

ПАРОВОЗЫ КОЛОМЕНСКОГО ЗАВОДА

Владимир Викторович Боченков, Екатерина Владимировна Бычкова, Олег Борисович Галацкий, Иржи Ладиславович Индра

(Окончание. Начало в № 6 - 2011, 1-4 - 2012.)



Грузовой паровоз (1-5-0, тип ПЗ2)

Война нанесла громадный ущерб - многие дороги были разрушены, а наскоро отремонтированные имели слабое верхнее строение пути. Локомотивный парк был сильно изношен. Требовалось не только восстановить его, поднять технический уровень, но и значительно увеличить, так как во время войны он почти не пополнялся новыми паровозами. Понимая это, конструкторы Коломенского завода в самый разгар войны в 1944 году начали проектировать новый грузовой паровоз 1-5-0, тип ПЗ2.

Ко Дню Победы проект был завершен, и в том же году построены два опытных образца. Испытания показали, что создание этого паровоза явилось большой технической победой коломенских локомотивостроителей. При мощности 2200 л.с. и скорости

до 90 км/ч паровоз ПЗ2 имел нагрузку на ось 18 тс, что позволяло эксплуатировать его практически на всей сети железных дорог.

По экономичности он превосходил все отечественные паровозы. Водил почти такие же составы, как ФД, хотя был легче его на 22 %, превосходил по мощности и экономичности американский паровоз Е^А, производство которого предполагалось освоить в нашей стране. За создание этого паровоза главному конструктору Л.С. Лебедевскому, ведущим конструкторам Г.А. Жилину, В.Д. Уткину, В.К. Чистову, В.Д. Дьячкову, Д.В. Львову в 1947 году была присуждена Сталинская премия.

Паровозу присвоили серию "Л" в честь главного конструктора и приняли к серийному производству. Кроме головного Коло-



Пассажирский паровоз (2-4-2, тип ПЗ6)

менского завода, паровозы "Л" крупной серией строили Ворошиловградский и Брянский заводы. Еще ряд предприятий работал с ними в кооперации, поставляя отдельные узлы и детали.

С 1946 года Коломенский машиностроительный завод был переименован в паровозостроительный, чем подчеркивалась его важная роль в локомотивостроении. Основной продукцией в послевоенный период были паровозы, дизели и турбины для метро.

В 1949 году был построен новый пассажирский паровоз 2-4-2, тип П36. В создание этого локомотива, предназначенного для обеспечения растущих пассажирских перевозок, большой вклад внесли Л.С. Лебедевский, Г.А. Жилин, М.И. Гресюк и др. Паровозы серии Л и П36 были наиболее совершенными из созданных Коломенским заводом. Они строились вплоть до прекращения паровозостроения в 1956 году.

Следует отметить, что в Коломне были созданы и построены все типы отечественных опытных сочлененных паровозов. В 1948 г. был создан опытный паровоз 1-3+3-1, тип П34. В 1954-1955 гг. были построены четыре опытных образца сочлененного паровоза 1-4+4-2, тип П38, мощностью 4600 л.с., разработкой которого руководили Л.С. Лебедевский и И.И. Сулимцев. Он был последним типом парового локомотива, разработанным конструкторами предприятия и самым мощным паровозом из построенных Коломенским заводом.

За 88 лет паровозостроения коломенцами создано около 200 типов паровозов. Конструкция их достигла высокого технического уровня, что оказало большое влияние на успешное развитие железнодорожного транспорта страны. Всего было построено чуть менее 10 420 паровозов разного назначения (как принято считать). Окончательную цифру на сегодня установить достаточно сложно. Связано это с тем, что с началом войны была прервана заводская нумерация где-то на заводском номере 8290/1941, последний известный построенный паровоз - С^{УМ} 218-38 (однако, он не был принят НКПС). Также в заводской нумерации были еще отведены номера (8219-8248) для 30 паровозов типа П24, из которых было построено лишь 9 единиц. А началась постройка с паровоза серии ЭР 750-01 с заводским номером 8381/1943. Поэтому наиболее правдоподобное количество паровозов, построенных заводом - 10308.

Несмотря на то, что конструкции паровозов непрерывно совершенствовались, а объем их производства на всех заводах нарастал быстрыми темпами, железнодорожный транспорт не справлялся с перевозками все увеличивающегося потока грузов, главным образом потому, что его основная техническая база - паровозы - исчерпали свои возможности.

Устранить основной недостаток паровозов - низкий коэффициент полезного действия - не представлялось возможным, поэтому они должны были уступить место более экономичным локомотивам - тепловозам и электровозам. Необходимые предпосылки для этого были созданы развитием экономической базы страны и дизелестроения. В 1956 году решением Правительства был прекращен выпуск паровозов, и Коломенский завод получил задание перейти на производство тепловозов.



Сочлененный паровоз (1-3+3-1, тип П34)

Литература

1. Альбом фотографий. Минтрансжмаш СССР. Коломенский завод им. Куйбышева. Паровозы. Т. 1, 2. 1953.
2. Альбом чертежей "Общество Коломенского машиностроительного завода в Коломне. Типы товарных и пассажирских паровозов, построенных с 1869 года". А. Тембурский. Коломна. 1895.
3. Альбом чертежей "Типы товарных и пассажирских паровозов, построенных с 1869 года". Типо-лито-фотография и светопечатание А.Б. Тембурского в Коломне. 1904.
4. Архив музея ОАО "Коломенский завод". Ф. 5.1.1.Д. Книга номерации паровозов с 1869 года, выпускаемых Коломенским заводом.
5. Ефремцев Г.П. История Коломенского завода. Очерк истории Коломенского тепловозостроительного завода имени Б.Б. Куйбышева за 110 лет. (1863-1973) - М.: "Мысль", 1973. 352 с.
6. Ефремцев Г.П. История Коломенского завода. 1863-1983 гг. - М.: "Мысль". 1984. 366 с.
7. Иллюстрированное описание Всероссийской художественно-промышленной выставки в Москве. 1882. Издание Германа Гоппе. С.-П., Большая Садовая, л. Коровина, 16; Москва, Кузнецкий мост, 15.
8. Коломенскому тепловозостроительному заводу 100 лет. - М.: "Московский рабочий". 1963. 180 с.
9. Мокрицкий Е.И. История паровозостроения СССР. - М.: Трансжелдориздат, 1941. 260 с.
10. Москалев Л.М. Наши узкоколейные паровозы. - М.: "Железнодорожное дело". 1997. 408 с.
11. Паровозы. Общий курс конструкций и элементы теории. Под ред. Сыромятникова С.П., Чиркова А.А. - М.: Трансжелдориздат. 1949. 692 с.
12. Подопросветов А.В., Морошкин Б.Н. Традициям - жить и крепнуть Коломенскому локомотивостроению - 130 лет. // "Локомотив". 1999. № 9.
13. Раков В.А. Локомотивы отечественных железных дорог. 1845-1955. - М.: "Транспорт". 1995. 564 с.
14. РГАНТД. г. Самара. Фонд № Р-201, Опись № 1-2; Фонд № 2, Опись № 1-2.
15. Ростовский К.Б. Паровозы, построенные Коломенским заводом. Ч. 1, 2, 3. 1976 г.
16. ЦГБИА. Ф. 802. Опись 8. Крепостное отделение. 1863-1913. Дело 1633. Дело о заказе КмЗ ж/д подвижного состава для крепостных ж/д. 25.05.1893-21.06.1896. 189 л.

Связь с автором: oiso@kolomzavod.ru



Сочлененный паровоз (1-4+4-2, тип П38)