

участь в створенні серії турбін для АЕС професор Капінос В. М. удостоєний Державної премії УРСР.

Пиріжок С.Я.
ДЕТУТ

ІСТОРІЯ РОЗВИТКУ ПІД'ЇЗНИХ ТА ПЕРЕНОСНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ В РОСІЙСЬКІЙ ІМПЕРІЇ ТА ЇЇ ВИСВІТЛЕННЯ НА СТОРІНКАХ ЧАСОПИСУ «ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ДЕЛО»

Питання про під'їзні шляхи в Російській імперії під кінець XIX ст. зумовило особливий інтерес з боку науковців та інженерів. Про це свідчать їхні наукові праці, надруковані в різних технічних періодичних виданнях. Під'їзні залізниці відіграють таку ж важливу роль в економічному розвитку держави, як капіляри в живому організмі. Як при поганому стані капілярів організм не може правильно функціонувати, так промисловість будь-якої держави буде кульгати до тих пір, поки не врегулюється сполучення окремих промислових пунктів з головними залізничними лініями, або іншими словами, поки не буде полегшена доставка сировини до індустріальних центрів.

Переносні, під'їзні залізниці, за словами інженера М.О. Ситенка можуть оцінюватися за критеріями зручності їхнього встановлення і переносу: протягом декількох годин з одного місця на інше, або наприклад літом проклали, взимку забрали. Переносні залізниці варто розподіляються на два типи: монорейкові та переносні залізниці, що складаються з двох рейок. Дані типи залізниць не можуть замінити одна одну, тому що кожна з них наскільки унікального за особливостями своєї експлуатації, що їх важко співставляти. В одних конкретних випадках слід використовувати вузькоколіїну залізницю. з двома рейками, а в інших можна використовувати монорейкову.

Роль дешевої під'їзної залізниці для потреб Російської імперії могла відігравати система переносних монорейкових залізниць, уведена французьким інженером Лартигом, яка за короткий час показала на практиці у Франції та в Алжирі досить хороші результати. Система Лартіга значно відрізнялася від усіх тогочасних релькових шляхів. Ця різниця полягала в тому, що в цій системі замість двох є одна рейка і що вона не прокладається безпосередньо на землі, а знаходиться на певній відстані від неї. Будова залізничної колії досить проста. Вона складається із залізних або сталевих стояків висотою 1-1,2 м. і з рейки, що являє собою звичайну сталеву смугу. Стійки закопувались в землю або встановлювались на її поверхні, на відстані 1,8 м. одна від одної, рейка встановлюється зверху на стійках. На цю конструкцію розміщували вагончик, який складався з двох корзин, що встановлювались по обидві боки рейки, і своєю вагою тримали рівновагу. Скріплюючи такі вагончики один з одним можна отримати цілі поїзди, які спочатку приводились в рух за допомогою коней або інших тварин, а згодом механічними засобами.

Слід звернути увагу на те, що залізниця системи Лартіга мала певні переваги, порівняно з іншими під'їзними коліями, а саме: встановлення

відбувалося досить просто і її можна прокласти в будь-якому напрямку без особливого нівелювання; оскільки рейка проходила на певній висоті від ґрунту, утримування її в чистоті від снігу і піску, було простішим і не вимагало додаткових затрат на відповідний персонал, що важко сказати про двохранкову залізницю.

На сторінках журналу «Железнодорожное дело» за 1885 р. поміщено низку статей, в яких описувалися дослідження можливості використання залізниці Лартіґа для військових потреб. На практиці було доведено, що дана залізниця складається досить легко і швидко, що є не менш важливим під час воєнних дій. Три особи могли скласти один погонний метр залізниці протягом 12 хвилин. Також завдяки зменшенню опору коліс і рейки (тут використовувалася одна рейка і два колеса, замість двох рейок і чотирьох коліс) звичайний сільський кінь міг тягнути понад 3,5 т. вантажу. Такі дані зацікавили деяких членів Імператорського Російського Технічного товариства і викликали необхідність у проведенні нових порівняльних досліджень різних систем дешевих рейкових колій у співвідношенні їх провізної здатності і витрат на експлуатацію. Існувала також і обґрунтована критика вищезгаданої залізниці Лартіґа. Вона зводилася до того, що на ремонт такої залізниці піде більше коштів, ніж на легку вузькоколійну залізницю, а також про неможливість перевезення одноколійною дорогою надто габаритного вантажу.

