

кандидатських іспитів, які було проведено. Потім, залучаючи осіб, які пройшли через ці курси, організували також роботу в науково-дослідних установах. Д.Ф. Лихвар склав узагальнену рецензію на роботу «новаторів» і попросив міністра сільського господарства УРСР Н.Т. Кальченка підписати її й надіслати редакціям усіх газет, які, зазвичай виступали на захист «новаторів». Таким чином, псевдонауковці позбулися підтримки періодичної преси, а також можливості надалі експлуатувати науку в особистих корисних інтересах, чисельність їх після цієї рецензії різко зменшилась, а справжні новатори, яких також було досить багато, одержали можливість привернути до себе увагу й залучитися підтримкою Главку науки.

Згідно з наказом у 1952 р. Д.Ф. Лихваря відрядили до Академії наук УРСР для продовження науково-дослідницької діяльності, залишивши за ним обов'язки начальника сектора рослинництва Управління науково-дослідних установ Головного управління сільськогосподарської пропаганди Міністерства сільського господарства УРСР за сумісництвом (наказ МСГ УРСР № 476-к від 15 травня 1952 р.). Однак організаційні здібності Д.Ф. Лихваря в міністерстві були належно оцінені, тому в 1953 р. його направлено до м. Львова, щоб очолити новостворений Інститут агробіології (згодом під керівництвом вченого реорганізовано в Науково-дослідний інститут землеробства і тваринництва західних районів УРСР), замінивши члена-кореспондента А.С. Лазаренка, який не виявив здібностей до керівництва цією установою.

ДІЯЛЬНІСТЬ КОНСТРУКТОРА Л.С. ЛЕБЕДЯНСЬКОГО НА КОЛОМЕНСЬКОМУ ПАРОВОЗБУДІВНОМУ ЗАВОДІ

Янін В.А.

Державний економіко-технологічний університет транспорту (м. Київ)

Лев Сергійович Лебедянський (1898–1968) – визначний вітчизняний інженер-локомотивобудівник. За його керівництва та його участі були створені різні типи паровозів, тепловозів і газотурбовозів. Конструктор паровоза Л (Лебедянський). Усе своє життя інженер-конструктор пропрацював на Коломенському машинобудівному заводі, що під Москвою.

До 1925 р. у колишньому СРСР був досягнутий довоєнний рівень промислового виробництва, а відтак розпочалося здійснення програми соціалістичної індустріалізації. Власне в цей час Л.С. Лебедянський потрапив на роботу в Коломну. Коломенський машинобудівний завод отримав від держави великі фінансові засоби. Це дозволило працівникам заводу до кінця другої п'ятирічки, вже у 1938 р., завершити корінну реконструкцію підприємства, збільшити його виробничі потужності більш ніж у 2,5 рази, а випуск продукції, у порівнянні з 1913 р. – у 9,5 разів.

Швидкий розвиток промисловості зумовив появу питання про реконструкцію залізничного транспорту. Важливим завданням стало забезпечення залізничної галузі локомотивами. Власне це зумовило організацію

у 1931 р. на Коломенському заводі Центральне локомотивопроєктне бюро Наркомату важкої промисловості СРСР. До корінної реконструкції колії і обладнання рухомого складу автозчепленням було прийнято будівництво вантажного паровоза з осью формулою 1-5-1 і пасажирського – 1-4-2 з тиском ведучих осей на рейки у 20 тонн. За короткий строк під керівництвом Л.С. Лебедянського спеціаліста Коломенського заводу розробили проєкт вантажного паровоза 1-5-1 серії ФД (Фелікс Дзержинський) потужністю 3000 кінських сил. Перший екземпляр цього паровоза було побудовано у жовтні 1931 р. Луганським заводом за кресленнями і за активної участі коломєнців. Таких потужних паровозів на той час Європа не знала.

Також Л.С. Лебедянський в цей час працює над паровозом ЙС (Йосип Сталін). Цей паровоз у 1937 р. отримав Гран-Прі на виставці в Парижі. Загалом, на початку 30-х рр. Л.С. Лебедянський бере активну участь у створенні маневрового танк-паровоза серії 9П. Особливістю паровозів серій ФД і ЙС стало нове конструктивне виконання окремих частин і деталей. Як під час проєктування і підготовки матеріалів, так і під час будівництва цих паровозів, Л.С. Лебедянському, конструкторам, металургам і технологам довелося подолати низку труднощів, щоб створити досконалі паровози. Окремі великі деталі цих паровозів і ціла низка менших вузлів вперше були застосовані на практиці вітчизняного паровозобудування.

