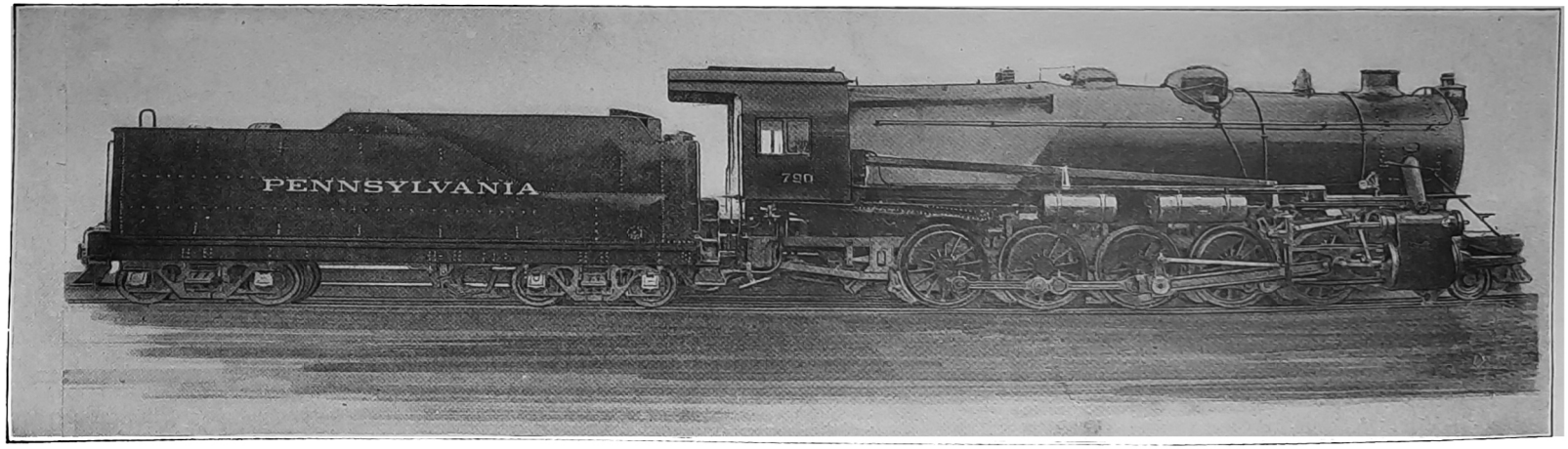
Таблица XIV.

	Декаподъ Владикавказск. жел. дор.	Декаподъ дороги Парижъ —Орлеанъ	Декаподъ Австрійскихъ жел. дор.	Декаподъ Флямма	Декаподъ Канадской Тихо-океанской жел. дор.	Декаподъ Пенсильванской жел. дор.	Декаподъ Прусскихъ казенныхъ жел. дор.	Декаподъ Русскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (ЕЛ)
Ширина колеи въ мм.	1524	1435	1435	1435	1435	1435	1435	1524
Число цилиндровъ высокаго давленія	2	2	2	4	2	2	3	2
Число цилиндровъ низкаго давленія	2	2	2	—	—	—	—	—
Діаметры цилиндровъ въ мм.	381/635	460/660	370/630	500	610	775	570	635
Ходъ поршня въ мм.	711	620/650*)	720	660	813	813	660	711
Діаметры движущихъ колесъ въ мм.	1270	1400	1450	1450	1473	1575	1400	1321
Давленіе пара въ котлѣ въ кгр./кв. см.	12,7	16,0	16,0	14,0	14,1	17,6	14,5	12,67
Наружная поверхность котла въ кв. м.	194,8	220,8	195,1	262,0	240,2	402,7	214,6	242,5
Наружная поверхность перегрѣвателя въ кв. м.	—	55,4	57,5	60,8	75,0	137,4	68,4	66,9
Вѣсъ паровоза въ груженомъ состояніи въ м. т.	77,0	85,2	77,9	104,2	113,4	168,6	93,0	91,0
Сцѣпной вѣсъ паровоза въ м. т.	68,2	76,9	67,7	87,8	102,1	155,2	79,8	80,6
Площадь колосниковой рѣшетки въ кв. м.	2,86	3,80	4,60	5,10	5,48	6,50	3,90	6,02
Качество проэкта (см. Главу I)	0,395	0,321	0,323	0,336	0,378	0,329	0,346	0,31

