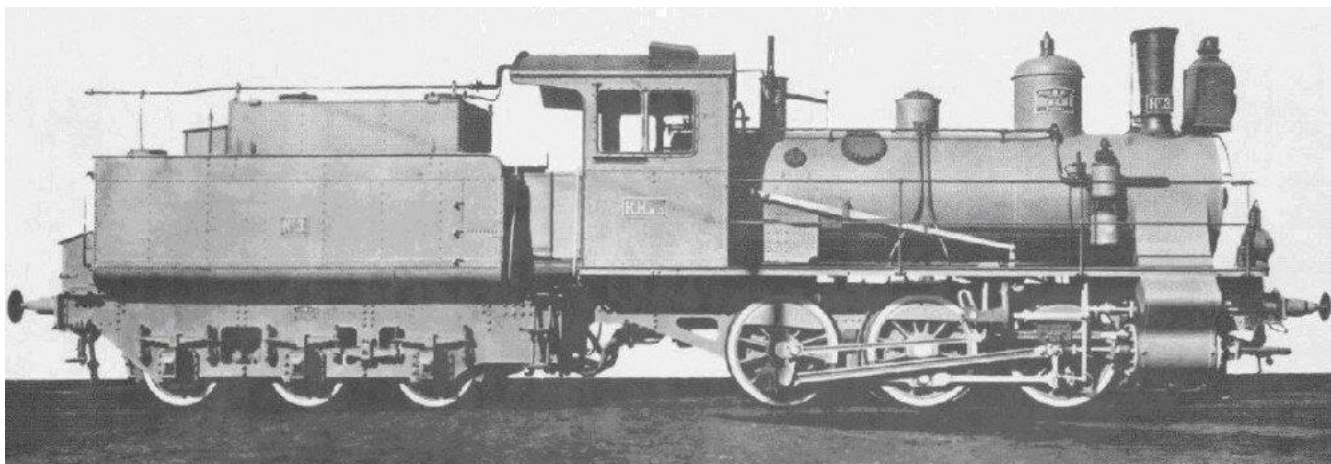


Коломенский тепловозостроительный завод



Картинка из свободных источников. Товарный паровоз серии ТК, тип 132 Коломенского завода

Знаменитый Коломенский тепловозостроительный завод (с 1866 до 1871 г. — завод инженеров братьев Струве, до 1946 г. — Коломенский машиностроительный завод, до 1956 г. — Коломенский паровозостроительный завод) основан в 1863 г. С 20 июля 1862 г. началось регулярное движение поездов на Московско-Коломенском участке железной дороги. Начальником одного из строительных участков был 25-летний военный инженер в чине штабс-капитана А.Е. Струве. В 1860-е гг. в торговую-купеческую Коломну приехали братья Струве: Аманд Егорович и Густав Егорович.

2 сентября 1863 г. инженер Аманд Егорович Струве получил право «производить разные постройки как заводские, так и фабричные» на арендованных им у крестьян села Боброва 10 десятинах и 315 сажнях «не заселенной земли». На отлогом левом берегу Оки Струве для строительства моста через реку соорудил мастерскую, которая вскоре была преобразована в завод, впоследствии ставший крупнейшим в России.

А.Е. Струве начал строительство цехов — механического, чугунолитейного и кузнечного. Вначале это были мастерские для изготовления металлических конструкций моста. На новом месте рядом со зданиями были устроены длинные навесы для сборки мостовых частей. Оборудование завода пополнялось станками и машинами, приобретенными

в Париже и Лондоне. В 1865 г. на территории завода имелось уже 9 производственных зданий. В 1865 г. было начато производство вагонов, а в 1869 г. — паровозов для Курско-Харьковско-Азовской железной дороги.

Основным видом продукции Коломенского завода оставались паровозы. Первыми на Коломенском заводе были построены товарные трехосные паровозы завода «Кайль» в Париже. Паровоз был без будки машиниста и развивал скорость до 20 км/ч. До конца 1869 г. завод построил 15 таких паровозов.

Выпуск паровозов на Коломенском заводе быстро рос. В 1873 г. завод построил первый товарный паровоз собственной конструкции. Он имел такую же колесную формулу и скорость, как товарный паровоз завода «Кайль». Но коломенский паровоз вел состав весом на 105 т тяжелее, чем французский. В 1874 г. завод построил первый пассажирский паровоз своей конструкции. Итак, первый паровоз был выпущен в 1869 г., в 1873 г. — сотый, в 1874 г. — двухсотый, в 1879 г. — пятисотый.