До 1937 р. Коломенський завод будував пасажирський паровоз 2-3-2К, Тип П12, який був першим спеціальним паровозом, який призначався для тяги швидкісних поїздів. Проєкт паровоза був розроблений під керівництвом Л.С. Лебедянського і М.М. Щукіна. Мащини такого типу розвивали швидкість до 170 км/год і виводили експреси «Красная стрела», долаючи відстань від Москви до Ленінград за 8 годин. На відміну від паровоза типу 2-3-2В Ворошиловградського заводу, який був створений на основі паровоза серії ЙС, паровози 2-3-2К Коломенського заводу, були створені абсолютно за новим проєктом, і на етапі його створення пророблялися також варіанти паровоза з осьовими формулами 1-2-2 та 2-3-1.

Друга світова війна завдала величезної шкоди – багато залізниць було зруйновано, а наслідки відремонтовані колії мали слабку верхню будову. Локомотивний парк був щент зношеним. Вимагалось не тільки його відновити, підняти технічний рівень, але значно збільшити. Адже під час війни він майже не поповнювався новими паровозами. Розуміючи це, Л.С. Лебедянський із своєю командою конструкторів ще під час війни, у 1944 р. почав проєктувати новий вантажний паровоз 1-5-0, тип П32. До дня Перемоги проєкт було завершено. У тому ж 1945 р. було збудовано два дослідні взірці, які показали, що створення цього паровоза стало великою технічною перемогою коломєнських локомотивобудівників, на чолі з Л.С. Лебедянським. За потужності 2200 к.с. і швидкості до 90 км/год П32 мав навантаження від осі 18 т, що дозволяло експлуатувати його практично на усій мережі залізниць.

За економічністю він перевершував усі вітчизняні паровози. Водив майже такі ж склади, як ФД, хоча був легшим від останнього на 22%. За потужністю та

економічністю перевершував американський паровоз Ea, виробництво якого планувалося освоїти в СРСР. За створення нашого вітчизняного паровоза головному конструктору Л.С. Лебедянському була присуджена Сталінська премія. Паровозу присвоїли серію Л на честь коловного конструктора і взяли у серійне виробництво. Окрім головного Коломенського заводу, паровози Л великою серією будували Ворошиловградський і Брянський заводи. Ще низка підприємств працювали з ними в кооперації, виготовляючи окремі вузли і деталі.

У 1946 р. Коломенський машинобудівний завод було перейменовано на паровозобудівний. Цим підкреслювалася його важлива роль в локомотивобудівництві.

У 1949 р. було побудовано новий пасажирський паровоз 2-4-2, тип ТЗ6. У створенні цього локомотива великий внесок зробив Л.С. Лебедянський. Паровози серії Л і ПЗ6 були найбільш удосконаленими з усіх паровозів, побудованих на Коломенському заводі, Вони будувалися аж до припинення паровозобудування у 1956 р. Загалом, в Коломні були створені і побудовані усі типи вітчизняних дослідних паровозів. Конструктор Л.С. Лебедянський керував багатьма розробками тогочасних паровозів. Його діяльність, як вченого, конструктора, винахідника і взагалі організатора науково-технічних досліджень паровозів заслуговує детального вивчення.

ВСЕСОЮЗНА НАРАДА ГРУНТОЗНАВЦІВ З ПРОБЛЕМИ ПІДВИЩЕННЯ РОДЮЧОСТІ ГРУНТУ (1954 р.)

Яценції Б.Р.

Національна наукова сільськогосподарська бібліотека НААН (м. Київ)

У колишньому СРСР надавали велику увагу проблемі підвищення родючості ґрунтів. Зокрема, першочергового значення вона набула після проведення у 1952 р. XIX з'їзду КПРС, який прийняв директиви до п'ятирічного плану розвитку народного господарства СРСР на 1951–1955 рр. Через рік, на вересневому пленумі 1953 р. було проголошено курс на реформування аграрного сектору, який у повоєнний період знаходився в занепаді. Крім того, лютнево-березневий пленум ЦК КПРС у 1954 р. прийняв рішення про збільшення виробництва зерна завдяки освоєнню цілинних земель Казахстану, Сибіру, Уралу і частково Північного Кавказу [1]. У цьому зв'язку, 20–26 квітня 1954 р. у Москві в Інституті ґрунтознавства ім. В.В. Докучаєва було скликано Всесоюзну нараду ґрунтознавців, присвячену питанням підвищення родючості ґрунтів і освоєнню цілинних земель [2]. У нараді взяли участь 140 ґрунтознавців, агрохіміків, агрономів і меліораторів.

Програма наради включала 14 науково-теоретичних і виробничих питань, що стосувалися підвищення родючості ґрунту, методів правильного його використання в сільськогосподарському виробництві та ін. За результатами роботи наради прийняли розгорнуте рішення, в якому основну увагу приділяли