

37. 63.1. 295.

Редакция Специальных Технических и Экономических Изданий Н. К. П. С.  
МОСКВА—ПЕТРОГРАД

Е. П. Корюнин.

# НОМЕНКЛАТУРА СЕРИЙ ПАРОВОЗОВ

113. 20/IX.

МОСКВА.

Типо-Литография Народного Комиссариата Путей Сообщения.  
1920.



СПИСОК ИЗДАНИЙ.

## Путь

Проф. Е. Ю. Пискарев. Географическое определение количества земных работ.  
Л. М. Ю. Технические условия на правление военных работ.  
Л. М. Ю. Марин. Первые железнодорожные колы.  
Л. М. Ю. С. Тавельский. Некоторые общие соображения, касающиеся разработки участка подожого для хол-дэр. работ.  
Вас. Г. Г. Об исследовании различных средств, предотвращающих дерево от разрушений.  
Л. М. Ю. А. М. Агадда. К вопросу об устройстве сигнализации в автоматической блокировке движения поездов на железных дорогах.  
Л. М. Агадда. Сопоставление английских строек.  
Редлен. Платформенное размещение шпал в стальных осях.  
И. Попов. О тепловых процессах металлических конструкций стальной мостовых балок мостов стоек.  
Шульц. Углубит себя с каменными, сгруппирован на ролю. Перевод в инженерного академика И. Ринского.  
И. С. Осипов. Расчеты и закладки сепаран на основании принципа взаимности взаимных работ.  
В. Николаев. К вопросу о целесообразности существования и построения новых мостов через реку Днепр, в связи с судоходством по реке.  
Проф. С. Д. Карпачев. Малые станции вообще, и но Английской системы в частности (с чертежами).  
Л. М. Агадда. Новый тип Норвежский колы.  
И. М. Ю. Ю. Платка спущенного рабочего отколы пути на железной дороге.  
Ник. В. М. Талостенко. Железные работы (печатается).

## Тяга

[illegible]

### Движение

И. И. Васильев. Зависимость коммерческой скорости движения поездов от технических элементов и работы железнодорожных участков.

### Холодный транспорт.

С. Лидин. Вагон-холодильник Петроградского вагоно-строительного завода с охлаждением по системе Норвежского инженера Бейнстера.

### Авто-сообщение

Б. А. Иванов. Устройство авто-сообщений, как меры быстрого поднятия транспорта.

**Водное строительство и гидротехника**

Проф. Е. В. Тимонов. О плане водного строительства в России по данным 1917 г.  
В. Аляксин. Пропускная способность торгового порта и меры к ее усилению вообще и, в частности, в русских портах.  
Его же. Общая характеристика оборудования современных торговых портов.  
Проф. Е. Ю. Пастольское. Наблюдения над движением нефти в трубопроводе.

Электротехника.

Д. Маргин, А. Попов. Утилизация устройств, предназначенных для электрических железных дорог.  
Проф. В. Новикенков. Применение инвертированной переменной тока для питания телеграфных цепей.  
С. Л. Маневич. Производство гальванических элементов (печатаются).  
П. И. Аюбовский. К вопросу об электрификации железных дорог.

### Экономика транспорта.

Инж. А. А. Фролов Общие основы железнодорожного хозяйства.  
Инж. М. И. Васьмев. Научная организация железнодорожного хозяйства.  
Инж. С. Л. Маневков. Техника и паровое хозяйство.  
Инж. А. А. Фролов. Крайний Север Европейской России.  
Инж. И. И. Каменев. Экономические перспективы района II чир-Беломорской железной дороги.  
Инж. И. И. Каменев. Экономика вынужденных (печетатов).  
Инж. И. И. Наумкин. Путь Юг—Восток.  
Проф. В. Н. Образцов. Транспорт Московского промышленного района; меры к его удешевлению и ускорению.

Вопросы труда.

