



М. Б. Гарбузова

ЛИТЕЙНЫХ ДЕЛ МАСТЕР ЧАРЛЬЗ БЕРД

Многое в нашем городе может напомнить о человеке, имя которого – Чарльз Берд. Шотландец по происхождению, он был механиком, инженером, литейщиком, владельцем одного из лучших в России чугунолитейных и машиностроительных заводов, где были отлиты решетка Казанского собора и ангел, венчающий Александровскую колонну, построены первые паровые машины и первый российский пароход.

Через речку Пряжку в Коломне перекинут Бердов мост. И вот уже более двух веков живет в России поговорка:

– Как дела?

– Как у Берда. Только труба пониже, да дым пожиже.

Чарльз Берд (Charles Baird) родился в 1766 году в Шотландии в Уэстертоне. Техническое образование он получил на знаменитом Карронском пушечном заводе, директором которого был в то время известный шотландский инженер и литейщик Чарльз Гаскойн (Charles Gascoigne). Имя Ч. Гаскойна стало известно в России с 1774 года, когда в Кронштадте была установлена паровая машина для откачки воды из доков Кронштадтского канала, изготовленная по заказу Адмиралтейств-коллегии на Карронском заводе. Кроме того, Ч. Гаскойн был известен далеко за пределами Англии и Шотландии как изобретатель пушек-карронад, принятых на вооружение английским флотом. В России же литейное дело находилось тогда в крайне неудовлетворительном состоянии. Например, по данным Александровского пушечного завода в Петрозаводске, из 1142 пушек, отлитых там за 1782 – 1786 годы, годных оказалось всего 417. России приходилось закупать большое количество пушек за границей.

Дальновидная императрица Екатерина II понимала, что выгоднее наладить свое литейное дело, чем закупать орудия. Поэтому она велела отыскать в Англии хорошего мастера и пригласить его в Россию, «не затрудняясь размером жалованья, лишь бы безошибочнее лил пушки». По рекомендации российского адмирала, шотландца С. К. Грейга, был приглашен его соотечественник Ч. Гаскойн. Грейгу было поручено заключить с ним контракт, однако, это оказалось нелегким делом. В то время в Англии существовал закон, запрещающий выезд из страны специалистов и вывоз машин; кроме того, пришлось преодолеть сопротивление владельцев Карронского завода, директором которого был Ч. Гаскойн. Но, несмотря на все трудности, контракт был заключен и 26 мая 1786 года Ч. Гаскойн прибыл в Россию. Вместе с ним были приглашены еще десять литейщиков и механиков, среди которых находился двадцатилетний, еще никому не известный Чарльз Берд. Через несколько лет именно он станет основателем завода, который будет известен по всей России, а имя его войдет в поговорку.

По прибытии в Россию Ч. Гаскойн отправился в Петрозаводск, где по указу Сената начал перестройку по «карронской» системе Александровского пушечного завода. По его чертежам были построены две новые доменные печи, шесть воздушных печей и первый в России «вогранок» – малая подвижная (поворотная)

печь. Ч. Гаскойн ввел новый способ отливки пушек, и теперь почти все отливаемые орудия оказывались годными. Литейное дело при нем достигло небывалой степени совершенства, а завод после переустройства стал лучшим по оборудованию в России.

С 1786 по 1789 год Чарльз Берд работал на Александровском заводе в Петро-заводске помощником Ч. Гаскойна. В 1789 году началось строительство чугунолитейного завода в Кронштадте и Ч. Гаскойн командировал для участия в строительстве Ч. Берда как высококвалифицированного специалиста. Большой практический опыт, полученный Ч. Бердом при перестройке Александровского и строительстве Кронштадтского заводов, несомненно, помог ему в будущем.

В 1792 году у Чарльза Берда (в России его называли Карл Николаевич) появилась возможность начать собственное дело. Вместе с братом Джеймсом он вступил в компанию со своим соотечественником, инструментальным мастером Ф. Морганом, на дочери которого, Софии, впоследствии и женился. Ф. Морган имел на Матисовом острове в Петербурге небольшие железоделательные мастерские с плавильными печами. С этого небольшого предприятия и началась история завода Берда – одного из крупнейших в Петербурге XIX века. Очень скоро Ч. Берд выделил своих компаньонов и стал единственным владельцем завода.

