

## **ЗМЕИНОГОРСКАЯ ЧУГУНОРЕЛЬСОВАЯ ДОРОГА**

В августе 1809 года в далеком алтайском городе Змеиногорске была построена, впервые в Российской империи, чугунная дорога.

Автором этого замечательного сооружения был Петр Козьмич Фролов — один из видных общественных деятелей Алтая, неутомимый исследователь и талантливый изобретатель.

Фролов с детских лет был хорошо знаком с изнуряющим трудом рудокопов и рабочих, занимавшихся подвозкой руды на сереброплавильные заводы. И когда после десятилетнего обучения в Петербургском горном училище он снова приехал на Алтай, то принял твердое решение, как и его отец Козьма Дмитриевич Фролов, посвятить свою жизнь горнозаводскому делу и по мере своих сил добиваться облегчения труда бергайеров.

15 января 1806 года, после нескольких лет упорной работы, Петр Козьмич завершил проект чугунной дороги.

По замыслу Фролова дорога, протяженностью около двух километров, должна соединить рудник со Змеевским сереброплавильным заводом. При этом на значительном участке линия пересекала низкое и заболоченное место.

По расчетам автора проекта чугунная дорога должна сократить барщинную отработку по подвозке руды на завод почти в пятьсот раз.

Постройка чугунорельсовой дороги между рудником и заводом была лишь частью большого проекта по осуществлению механизации всех транспортных работ на заводах и рудниках Алтая. Но из-за косности царского Кабинета этот проект так и не был завершен полностью.

Строить дорогу Фролов поручил одному из талантливых горных офицеров Михаилу Сергеевичу Лаулину. В течение трех лет постройка дороги была полностью завершена.

Чугунные рельсы и колеса для вагонеток были отлиты на Томском железодобывающем заводе. Полотно дороги проходило по сильно пересеченной местности. Около 1000 метров пути было уложено по насыпи и в выемках от 2 до 4 метров. Затем 375 метров дороги было приподнято на деревянных сваях. При пересечении реки Корбалихи был построен мост длиной около 300 и высотой 11 метров. Мост отличался оригинальностью каменных опор.

Впоследствии строители железных дорог такой тип опор применили для возведения мостов через водные преграды. Кроме того, от полотна дороги шли два ответвления: первое — вдоль русла реки Корбалихи, длиной более 150 метров, и второе — в обратном направлении параллельно первому, протяженностью не менее 50 метров.

В общей сложности длина дороги равнялась примерно 1870—1880 метрам. Интересно отметить и то, что поворотный круг для вагонеток Змеевской дороги также явился прототипом современных поворотных кругов на железнодорожных станциях. С введением в эксплуатацию чугунорельсовой дороги было высвобождено от ежедневных тяжелых работ более тридцати рудовозов с конными повозками.

По проложенной колее две сменные лошади за день могли перевезти в вагонетках свыше двух тысяч пудов руды.

Известный историк Григорий Спасский в одной из статей, помещенных в «Азиатском вестнике» за 1825 год, о Змеиногорской дороге пишет следующее: «Дорога сия состоит из чугунных полос (грифов) длиною в четыре с половиною фута, толщиной в три и малая часть для твердого грунта в два с половиною дюйма, коих верхняя часть имеет выпуклость, по которой движутся колеса в 14 дюймов в поперечнике и вогнуты во всю окружность свою. Одна лошадь везет по ней каждый раз три тележки или ящика, вмещающие грузу до 500 пудов, кроме ящиков, кои составляют до ста пудов. Передний путь совершается в 59, обратный в 39, а оба пути в 1 час 29 минут».

Змеиногорская чугунная дорога просуществовала до 1915 года. В настоящее время от нее почти ничего не осталось. Только кое-где на ее двухкилометровом пути еще можно найти небольшие участки сильно разрушенной насыпи.

В 1950-х годах научные сотрудники Алтайского краевого музея отыскиали в отвалах Змеиногорского рудника хорошо сохранившийся рельс и колесо от вагонетки знаменитой фроловской дороги.

Ныне эти уникальные экспонаты вызывают большой интерес у каждого, кто посещает старейший музей Сибири.

Т. А. Полухин

### ЛИТЕРАТУРА

**Виргинский В. С.** Творцы новой техники в крепостной России. Очерки жизни и деятельности выдающихся русских изобретателей XVIII — перв. пол. XIX вв. Изд. 2-е. М., Учпедгиз, 1962. 405 с.

Гл. 8. П. К. Фролов — пионер рельсового транспорта в России, 182—211. Библиогр. к гл. 8: с. 387.

**Виргинский В. С.** Замечательные русские изобретатели Фроловы. Изд. 2-е, испр. и доп. М., Машгиз, 1952. 175 с. с илл. (Из истории техники). Библиогр.: с. 173—174.

**Виргинский В. С.** Петр Козьмич Фролов. (Очерк жизни и творчества). (1775—1839). М., «Наука», 1968. 189 с. с илл.; 1 л. портр., 1 л. схем.

**Савельев Н. Я.** Петр Козьмич Фролов. Жизнь и деятельность новатора русской техники XIX века. Под ред. Д. И. Абрамовича. Новосибирск, Облгиз, 1951. 144 с. (Замечательные сибиряки). Библиогр.: с. 144.

**Савельев Н. Я.** Алтай — родина выдающихся изобретений. Барнаул, Алткрайиздат, 1951. 117 с.

См. раздел «Первая русская рельсовая дорога», с. 81—93.

**Уманский А.** О судьбе собраний П. К. Фролова. — «Алтай», 1962, № 20, с. 114—117.

**Полухин Т.** «Чугунки» основатель. — «Алт. правда», 1970. 27 янв.

### ДОКУМЕНТАЛЬНЫЕ ИСТОЧНИКИ

Государственный архив Алтайского края, ф. 1, оп. 4, д. 96, ф. 1. оп. 7, д. 430.

Новосиб. обл. архив, чертежный фонд, д. 1337.

## ЦИТАТЫ

Дерзайте ныне ободренны  
Раченьем вашим показать,  
Что может собственных Платонов  
И быстрых разумом Невтонов  
Российская земля рождать.

М. В. Ломоносов

## ИЛЛЮСТРАЦИИ

Планы и профиль Змеиногорской чугунной дороги П. К. Фролова (1810 г.). Собственноручный чертеж строителя дороги с его подписью. — В кн.: Виргинский В. С. Замечательные русские изобретатели Фроловы. Изд. 2-е, испр. и доп. М., 1952, с. 123.