Инж. М. И. Васильев. Нормирование труда станционных служащих.  
Инж. Н. М. Бутанов. Оплата труда на текущих ремонтах паровозов.  
Проф. Н. А. Градескуз. Наши ближайшие трудовые задачи.  
Его же. Рабочий день с психологической, культурной и экономической точки зрения (печатается).  
Его же. Социальные основы производительности труда (печатается).  
Его же. Изучение труда (печатается).  
Его же. Институт труда (печатается).

### Статистина транспорта.

А. Ю. Анненский и И. Ю. Музалов-Ярролам. Транспортная статистика. Грузы малой скорости. Общие итоги отправок и прибытия 1911—1913 годов (печатается).

вопросы

Д. И. Мартин. Охлоридальная железная дорога.

37.63.1.292.

Е. П. Корюкин.

# НОМЕНКЛАТУРА СЕРИЙ ПАРОВОЗОВ

A 113. 20/1x

МОСКВА.  
Типо-Литография Народного Комиссариата Путей Сообщения.  
1920.



## ОТ РЕДАКЦИИ

На русских железных дорогах число основных серий паровозов, различающихся между собою размерами и конструкцией, насчитывается 34. В каждой серии имеется, кроме того, несколько разновидностей; всего же на русских железных дорогах имеется свыше 100 разновидностей паровозов.

Такое обилие разновидностей при сравнительно не очень большом паровозном парке (около 20000 паровозов) представляет громадные затруднения при эксплуатации и ремонте паровозов. До 1912 года дело осложнялось еще тем, что каждая железная дорога имела право давать каждой разновидности своих паровозов особую серию, обозначавшуюся одной, двумя или тремя буквами русского алфавита. Таким образом, одна и та же разновидность паровоза обозначалась на каждой дороге по своему, и разобраться в сериях паровозов было почти невозможно.

16 апреля 1912 года циркуляром Управления железных дорог, разработанным проф. Ю. В. Ломоносовым, была введена единая система обозначений серий паровозов: для обозначения было использовано 30 букв русского алфавита с прибавлением сверху букв для выделения разновидностей и внизу букв для обозначения завода, построившего паровоз. Позднейшими циркулярами были использованы буквы Ы, Ъ, Ь, П. В настоящее время остаются свободными буквы М и Ю, но и на них уже есть свои кандидаты.

Во время перекомандировок паровозов в войну 1914—1917 годов стала ясной громадная заслуга проф. Ю. В. Ломоносова в деле объединения серий паровозов по всей сети железных дорог.

Предлагаемая статья инж. Е. П. Коровкина, написанная еще в 1917 году, и по сие время сохраняет громадный интерес для всех деятелей по паровозному делу: прилагаемая при статье составленная тем же автором номенклатура серий паровозов публикуется впервые и может служить руководством для всей сети железных дорог. Как в статью, так и в номенклатуру внесены необходимые исправления и дополнения.



## Номенклатура серий паровозов.

До настоящего времени многие агенты наших железных дорог считают введение Управлением железных дорог в 1912 г. (Цир. 16. IV. 1912 год, № 11568/5242/63/520) единообразное обозначение серий паровозов какой то тарбарщичьей из трехэтажных букв.

Такое мнение, по моему, явилось следствием, главным образом, следующих причин: во первых—мы вообще крайне неохотно идем на нововведения, особенно если они требуют отдаления от прочно установленных порядков и привычек; во вторых—мы больше всего считаемся, к сожалению, с местными удобствами, а не с общими задачами всей сети железных дорог; в третьих—Управление железных дорог при издании своего распоряжения не сопровождало его объясняющей запиской, из которой было бы ясно, в каких целях произведено это нормирование серий паровозов.

Нормирование серий паровозов было вызвано следующими побуждениями.