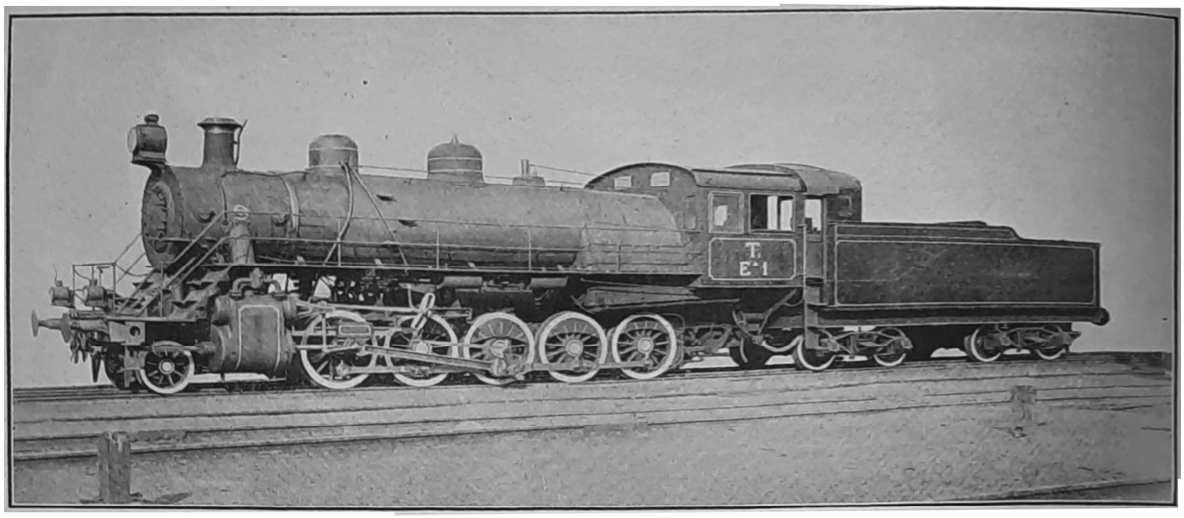
*) Ходъ поршней разный: въ числителѣ ходъ поршня цилиндра высокаго давленія, въ знаменателѣ—низкаго давленія.



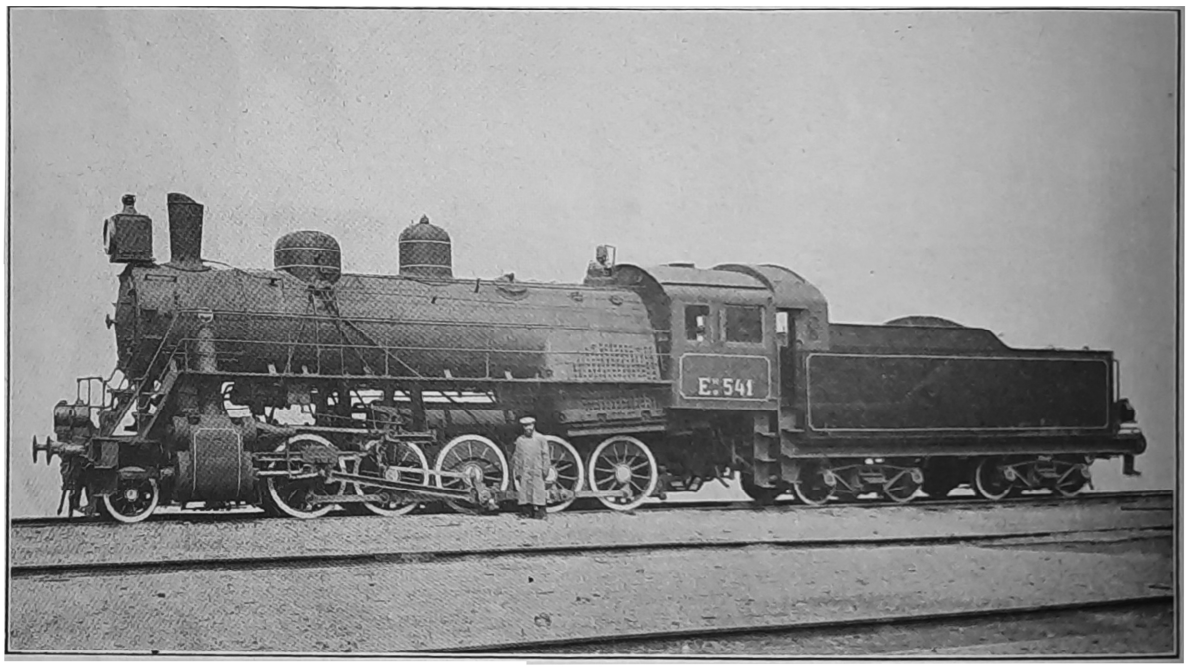
Фиг. 177. „Декаподъ“ Пенсильванской жел. дор.

типомъ, введя въ него много новыхъ усовершенствованій. Такимъ образомъ въ настоящее время (1920 г.) паровозы типа „Декаподъ" не являются такой рѣдкостью, какъ то было въ 1915 г., и мнѣніе Н. Л. Щукина, высказанное въ 1915 г., что, если-бы типъ „Декаподъ" былъ практиченъ, то онъ нашелъ-бы себѣ большее распространеніе, начинаетъ получать свое подтвержденіе въ положительномъ смыслѣ.

Въ Таблицѣ XIV приводятся главнѣйшіе размѣры нѣкоторыхъ паровозовъ типа „Декаподъ", а на фиг. 178 и 179 показаны первый изъ русскихъ Декаподовъ, построенныхъ въ Америкѣ въ 1915 г. (Е• № 1) и одинъ изъ Декаподовъ заказа 1916 года. Авторъ придалъ паровозамъ этого послѣдняго заказа, построеннымъ на заводѣ Балдвина въ Филадельфіи серію $Е^{н}_{ф}$ съ прибавленіемъ буквы Н (отъ слова „новый") къ прежней серіи $Е^{ф}$, а паровозамъ, построеннымъ Американской Паровозостроительной Компаніей на заводѣ въ Скенектэди — серію $Е^{н}_{с}$. Впослѣдствіи эти серіи были переименованы въ $Е^{д}$, какъ упоминалось во Вступленіи (см. фотографію въ началѣ книги).



Фиг. 178.



Фиг. 179.