

ПАРОВОЗОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ ПОЧАТКУ ХХ СТ.

Заверющенко М. П.¹, Тверитникова О. Є.²

*Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут»,
м. Харків*

¹. аспірант; ². д.і.н., професор, tveekhpi@ukr.net

Як відомо, зародження галузі паровозобудування в Україні відбулося наприкінці ХІХ ст., коли на теренах Російської імперії, до складу якої на той час входила більшість українських земель, з метою організації виробництва власних паровозів почали організовуватися нові паровозобудівні заводи, два з яких в Україні – Харківський (1897 р.) та Луганський (1900 р.). Саме вони на початку ХХ ст. стали в Україні спеціалізованими паровозобудівними підприємствами.

Харківський паровозобудівний завод постійно працював над державними замовленнями. На підприємстві випускалися як вантажні, так і пасажирські паровози. До 1912 р. на Харківському паровозобудівному заводі було виготовлено 1846 паровозів. За роки свого існування Харківський паровозобудівний завод випустив такі серії паровозів: Од, Ов, Ш, Щ, С, Э, Су, Эу, Со та інші.

Необхідно зауважити, що на початку ХХ ст. паровозний парк здебільшого складався з паровозів, виготовлених за кордоном, або ж за іноземними проєктами. Переважна більшість вантажних паровозів була типу 0-3-0, серед пасажирських переважав тип 1-2-0. У цей період йшов пошук удосконалення конструкцій паровозів. Значний вплив на ці пошуки здійснив проф. П.М. Мухачов, який працював в Харківському технологічному інституті. Він їздив у відрядження на провідні паровозні підприємства Європи з метою використання закордонного досвіду. П.М. Мухачов відкрив при інституті спеціалізовану кафедру паровозобудування (1893 р.), яка, окрім підготовки інженерів-паровозобудівників, працювала над удосконалення конструкцій паровозів.

1901 р. при Міністерстві шляхів сполучення була створена комісія під керівництвом М.Л. Щукіна для обговорення недоліків вантажних паровозів та розгляду нових проєктів. З усіх представлених, комісія зупинилась на проєкті Харківського паровозобудівного заводу, як на найбільш обґрунтованому та досконалому. Це був чотирициліндровий паровоз з робочою вагою 55,2 тону. У подальшому ХПЗ удосконалював та випускав різні типи паровозів, наприклад, серії Ш та Щ. Паровози серії Щ вважалися найкращими в країні на той час, і після удосконалення в 1910 р. були замовлені Донецькою залізницею.

Крім вантажних паровозів, на ХПЗ у 1908–1909 рр. було спроектовано напівтанк-паровоз для приміських поїздів, який було замовлено Рязано-Уральською залізницею. Також на Харківському паровозобудівному заводі було спроектовано танк-паровоз типу 2-3-1 з чотирициліндровою машиною «компаунд». Слушно зауважити, що до 1915 року, на частку ХПЗ припадало понад 20 % всього виробництва паровозів в Російській імперії.

Перший паровоз на Луганському паровозобудівному підприємстві було виготовлено в травні 1900 р. Він успішно пройшов випробування, на якому був

присутній засновник підприємства Г. Гартман. На ЛПЗ діяли власна електрична станція, мартенівський, паровозомеханічний, мідно-, чавунно- та сталеливарні цехи. Доречно відзначити, що, окрім паровозів, завод виробляв труби і сортове залізо. Така багатофункціональність вважається однією з причин успішного розвитку підприємства – закритий цикл виробництва забезпечував незалежне становище порівняно з іншими представниками галузі. Випуску локомотивів передувало створення допоміжних виробництв, що позитивно вплинуло на собівартість продукції. Особливою гордістю Г. Гартмана було обладнання заводу, повністю привезене з Німеччини. Зазначимо, що корпуси підприємства, побудованого за останнім словом науки і техніки того часу, були найбільш значущими промисловими спорудами в місті.

Першим директором заводу було призначено англійського майстра Я. Андерсона, і вже 29 травня 1900 р. на підприємстві було побудовано перший паровоз за кресленнями паровозів «нормального типу 1897 року» (серії Од – з кулісним паророзподільним механізмом системи англійського інженера Д. Джоя). Загалом протягом 1900 р. Луганським заводом виготовлено 48 паровозів цієї серії.

Паровози серії Од було розроблено конструкторами Коломенського заводу на підставі ескізного проекту інженера Владикавказької залізниці Вацлава Лопушинського з урахуванням зауважень, висловлених XVII Дорадчим з'їздом інженерів служби тяги Міністерства шляхів сполучення Російської імперії.

Паророзподільний механізм англійського інженера Девіда Джоя було запатентовано у 1870 р.. Незважаючи на те, що він набув поширення у паровозобудуванні, вже на початку XX століття був витіснений іншими паророзподільними механізмами, зокрема на XXIII Дорадчому з'їзді інженерів служби тяги було вирішено встановлювати на паровозах цієї серії паророзподільний механізм Вальсхарта. Ці паровози отримали серійне позначення Ов.

У 1905 р. виробництво паровозів на Луганському заводі склало 245 одиниць, а це близько 21% загального виробництва в Російській імперії. 1906 р. на підприємстві було побудовано 1000-й паровоз серії Ов. З нагоди цієї події кожен працівник заводу отримав іменний срібний жетон, які до нашого часу зберігаються в багатьох музеях та колекціях.

Отже, на початку XX ст. Харківський та Луганський заводи заклали підвалини вітчизняного паровозобудування та в подальшому стали важливою складовою галузі залізничного транспорту України.