг в массовом сознании, все более проявляющийся во всем мире, и в том числе в Советском Союзе. Речь идет о возрастающем интересе к транспорту и его истории среди широкого круга людей самых разнообразных профессий, социальных групп и возрастов. Этот интерес основан, как правило, на эмоциональных началах, а наибольшее воздействие, как отмечается во всех странах, оказывают паровозы.

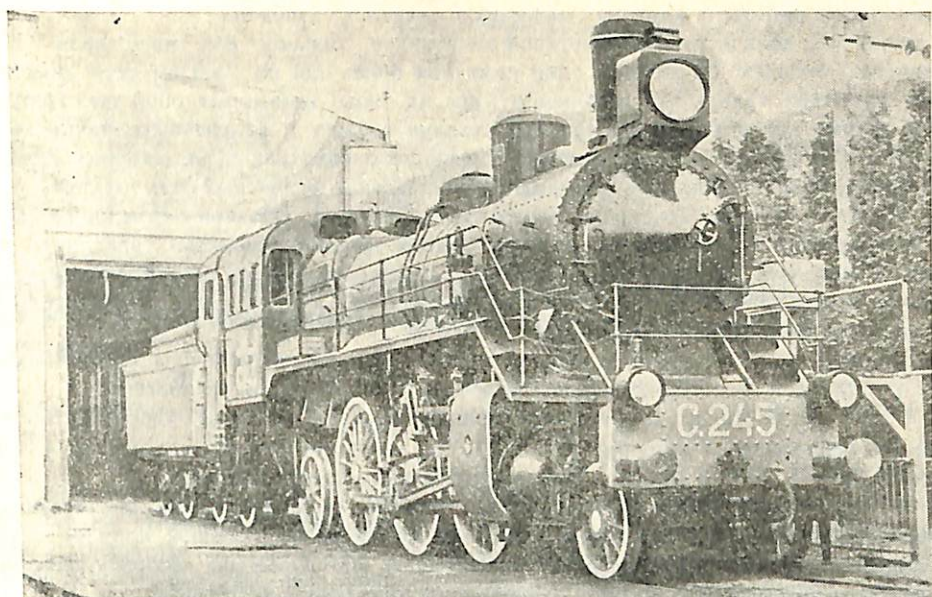
Во многих городах и регионах возникают группы историков железнодорожного транспорта, которые становятся все более активной силой в решении вопросов сохранения памятников железнодорожной техники и пропаганды ее исторического значения. Активная группа энтузиастов истории транспорта существует в Москве, где она объединена в комиссию по железнодорожной технике секции науки и техники ВООПИК. Благодаря деятельности ее членов в Москве за 1981—1983 гг. установлено на вечную стоянку три пассажирских паровоза серий С^у, С и ПЗ6, представляющих большую ценность как памятники отечественного паровозостроения. Аналогичная группа в Ленинграде существует при Ленинградском институте инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТе)¹.

Одним из энтузиастов сохранения памятников паровозной техники был непрофессиональный историк железнодорожного транспорта Ю. И. Полунин (1915—1982) — музыкант по профессии, который обладая также талантом художника, на протяжении почти всей жизни рисовал русские паровозы. Его оригинальные рисунки отличаются исключительно точным воспроизведением деталей и воссоздают в различных ракурсах облик давно исчезнувших машин. Полуниным создан уникальный альбом русских паровозов 1885—1925 гг. постройки, воспроизводивший не только внешний вид, но и содержащий информацию об основных технических и исторических данных каждой изображенной серии паровозов. Эта работа — несомненный вклад в пропаганду исторического наследия отечественного паровозостроения. Часть рисунков опубликована в технической печати [10], и надо надеяться, что в будущем они будут изданы полностью.

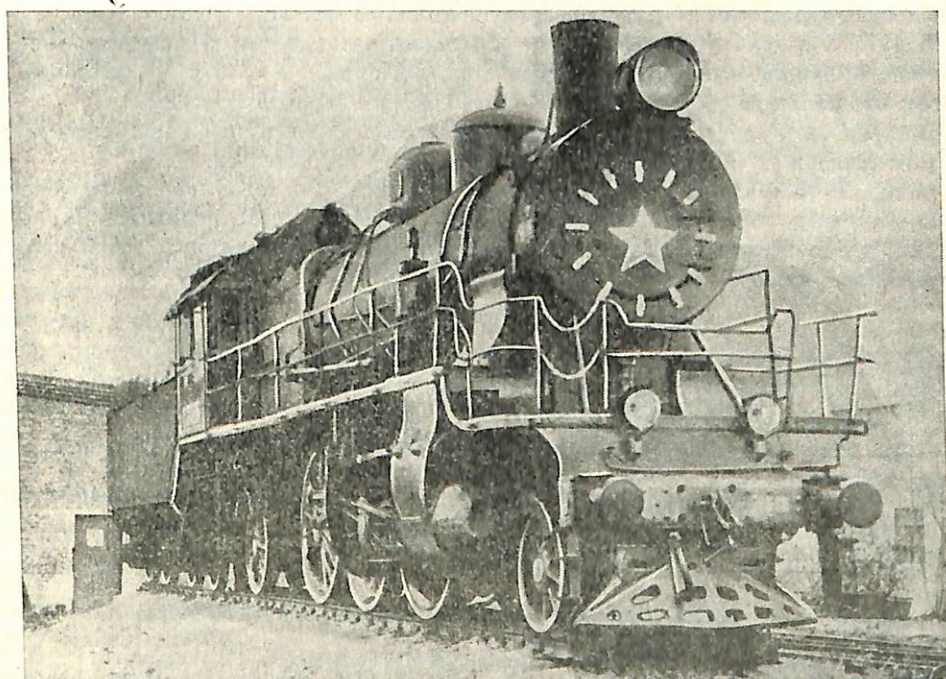
Благоприятные сдвиги в общественном сознании способствовали тому, что в области сохранения истории паровозостроения в последние годы наметились заметные положительные тенденции. Они характеризуются следующим.