В честь выпуска 500-го паровоза и 10-тысячного товарного вагона в 1879 г. была выпущена памятная серебряная медаль с изображением 500-го локомотива, даты его постройки и надписью: «Да здравствует русская инженерная мысль!». Министр путей сообщения рекомендовал строить паровоз для казенных и частных железных дорог, назвав его паровозом «правительственного запаса». Коломенский завод выпускал такие паровозы 13 лет. За период с 1869 по 1917 г. Коломенский завод построил 4619 паровозов, а всего до 1956 г. — около 10 тыс. паровозов.

В 1870 г. на Петербургской всероссийской выставке завод был награжден государственным гербом, а в 1872 г. на Московской политехнической выставке — Большой золотой медалью.

В 1903 г. Коломенский машиностроительный завод начал строить сочлененные пассажирские паровозы типа 1-2-0 4- 0-2-0 с машиной компаунд.



Картинка из свободных источников. Сочлененный паровоз (1-3+3-1, тип П34)



Картинка из свободных источников. Сочлененный паровоз (1-4+4-2, тип П38)



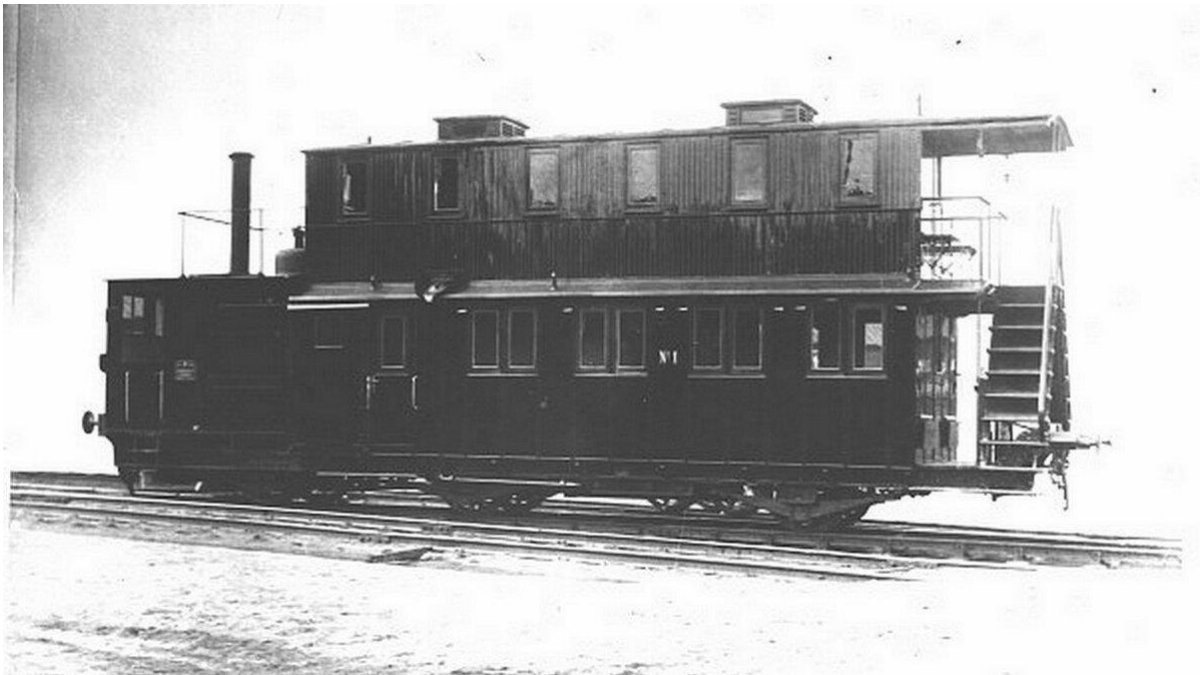
Картинка из свободных источников. Грузовой паровоз (1-5-0, тип П32)



Картинка из свободных источников. Пассажирский паровоз (2-4-2, тип ПЗ6)

Паровозу, получившему первоначально серию Вк, затем в 1912 г. была присвоена серия Ц. Эти локомотивы предназначались для обслуживания пассажирских поездов на перевальных участках Среднесибирской железной дороги, имевших в то время слабое верхнее строение пути.

