

**Руководитель проекта:** Коршунова Л.Е.**Автор-составитель:** Кудряшева Л. А.

Кулибин Иван Петрович и другие русские изобретатели-самоучки: [Изоматериалы; текст]/ Авт.-сост. Кудряшева Л. А.; Руководитель проекта Л.Е. Коршунова. — М.: Русская школьная библиотечная ассоциация, 2015. — 8 л. цв. ил. + 24 с. — (Профессиональная библиотека школьного библиотекаря. Сер. 2. Выставка в школьной библиотеке; вып. 4). — Приложение к журналу «Школьная библиотека».

### К ШКОЛЬНОМУ БИБЛИОТЕКАРЮ

В апреле 2015 года исполняется 280 лет со дня рождения самого известного русского изобретателя-самоучки Ивана Петровича Кулибина. Эта дата — прекрасный повод вспомнить не только о гениальном механике из Нижнего Новгорода, но и о судьбах других русских изобретателей-самородков. Выходцы из крестьянских, рабочих, бедных купеческих семей, они не имели порой и начального образования, но обладали природной смекалкой, творческим умом, поразительным чутьём, а самое главное — желанием быть полезными России, стремлением облегчить труд русского народа.

Есть и другая, нерадостная общность в судьбах русских изобретателей и их изобретений: многие гениальные идеи не получили развития, так как не заинтересовали ни официальные ведомства, ни российских предпринимателей, которые вложили бы средства в прогрессивные разработки. Как писала газета «Волгарь» в связи с реакцией на первый в мире гусеничный трактор, изобретённый и построенный саратовским крестьянином Фёдором Блиновым, «вся беда в том, что русские изобретатели — РУССКИЕ. У нас нет доверия к собственным творческим силам и способностям, нет желания поддержать даже бесспорно полезное дело, и не мудрено, если русские изобретения попадают в руки англичан, американцев и французов». Так, после смелой попытки Ефима Никонова в начале 18 века построить подводную лодку, в России более ста лет не занимались подводным кораблестроением, а «потаённое судно» сгнило, запёртое в сарае. Та же участь постигла первый в России механический экипаж, созданный Леонтием Шамшуренковым. Предложение крестьянина-изобретателя по усовершенствованию «самобеглой» коляски остались без ответа, как и его проекты самоходных саней и верстомера (прообраза спидометра). Далеко вперёд заглянул изобретатель первой паровой машины Иван Ползунов. Уральский самородок надеялся с помощью «огненной машины» осуществить коренную техническую реконструкцию горнорудного производства России и тем самым «славы Отечеству достигнуть». Однако изобретателю, главной целью которого было «водяное руководство пресечь», было предложено объединить новый двигатель... с водяными колёсами. А созданная ценой невероятных усилий машина в скором времени была разобрана.

Благодаря отцу и сыну Черепановым, построившим первый паровоз и первую железную дорогу, Россия встала в ряд с самыми прогрессивными европейскими странами. Но изобретения нижнетагильских новаторов не получили ни популярности, ни развития. Первый паровоз, предназначенный для перевозки грузов от завода до рудника, заменили конной тягой, которая использовалась вплоть до начала 20 века. А когда спустя три года из Петербурга в Царское Село отправили первый в России поезд, его тянул паровоз, купленный в Англии.

Упомянутый выше Фёдор Блинов за 16 лет так и не смог найти российского промышленника, который взялся бы изготавливать гусеничные тракторы. Огромный интерес к изобретению Блинова проявили немцы, предложившие продать патент за большие деньги. Но Фёдор Блинов, несмотря на серьёзные денежные затруднения, отказал иностранным покупателям: «Я русский мужик, думал и делал для России». Не заинтересовали государственных мужей и уникальные колёсные тракторы ученика Блинова — Якова Мамина. Простые, надёжные, универсальные, экономичные, эти машины как нельзя лучше были приспособлены к условиям российского сельского хозяйства. Спустя годы, когда колёсные тракторы были созданы за границей, правительство (тогда уже советское) предпочитало покупать и копировать эти дорогостоящие, громоздкие, капризные западные образцы. Не были воплощены в жизнь и многие замечательные проекты самого Ивана Петровича Кулибина. Его знаменитый арочный мост через Неву так и остался моделью, а судно, способное ходить против течения рек, было продано на слом. На разработанный Кулибиным телеграф правительство попросту не обратило внимания.

Хочется надеяться, что наши материалы помогут пробудить в потомках гордость за своих талантливых соотечественников.

*Л.А. Кудряшева, автор-составитель*

На 1 с. обл.: портрет: Худож. П.П. Веденецкий. Портрет И.П. Кулибина (Эрмитаж); самобеглая коляска, пасхальные часы-яйцо. 1776

Серия выпускается с 2003 г.

Использование контента и макета — только с письменного разрешения владельца (РШБА).

© Русская школьная библиотечная ассоциация,  
серия, макет, оформление, 2015

© Кудряшева Л.А., 2015