1. По всей территории страны развивается процесс увековечения натуральных образцов техники путем устройства локомотивов-памятников [11]. Их число в 1985 г. превысило 140 шт. 27 различных серий и продолжает увеличиваться. Становится все больше примеров того, что паровоз сохраняется не в связи с причастностью к тому или

¹ Подобные же группы существуют и за рубежом (см., например, [9]).



Паровоз серии С постройки 1913 г. Восстановлен в депо Ховрино, Москва, 1983 г.



Паровоз CУ-215-15 постройки 1938 г. Памятник в депо Москва-Киевская, 1982 г.

иному событию, а просто как памятник трудовой славы, как свидетельство и результат технического творчества своей эпохи. Благодаря патриотической инициативе коллективов и отдельных энтузиастов разысканы и спасены многие исчезнувшие образцы паровозов, накоплен богатый технический и организационный опыт реставрации. Особо ценны сохраненные и восстановленные паровозы, являющиеся уникальными памятниками, такие, как паровоз С-245 в Москве, ИС-20-578 в Киеве. При воссоздании паровоза серии С постройки 1913 г. впервые выполнены беспрецедентные по сложности ре-

ставрационные работы, в которых участвовало несколько заводов.

Названное количество локомотивов-памятников, однако, для масштабов СССР не является большим (в среднем один памятник более чем на 1000 км сети железных дорог), учитывая также, что в целом в мире их число превышает 6000 шт. Поэтому данную форму исторической пропаганды техники следует в дальнейшем поощрять и развивать. Однако устройство отдельных паровозов-памятников не заменит единого музея локомотивостроения, где возможно сопоставление различных конструкций.

2. Начата работа по созданию такого музея натуральных образцов подвижного состава в Ленинграде. К настоящему времени музеем железнодорожного транспорта при ЛИИЖТе выполнен первый этап: выявлены и взяты под охрану сохранившиеся серии паровозов и отобраны в качестве будущих экспонатов. Приказы МПС называют 40 локомотивов, выделенных для сохранения.

3. После долгого перерыва в научно-технической и популярной печати стали появляться публикации по истории паровозостроения и вопросам ее увековечения.

В 1973 г. Л. Б. Януш сделал первую попытку подойти к истории паровозостроения с позиции сегодняшнего историка техники [12]; к сожалению, из-за кончины автора работа не была развита и не стала известной широкому кругу читателей.

В 1974 г. журнал «Техника — молодежи» посвятил свою годовую историческую серию русским и советским паровозам [13]. Она пользовалась большой популярностью у читателей, и журнал стал периодически помещать материалы по вопросу «истории стальных магистралей» [14] и опыту увековечения памятников их техники.

С 1980 г. появилась регулярная историческая рубрика в журнале «Электрическая и тепловозная тяга», посвященная железнодорожной технике прошлого [15]. В ней подробно освещаются и история паровозостроения, ее роль в деле воспитания профессиональной гордости и интереса к железнодорожной профессии [10, 16].

В 1974 г. к теме паровозостроения обратилось издательство «Изобразительное искусство», выпустив серию открыток «На стальных путях», а с 1978 г. филателия выпускает продолжающуюся серию марок «Отечественное паровозостроение».

Впервые за последние 30 лет в специальной монографии о проблемах и перспективах тяги поездов [17] дано краткое описание развития паровой тяги.

Можно с уверенностью утверждать, что, начиная с 70-х годов, работа по увековечению натуральных образцов паровозной техники в нашей стране поднялась на новый уровень. А это позволяет надеяться, что памятники долгой и славной эпохи истории отечественного транспорта будут сохранены для потомков.