Технические знания и большой практический опыт позволили ему организовать производство по самой передовой технологии того времени. В качестве основного двигателя на заводе была использована паровая машина, построенная здесь же. Многие исследователи считают, что это была первая построенная в России паровая машина уаттовского типа (до этого в России использовались только паро-атмосферные машины). Литейная мастерская была оборудована опрокидывающимися шахтными печами – прототипом будущих вагранок. Для плавки металла использовался кокс, привозимый из Англии, а не древесный уголь.

Ч. Берд стремился к постоянному расширению своего предприятия. Вскоре к литейной мастерской была пристроена корабельная верфь и механическая мастерская. К 1800 году, по отзывам современников, это был уже крупный и прекрасно оборудованный завод. В том же году его посетил император Павел I и был так поражен увиденным, что немедленно издал указ для Адмиралтейств-коллегии: «Ввести в употребление по адмиралтейству для облегчения ручных работ <...> огненную машину малого размера, подобную той, каковая существует на заводах аглицкого купца Берда». До 1825 года завод Ч. Берда был единственным в России предприятием, который систематически выпускал паровые машины, различные станки и механизмы для нужд всей страны. За этот период на заводе была изготовлена 141 паровая машина.

Вот только некоторые основные работы, которые были выполнены на заводе в первые годы его существования:

1808 – механизмы для обточка и полировки стекла для Императорского стеклянного завода;

1809 – базы и капители из бронзы, а также другие предметы для Казанского собора;

1810 – пожарные трубы и паровые котлы для С.-Петербургского монетного двора;

1811 – паровые машины и токарные станки для Тульского оружейного завода; отливка ограды, установленной у Казанского собора;

1815 – первое в России паровое судно;

1816 – четыре паровые машины для Шлиссельбургских шлюзов;

1817 – паровые машины для Варшавского арсенала;

1819 – две паровые машины, по 16 лошадиных сил каждая, по заказу командира Черноморского флота;

1818, 1820 – две землечерпательные машины для Мариинской системы по заказу Министерства путей сообщения;

1823 – конструкции и украшения для Пантелеймоновского, Почтамтского, Банковского, Львиного, Египетского, 1-го Инженерного, Благовещенского мостов.

За труд на пользу мануфактурной промышленности Карл Николаевич Берд в 1811 году был пожалован чином обер-гиттенфервалтера VIII класса (чин горного ведомства, соответствует гражданскому чину коллежского асессора и, таким образом, уже дает право на получение дворянства). В 1817 году он был награжден орденом Св. Анны II степени и получил следующий чин обер-бергмейстера VII класса (соответствует гражданскому чину надворного советника).

С деятельностью завода Берда был связан еще один важный фактор, повлиявший на развитие всей промышленности в целом и машиностроительной в особенности. В конце XVIII – начале XIX века, в связи с началом систематического производства паровых машин, остро встал вопрос о подготовке людей, обладающих соответствующими техническими знаниями. Эту задачу также помог решить частный завод Берда. В 1806 году по поручению правительства на завод Ч. Берда были приняты 100 учеников на пять лет для подготовки мастеров и машинистов паровых машин для казенных заводов. Кроме того, на заводе постоянно находились ученики с сибирских и уральских заводов.

Деятельность завода проходила в тесном взаимодействии с выдающимися инженерами того времени. Например, А. Бетанкур заказывал проектируемые им механизмы именно на заводе Ч. Берда. В 1818 году там были изготовлены подъемные машины для строительных работ, начавшихся на Исаакиевском соборе. В 1824 году в Санкт-Петербурге под руководством полковника Треттера были построены первые цепные мосты. Машина для испытания прочности цепей, спроектированная А. Бетанкуром, также была построена на заводе Берда.

