**Механики Черепановы: почему паровоз называли сухопутным пароходом?**

Юрий Москаленко

1 августа 1834 года, 175 лет назад, в имении уральских промышленников Демидовых собралось достаточно много народа. Всем не терпелось посмотреть, как пройдет испытание первого «сухопутного парохода». Несколько предыдущих проб закончились неудачей: в начале того же 1834 года механики Черепановы, отец и сын, едва не погибли, когда у «парохода» взорвался паровой котел. На этот раз вроде бы все недостатки были устранены, так что все должно было пройти без сучка и задоринки.

Специально для паровоза была выстроена чугунная дорога. Ее протяженность составляла 854 метра. Паровичок должен был везти состав весом чуть более трех тонн со скоростью порядка 15 километров в час. По тем временам это было просто очень здорово, потому что для того, чтобы перенести эти искомые 3,3 тонны груза, понадобилось бы никак не менее 50-60 рабочих. И шли бы нагруженные едва ли не полчаса. А так появлялась возможность управиться в течение четырех минут…

**Плод всей жизни?**

Для отца, Ефима Алексеевича Черепанова, строительство паровоза было одним из самых значительных событий в его жизни. Это был юбилейный для него, 60-й год, к тому же «хозяин» Демидов наконец поддался на уговоры «общественности» и предоставил талантливому механику «вольную», освободив от крепостного права. Оглядываясь назад на прожитые годы, Ефим с грустью думал о том, что время пролетело быстро, в тяжком и зачастую неблагодарном труде. Даже передовые по российским масштабам предприятия Демидовых оказались не в состоянии конкурировать с европейцами. У нас использовался чаще всего дармовой человеческий труд, в то время как в той же Англии на самых тяжелых участках были задействованы машины.

Могли ли русские механики «переплюнуть» европейцев? Ведь по своему таланту, творческим и техническим возможностям наши самоучки вряд ли уступали своим коллегам. Но тяжкое бремя крепостного права, страшная серость и забитость играли свою неблагодарную роль. В сущности, Черепановы могли построить паровоз еще раньше, но все время возникали какие-то препоны. И если бы не «скупость» хозяина, отказавшегося покупать паровые машины в Санкт-Петербурге, где за них драли три шкуры, вряд ли им, Черепановым, дали бы работать над этим проектом.

**Догоним и перегоним Англию?**

Иные думы одолевали Мирона. Он находился в самом расцвете творческой мысли, гордился тем, что за недолгие десять лет они с отцом построили как минимум десять паровых машин, облегчающих подневольный труд на рудниках. Мирон, как и отец, побывал в Англии, где мечтал хотя бы одним глазком заглянуть в чертежи прославленного Стефенсона, но англичане – не дураки, свои секреты хранили зорко. Смотреть – смотри, а вот как все устроено внутри – догадайся сам…

Именно Мирон после возвращения из Англии стал донимать отца: «А давай сами, тятя, эту штуковину построим, я кажется, догадался как!» Ефим Алексеевич отбивался от сына, ведь в последние десять лет он катастрофически терял зрение, так что времени на то, чтобы разобраться в чертежах, уходило все больше. Но он не мог отговорить сына, который, между прочим, в то время еще в крепостных ходил. А ну как построим этот сухопутный корабль, а хозяин и выпишет вольную для Мирона?

Паровоз начали строить в октябре 1833 года. Спустя пять месяцев он был готов. Но на «доводку» ушло еще определенное время. Как я уже говорил, однажды взорвался котел.

Но к 1 августа испытания были объявлены.

Надо сказать, что отец и сын Черепановы сделали выводы из первой неудачи. Их паровоз проехал от начала до конца чугунки ни разу не остановившись. Демидов был доволен. И хотя вольную не выписал, но приказал сделать еще один паровоз, мощнее первого раза в полтора. Этот заказ был выполнен – вскоре паровичок мощностью в 30 лошадиных сил заменил его старший брат, вмещавший 43 «лошадки». И только после этого, в 1836 году, Мирон дождался освобождения.

**На всякий случай...**

Конечно, он не особо задумывался над тем, почему это произошло. А разгадка была вот в чем. Один из столичных чиновников под большим секретом сообщил Демидову, что к нему в следующем году собирается наследник российского престола – Александр Николаевич. И он всегда очень любит задавать «неудобные» вопросы. Может, неровен час, спросить: «А почему ты таких мастеров до сих пор в кабале держишь?». Поэтому хозяину пришлось от греха подальше выписать «вольную».

Наследник престола, действительно, прибыл на Урал, на заводы Демидовых, весной 1837 года. Где и увидел «сухопутный пароход». Так его назвали за мощность и паровые двигатели. Поинтересовался Александр и тем, кто автор машины? Ему сообщили: Черепановы. В том же, 1837 году начали строить железную дорогу в Царское село. Она была пущена в октябре.

Два слова о дальнейшей судьбе Черепановых. Их творческим задумкам так и не суждено было сбыться. В 1842 году, возвратясь из очередной командировки, неожиданно скончался Ефим Александрович. Мирон Ефимович продолжил дело отца, но его ему так не хватало. Он пережил «тятю» только на семь лет и скончался 5 октября 1849 года, на 47 году жизни…