Литература

1. КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов. Т. VII. М.: Политиздат, 1971.
2. Бубнов И. Н. Памятники науки и техники: некоторые вопросы теории и практики. — *Вопр. истории естествознания и техники*, 1981, № 1.
3. Раков В. А. Локомотивы железных дорог Советского Союза. М.: Трансжелдориздат, 1956.
4. Спиров В. В. Железнодорожный музей США. — *Электр. и тепловоз. тяга*, 1980, № 2.
5. Януш Л. Б. Русские паровозы за 50 лет. М.: Машгиз, 1950.
6. Dampflok Archiv. Klaus Gerlach Transpress, 1969.
7. Russian steam locomotives. H. M. Le Fleming and G. H. Prise David and Charles, 1968.
8. Westwood J. N. Soviet locomotive technology during industrialisation 1928—1952. Birmingham: Davies, 1982.
9. Общество друзей паровоза. — *Сов. Россия*, 1983, 19 января.
10. Полунин Ю. И. Паровозы начала века. — *Электр. и тепловоз. тяга*, 1983, № 2—5.
11. Никольский А. С., Макаров Л. Л., Васильев А. А. Паровозы-памятники в СССР. — В кн.: *Памятники науки и техники*, 1981. М.: Наука, 1981.
12. Януш Л. Б. Краткий очерк истории отечественного паровозостроения (рукопись). 1973.
13. Курихин О. В. Двенадцать отечественных локомотивов. Историческая серия. — *Техника — молодежи*, 1974, № 1—12.
14. Никольский А. С. Живая история стальных магистралей. — *Техника — молодежи*, 1978, № 11; *его же*. Живая история стальных магистралей. — *Техника — молодежи*, 1985, № 1.
15. Служаков В. Ф. В металлолом или в музей? — *Электр. и тепловоз. тяга*. 1980, № 5.
16. Ильин Ю. Л. Паровозы Советского Союза. — *Электр. и тепловоз. тяга*, 1984, № 1—4.
17. Развитие локомотивной тяги/Под ред. Фуфрянского Н. А. и Бевзенко А. Н. М.: Транспорт, 1982.

ДОКУМЕНТЫ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ОБЩЕСТВ РОССИИ КАК ИСТОЧНИК ИЗУЧЕНИЯ ИСТОРИИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТЕХНИКИ

Н. Г. ФИЛИППОВ

Изучение истории научно-технических обществ дореволюционной России¹ показывает, что их деятельность тесно связана с историей развития отечественной науки и техники, развитием промышленности, транспорта. Эти общества занимались разработкой многих научно-технических проблем, являлись инициаторами внедрения в производство новых технических достижений, выступали в качестве экспертов при обсуждении важных промышленно-экономических вопросов в правительственных сферах, для определения качества промышленной продукции, при расследовании причин производственных аварий, строительных катастроф, несчастных случаев, оказывали консультационную помощь промышленности.

Разносторонней была культурно-просветительная деятельность научно-технических обществ. Регулярные научные заседания, на которых обсуждались вопросы, связанные с развитием тяжелой промышленности, гидротехнического строительства, железнодорожного транспорта, электротехники, воздухоплавания, технического образования, а также созывы всероссийских промышленных съездов, проведение выставок, имевших государственное значение, конкурсов, организация публичных чтений, лекций, открытие специальных курсов и школ для рабочих, издание журналов и специальной технической литературы были важнейшими мероприятиями, проводимыми обществами. Все это привлекало внимание к их деятельности, свидетельствовало о размахе, широте поставленных и разрешаемых ими проблем и делало их центрами технической мысли. Поэтому документальное наследие научно-технических обществ, содержащее большой фактический материал по истории техники и промышленности, хранящийся в государственных архивах СССР, представляет интерес для историков науки и техники.

К сожалению, архивные документы большинства научно-технических обществ в виде самостоятельных фондов не сохранились². Их следует искать в фондах высших учебных заведений, при которых они существовали³, или в фондах правительственных учреждений, которым они подчинялись и с которыми вели переписку⁴.

¹ Среди них наиболее известными были Русское техническое общество, Русское физико-химическое общество, Политехническое общество, Общество технологов, Общество гражданских инженеров, Русское металлургическое общество и Общество электротехников [1]. Всего установлено около 50 научно-технических обществ [2, с. 206—213].

² Имеются лишь следующие фонды: Русского технического общества (ЦГИА СССР, ф. 90), Общества содействия успехам опытных наук и их практического применения им. Х. С. Леденцова (ЦГИА г. Москвы, ф. 224), Общества для содействия улучшению и развитию мануфактурной промышленности (ЦГИА г. Москвы, ф. 225), сохранившиеся далеко не в полном объеме.

³ Политехнического общества — в фонде Московского высшего технического училища; Общества технологов — в фонде Петербургского технологического института; Общества гражданских инженеров — в фонде Института гражданских инженеров и т. д.

⁴ В фондах канцелярии Петербургского и Московского генерал-губернатора, попечителя учебного округа, Министерства финансов, Главного инженерного управления Военного министерства, Министерства внутренних дел, Министерства народного просвещения и др.