Серед переносних залізниць, що склалися з двох рейок і які часто використовувалися в Російській імперії як під'їзні колії також застосовували так звану залізницю Дековіля. Це залізниця з шириною колії 50 см. Вперше була застосована у Франції для перевезення сільськогосподарських вантажів, також на копальнях з невеликим об'ємом видобутку і на будівництві. У Російській імперії переносну залізницю Дековіля можна було використовувати лише у місцевостях добре захищених від вітрів, який легко засипав легкі рейки переносної залізниці снігом або піском.

На сторінках журналу «Железнодорожное дело» можна зустріти полемічні статті, в яких інженери обговорювали позитивні і негативні сторони встановлення різних типів під'їзних і переносних залізниць. Фінансову оцінку під'їзних залізниць зробив інженер Е.Г. Воронець. Він вважав, що як тимчасова залізниця буде більш вигіднішою для держави – залізниця Дековіля, однак, якщо залізниця потрібна на більш тривалий час, тоді краще використати систему Лартіґа.

Проблематикою під'їзних дешевих залізниць в Російській імперії цікавився також головний редактор журналу «Железнодорожное дело» А.М. Горчаков. Він підтримував розвиток мережі так званих легких переносних залізниць. Андрій Миколайович вважав, що при потребі певного регіону в новому шляху сполучення, не варто відразу будувати важку і не дешеву «класичну» залізницю. А слід спочатку провести детальне дослідження краю, і для експерименту поставити залізниці системи Дековіля, або Лартіґа, а вже

потім при необхідності вдосконалювати їх, або будувати залізницю нормального типу.

Писарська Н.В.

НТУ «ХП»

ВИРОБНИЦТВО ТРАКТОРІВ НА ХТЗ ІМ. С.ОРДЖОНІКІДЗЕ ЗА ЧАСІВ КЕРІВНИЦТВА П.І. СВИСТУНА (1931 – 1932 РР., 1934 – 1938 РР.)

Як відомо, діяльність будь-якого підприємства, організації чи установи багато в чому залежить від людини, яка цією структурою керує, оскільки праця та, відповідно, її результативність є показником кваліфікації, у тому числі, і тих, хто стоїть на чолі підприємства.

Найважче, мабуть, керувати підприємством, яке щойно було засноване. Таке непросте завдання – керівництво тільки побудованим та відкритим Харківським тракторним заводом (ХТЗ) ім. С. Орджонікідзе – дісталось Пантелеймону Івановичу Свистуну. Діяльність свою він починав у 1920 р. на Полтавщині, потім продовжував на Миколаївщині, Київщині та Сумщині. З 30 вересня 1931 р. П.І. Свистуна призначили директором новоствореного ХТЗ ім. С. Орджонікідзе.

Перший трактор, що був виготовлений на заводі під керівництвом П.І. Свистуна, – це СХТЗ-15-30. Колісна машина, що працювала на гасі, мала потужність двигуна в 30 кінських сил і могла тягнути лише трикорпусний плуг із достатньо малою швидкістю – не більше, ніж 3,5 кілометрів за годину. Проте, це був найбільш універсальний радянський трактор того часу. Слід зазначити, що випуск СХТЗ-15-30 тривав протягом 1931 – 1937 рр., за цей період з конвеєра вийшло більше, ніж 170 тисяч тракторів.

У період 1932 – 1934 р. на посаді директора заводу перебував Олександр Давидович Брускін, оскільки П.І. Свистуна призначили керівником Головного Управління автотракторної промисловості та членом колегії Наркомату важкої промисловості СРСР. Вдруге директором ХТЗ ім. С. Орджонікідзе П.І. Свистун став у 1934 р. і перебував на цій посаді до 1938 р.

У 1935 р. на заводі розпочато випуск перших колісно-балонних тракторів-тягачів, а з 1937 р. – гусеничного трактора СХТЗ-НАТІ-ІТА, який мав чотиритактний гасовий двигун ІМА водяного охолодження потужністю 52 кінських сил та відрізнявся удвічі більшою продуктивністю, ніж тогочасні колісні трактори. СХТЗ-НАТІ-ІТА був розроблений у період з 1931 по 1936 рр. Харківським і Сталінградським тракторними заводами, разом з науково-дослідним автотракторним інститутом НАТІ (м. Москва). До колісних тракторів, що виробляв ХТЗ ім. С. Орджонікідзе, належали також дослідні зразки тракторів Д-5, що випускалися у 1934 – 1935 рр. Протягом же 1935 – 1936 рр. підприємство розпочало випуск першої в СРСР серію тракторів з дизель-моторами Д-6 власної конструкції. Ці машини, яких було випущено близько 250 штук, добре зарекомендували себе в різних галузях народного господарства.