В 1815 году на заводе был создан первый в России пароход, и наша страна стала третьей страной в мире (после Америки и Англии), которая ввела паровое судоходство. Еще в 1812 году американский изобретатель Роберт Фултон, создатель первого в мире парохода, через своего посла Д. Адамса обратился к канцлеру Н. П. Румянцеву с просьбой выдать ему двадцатилетнюю привилегию на строительство паровых судов в России. Д. Адамс уверял канцлера, что в России еще лет двадцать-двадцать пять не появятся строители пароходов. Но уже летом 1815 года граф Н. П. Румянцев мог из окон своего особняка на Английской набережной наблюдать, как первое российское паровое судно, построенное совсем рядом, на Матисовом острове, совершает свои пробные рейсы по Неве. Как писал тогда журнал «Сын отечества», Карл Николаевич Берд позволял всем желающим ознакомиться с устройством парового судна и лично давал необходимые объяснения. 2 (14) сентября состоялось показательное плавание парохода в пруду Таврического сада в присутствии членов императорской семьи, а 3 (15) ноября был осуществлен первый рейс в Кронштадт и обратно. Этот рейс положил начало паровому судоходству в России.

В навигацию 1816 года началось регулярное пароходное сообщение между Петербургом и Кронштадтом, которое осуществлялось уже двумя пароходами. Интересно отметить, что именно в это время, в сентябре 1816 года, американский политик и бизнесмен Г. Моррис, выступая с докладом перед членами Нью-Йоркского

исторического общества, уверял своих слушателей, что Россия совершенно незнакома с таким изобретением как пароходы и американцам предстоит восполнить этот пробел русского транспорта.

Карл Николаевич Берд, по отзывам современников, был человеком, обладавшим большими знаниями и огромной энергией, что и позволило ему сделать свой завод одним из лучших в России. Интересный словесный портрет приводит в своих «Рассказах бабушки», напечатанных в «Историческом вестнике» за 1884 год, А. Я. Бутковская, тогда уже вдова Н. Я. Бутковского, вице-директора Строительного департамента в царствование Николая I: «К этому времени нужно отнести появление англичанина Берда. Он прибыл в Россию беглецом и ознакомил нас с применением пара к движению судов. За выдачу этого секрета он присужден был в Англии заочно к повешению. Высокий ростом, серьезный, волоса с проседью, небрежно одетый, человек этот, которому Россия обязана введением пароходства, часто появлялся в доме у нас. Разговоры его всегда были деловые, он был исключительно занят своим предметом»¹. Это портрет человека, увлеченного своим делом, а ведь ему тогда было уже более 60 лет. Романтическая легенда о смертном приговоре, по видимому, основана на обстоятельствах приезда Ч. Берда в Россию: для этого нужно было преодолеть закон, запрещавший выезд из Англии специалистов и вывоз машин.

Чарльз Берд, приехавший в Россию двадцатилетним молодым человеком, провел здесь большую часть своей жизни. Он стал российским подданным, внес огромный вклад в становление и развитие российской промышленности. Его деятельность имела очень большое значение для нашего города. На заводе Ч. Берда были отлиты ограда, установленная у Казанского собора, барельефы пьедестала Александровской колонны и венчающий ее ангел, фигуры ангелов и апостолов, а также конструкции купола Исаакиевского собора и многое-многое другое. За работы по сооружению Александровской колонны Карл Николаевич Берд был награжден орденом Св. Владимира III степени. Однако несмотря на то, что к концу жизни он имел высокий чин и стал очень богатым человеком, главным в его жизни оставалась работа. Свои средства он постоянно тратил на расширение и модернизацию завода.

В заключение хочется вспомнить еще одну историю, которая характеризует человеческие качества Карла Николаевича Берда. В этой истории удивительно переплелись имена Пушкина, Гончаровых, Берда и других известных лиц².