Для перевозки по железным дорогам небольшого числа пассажиров можно было бы ограничиться поездом, состоявшим из паровоза и одного-двух вагонов. Однако эксплуатировать такие поезда было невыгодно. Некоторые русские железные дороги еще в конце XIX в. стали приобретать паровозо-вагоны. В одном конце вагона помещался небольшой котел и паровая машина, приводившая в движение одну или две колесные пары, остальная часть вагона предназначалась для пассажиров и груза. В 1882 г., купив привилегию английского изобретателя Томаса, Коломенский машиностроительный завод построил два паровозо-вагона.



Картинка из свободных источников. Паровозо-вагон Коломенского завода (1882)

Паровозо-вагоны Коломенского завода состояли из двух частей — собственно паровоза и двухосного двухэтажного пассажирского вагона. Котел паровоза, паровая машина, бак для воды, ящик для топлива и пост машиниста были размещены на одноосной тележке, которая с помощью длинных накладок и болтов соединялась с рамой вагона.

На первом этаже вагона находились 32 места II класса, а на втором — 48 мест III класса. В 1913 г. Варшаво-Венская железная дорога заказала Коломенскому машиностроительному заводу паровозы типа 1-3-1. Взяв за основу конструкцию паровоза серии С Сормовского завода, Коломенский завод внес существенные изменения в отдельные узлы паровоза.

Общая масса в рабочем состоянии и сцепная масса паровоза типа 1-3-1 несколько увеличились. Конструкционная скорость паровоза составила 110 км/ч.

Для отличия паровозов типа 1-3-1 Варшаво-Венской железной дороги от паровозов серии С им было присвоено обозначение серии Св, где индекс «в» указывал на наименование дороги.

В 1914—1915 гг. Коломенский машиностроительный завод построил 15 паровозов серии Св. После кратковременной эксплуатации на Варшаво-

Венской железной дороге еще в годы первой мировой войны паровозы серии Св были переделаны с колеи 1435 мм на колею 1524 мм и поступили в депо Москва-Пассажирская Орел-Московско-Курской железной дороги, где работали до 1951—1960 гг. Один из последних типов пассажирских паровозов дореволюционного периода, паровоз серии Св, как и серии С, имел хорошие эксплуатационные качества. На Коломенском заводе строились шестиосные паровозы с размещением осей на двух тележках (серии О). С 1903 г. паровозы серии О работали на Сибирской железной дороге. В 1910 г. на этих паровозах был введен перегрев пара.

Для обслуживания пассажирских поездов на линии Рузаевка—Сызрань Московско-Казан с кой железной дороги, имевшей легкие рельсы (26,87 кг/м), уже в 1907—1908 гг. Применялась двойная тяга паровозами типа 2-3-0 серии Ж. Чтобы избежать двойной тяги и не менять верхнее строение пути, дорога заказала Коломенскому машиностроительному заводу пассажирские паровозы типа 1-4-0 с нагрузкой от колесной пары: на рельсы не более 14 т.

Всего в 1909—1911 гг. было построено 19 таких локомотивов с конструкционной скоростью 70 км/ч, получивших обозначение серии И. Паровозы серии И показали удовлетворительные результаты как по расходу топлива, так и по воздействию на путь. Основная часть паровозов серии И была исключена из инвентаря в первой половине 1950-х гг.

В 1925 г. на Коломенском заводе были спроектированы и построены новые пассажирские паровозы су (главный конструктор К.Н. Сушкин), которые были одними из лучших пассажирских паровозов тех лет. Всего на Коломенском, а также Сормовском, Луганском, Брянском и Харьковском заводах в 1924—1940 и 1947—1951 гг. было построено 2434 паровоза этой серии.

В 1932 г. завод начал производство электровозов; первым был грузовой электровоз ВЛ19. Затем 4 октября 1932 г. завод выпустил первый пассажирский паровоз типа 1-4-2, которому была присвоена серия ИС20. Как и у паровоза ФД20, после буквенного обозначения шли цифры 20,

которые указывали нагрузку от движущей колесной пары на рельсы. Конструкционная скорость паровозов вначале была 100 км/ч, но в дальнейшем повышена до 115 км/ч. Характеристики, особенно по котлу, во многом у паровозов ИС и ФД были сходными.

Последние выпуски обоих паровозов отличались увеличенной нагрузкой сцепных осей на рельсы и получили наименование серий ФД21 и ИС21. В 1953 г, серии ИС20 и ИС21 переименовали в ФДП20 и ФДП21.

С 1945 г. было возобновлено производство паровозов: грузовых типа 1-5-0 серии А и пассажирских типа 2-4-2 (серия П36).

Продолжение следует...