

ФРОЛОВ П. К.

(1775—1839)

В самом конце зимы 1784 года в Санкт - Петербург прибыл караван с серебром Кольвановских Воскресенских заводов. Сопровождал караван управляющий Змеиногорским рудником Козьма Дмитриевич Фролов. Он привез своих сыновей Павла и Петра для определения в горное училище.

Десятилетний Петр и его брат были приняты в подготовительные классы училища.

Около десяти лет провел Петр Фролов в Петербурге. Занятия в училище вели опытные препода-

ватели, программа была довольно обширной.

В 80-х годах XVIII века в Петербургском горном училище были еще живы ломоносовские традиции школьного преподавания — постановка экспериментов, тесная связь теории с практическими нуждами горного производства.



В мае 1793 года П. Фролов закончил училище и в звании шихтмейстера вернулся на Змеиногорский рудник. Здесь под началом отца он в течение четырех лет состоял «при маркшейдерской должности». В 1797 году его переводят на Сузунский завод, а еще через год посылают в далекую командировку в Нерчинск для закупки и перевозки свинца для нужд Колывано-Воскресенских заводов. За эти годы Петр Козьмич Фролов на практике освоил маркшейдерское дело, принял участие в механизации Змеиногорского рудника, изучил технику и технологию добычи руд и выплавки металлов, приобрел навыки администратора. В июне 1801 года его производят в бергмейстеры.

Чем дальше отодвигались новые рудные месторождения от существовавших заводов, тем острее становилась проблема транспортировки руды. В январе 1806 года обербергмейстер Петр Фролов подал рапорт на имя начальника Колывано-Воскресенских заводов В. С. Чулкова, в котором изложил проект постройки рельсовой чугунной дороги между Змеиногорским рудником и строившимся Змеиногорским заводом.

Проект П. К. Фролова был продолжением творчества его отца, всегда заботившегося о сокращении ручного труда на рудниках. Дорога могла, по расчетам Фролова, сократить барщинную отработку по перевозке руды более чем в 500 раз.

Движение вагонеток с рудой по Змеиногорской дороге было открыто в августе 1809 года. Протяженность линии была 1883 метра. Хрупкий чугун нуждался в твердой опоре, и поэтому под рельсы были подложены деревянные брусья, прикрепленные к шпалам. Через речку Корбалиху построен железнодорожный мост на 20 каменных устоях высотой до 11 метров. Доставка руды по этой дороге производилась конной тягой. В строительство этой первой рельсовой дороги России большой вклад внес техник Михаил Лаулин, сын солдата барнаульской гарнизонной команды.

Одновременно со строительством Змеиногорской дороги П. К. Фролов выдвинул проект водно-рельсовой дороги от Змеиногорского рудника до Барнаульского завода длиной около 250 километров. Однако начатые изыскания были в 1809 году прекращены руководством заводов.

Много сил отдавал в эти годы П. К. Фролов выполнению других своих обязанностей — главного чертежника и инспектора заводских училищ. Оригинальным библиографом проявил себя Фролов в упорядочении технической библиотеки Барнаульского завода.



В сентябре 1811 года П. К. Фролова переводят на службу в Петербург начальником чертежной экспедиции горных и соляных дел. Много времени Фролов проводит в поездках по России. В отечественную войну 1812 года он был послан на озеро Эльтон для совершенствования способов добычи соли и транспортировки ее по Волге.

В начале 1817 года П. К. Фролов был назначен начальником Кольвано-Воскресенских заводов. Прекрасным администратором, талантливым инженером проявил себя на этом посту Петр Козьмич Фролов.

В двадцатые годы XIX века были проведены значительные работы по благоустройству Барнаула. Городской застройкой руководил замечательный архитектор Яков Николаевич Попов, ученик знаменитого Карла Росси.

Немалую роль сыграл П. К. Фролов в развитии камнерезного искусства на Алтае. Его стараниями на Кольванской шлифовальной фабрике была открыта рисовальная школа.

Большая любовь П. К. Фролова к Алтаю ярко проявилась в его краеведческой деятельности. В 1823 году по его инициативе в Барнауле открылся музей. Специально для музея были изготовлены модели машин и механизмов, отражавших историю развития горного производства и техники на алтайских заводах. До наших дней сохранилась модель первой в мире универсальной пароатмосферной машины И. И. Ползунова.

Постоянную поддержку со стороны П. К. Фролова с благодарностью отмечали исследователи Алтая Г. И. Спасский и Ф. В. Геблер.

Осенью 1830 года П. К. Фролов вышел в отставку. Назначенный сенатором, последние годы жизни он провел в Петербурге, где и умер в декабре 1839 года.

СТРИЖКОВ Ф. В.
(1769—1811)

С давних пор Алтай славился своими поделочными камнями. В руках талантливых мастеров они превращались в драгоценности — шедевры искусства: чаши, канделябры по-