В имении Гончаровых «Полотняный завод» с конца XVIII века хранилась бронзовая статуя Екатерины II, заказанная в свое время в Берлине прадедом Натальи Николаевны в честь посещения имения императрицей. Как известно, Гончаровы растратили свое огромное состояние и Наталья Николаевна оказалась бесприданницей. Мать Натальи Николаевны поставила дату бракосочетания дочери с А. С. Пушкиным в зависимость от продажи статуи, и, чтобы не откладывать свадьбу, поэт, заложив свое имение в Нижегородской губернии, одолжил Наталье Ивановне Гончаровой 11 тысяч рублей. Долга назад он не получил, а в 1832 году ему предложили взять в возмещение статую императрицы, которую А. С. Пушкин окрестил «бронзовой бабушкой». В июне 1832 года поэт через А. Х. Бенкендорфа предложил правительству купить монумент. Несмотря на его высокие художественные достоинства, подтвержденные представителями Академии художеств

¹ Бутковская А. Я. Рассказы бабушки // Ист. вестник. 1884. Т. 18. № 12.

² См.: Рогов В. История «статуи медной» // Простор. 1971. № 4.

скульпторами И. П. Мартосом, С. И. Гальбергом и Б. И. Орловским, правительство не нашло средств на покупку, и в 1836 году Александр Сергеевич продал статую Карлу Николаевичу Берду на переплавку. В то время для строящегося Исаакиевского собора необходимо было большое количество металла, а вес статуи составлял около 200 пудов. Но, как писал впоследствии сын Карла Николаевича Берда, Франц Карлович, у его отца не поднялась рука отправить на переплавку художественное произведение и «бронзовая бабушка» простояла во дворе завода Берда на Матисовом острове почти восемь лет, когда там ее случайно обнаружили приехавшие по делам братья Коростовцевы – помещики Екатеринославской губернии. Статуя была выкуплена на собранные по подписке деньги и установлена в городе Екатеринославе на чугунном постаменте, бесплатно отлитом для нее на заводе. После Октябрьской революции статуя императрицы уцелела, лишь была перенесена во двор исторического музея. Но в ноябре 1941 года, во время оккупации Днепропетровска, бывшего Екатеринослава, бронзовая Екатерина была увезена немцами и, по всей вероятности, переплавлена.

Карл Николаевич Берд скончался 28 ноября (10 декабря) 1843 года в чине обер-берг-гауптмана (соответствовал гражданскому чину статского советника) на 77 году жизни и был похоронен на Смоленском лютеранском кладбище. Там же были похоронены его жена София, сын Фрэнсис (Франц Карлович) и другие члены семьи. Могила семьи Бердов представляет собой готическую часовню, отлитую из чугуна, с мраморным обелиском внутри. Рядом находится еще одно семейное захоронение Бердов.

Заводом, основанным Чарльзом Бердом в 1792 году, владели три поколения Бердов. Фрэнсис (или Франц Карлович) продолжал дело своего отца. Главным его детищем был, конечно, Исаакиевский собор. Кроме того, этот частный завод строил паровые военные суда, которые, по данным морского ведомства, обходились правительству вдвое дешевле, чем на государственных Ижорских заводах. После смерти Франца Карловича в 1864 году завод перешел к его сыну Егору Берду, который в 1881 году продал предприятие Обществу франко-русских заводов. Переименованный во «Франко-Русский» завод долго еще называли «бывший завод Берда». Именно сюда в 1916 году пришел для ремонта крейсер «Аврора», и команда крейсера начала общаться с революционно настроенными рабочими. А в октябре 1917 года «Аврора» отошла от бывшего завода Берда, чтобы сделать свой исторический выстрел.

После революции завод был разделен. Кораблестроительная часть отошла к Адмиралтейскому заводу (сейчас входит в состав объединения «Адмиралтейские верфи»), а меднопрокатное отделение стало самостоятельным заводом, который вошел в объединение «Красный выборжец». С 1946 года впервые в стране здесь был освоен выпуск алюминиевой фольги. В 1989 году завод вышел из объединения и сейчас является акционерным обществом «Фольгопрокатный завод». 25 декабря 1997 года на здании административного корпуса заводоуправления по адресу улица Блока, 5 была торжественно открыта мемориальная доска в память основания завода в 1792 году Чарльзом Бердом.