Если обратиться к «Систематическому Сборнику Министерства Путей Сообщения» (выпуск 109, железные дороги в 1909 г. «Паровозы» изд. Отдела Статистики и Картографии Министерства Путей Сообщения), то можно усмотреть, что паровозы одного и того же типа, ничем не отличающиеся друг от друга, обозначались по сериям, каждой дорогой по своему, так напр. наиболее распространенные типы паровозов пассажирских  $\frac{3}{4}$  (1—3—0) и товарных нормальных 4/4 (0—4—0) по дорогам восьмью сериями (а с различными индексами даже одна-двух) каждой тип.

С развитием дорог, с поступлением на дороги паровозов различных типов и сосредоточением большинства линий в распоряжении казны, объединенных одним Центральным Управлением железных дорог, оказалось необходимым не считать подвижной состав каждой дороги прикреплением к таковой и, в зависимости от различных условий работы дорог, передавать паровозы с одной дороги на другую.

Вот при такой передаче паровозов и полу-

чилось, что поступившие паровозы, уже имевшиеся на дороге—получательнице типа:

1) или просто считались отличными от имевшихся паровозов и им оставалась присвоенная на дороге-собственнице серия, особенно, если паровозы только прикомандировывались, 2) или получали серия имеющихся в инвентаре дороги паровозов того же типа, 3) или же им давалась новая серия.

Агенты дорог в каждом таком случае часто даже затруднялись определить, особенно за отсутствием чертежей и характеристики, идентичны ли полученные паровозы с имеющимися у них, или это новый, или измененный тип, так как паровозы, особенно типов 0-4-0, 1-3-0 и 2-3-0 и старых типов 0-3-0 и 0-4-0 имелись, много разнообразных серий иногда даже в зависимости от завода, их построившего.

Для Центрального Управления железных дорог такое разнообразие серий на каждой отдельной дороге для одного и того же типа, представляло еще большие затруднения, когда дорога при сообщении, особенно дешёвыми, данных о каком либо паровозе, указывала лишь его серию, а в особенности в тех случаях, когда необходимо было передавать или заказывать запасные части или модели, пользоваться чертежами и проч.

Кроме того, встречались очень значительные неудобства при ремонте, который задерживался из за того, что по той или другой причине на дороге не оказывалось запасных частей, клеймённых именно данной серией или № паровоза, между тем, как эти части были идентичны с частями идентичного же паровоза, но отличающегося в некоторых деталях.

Вот главные причины, заставившие Управление железных дорог признать необходимым объединить серии паровозов и нормировать их для всех дорог.

Переходя теперь к установленным выше обозначениям серий паровозов, необходимо прежде всего отметить, что каких либо резких отличий от принятых до сих пор дорогами обозначе-



ний введено не было. Может быть, это была ошибка, но я хочу только это положение подчеркнуть.

Для обозначения серий оставлен тот же способ и система, какие уже до сего времени употреблялись на дорогах, потому что более странным являлось указание на сложность, неудачность и неясность обозначений новых серий.

Теперь остается только указать, почему было дано тому или другому типу паровозов принятое наименование.

Для пассажирского паровоза с 3-х спаренных осей типа 1-3-0, спроектированного и построенного для Николаевской железной дороги присвоена серия Н (Николаевской ж. д.), т. е. по первой же букве наименования дороги, на которой он обозначается той же серией.

Так называемый паровоз нормального типа 0-4-0 и 4-х спаренных осей, почти единственный, который заказывался и поступал едва ли не на все дороги с 1892 по 1902 г., был признан, как основной тип наших дорог; вот почему этому типу паровоза и была присвоена серия О (основной), по первой букве этого слова.

Паровозам типа 2-3-0, проектов Коломенского и Брянского заводов дана серия по первой же букве завода, т. е. 2-3-0 серия К (Коломенский завод), и 2-3-0 серия Б (Брянский завод).

Паровозам 1-4-0, так называемого измененного типа Кутаиской Восточной дороги, присвоена была серия П, в виду того, что изменения в конструкции паровоза этого типа были разработаны при непосредственном участии Комиссии Подвижного состава и Тяги, состоящей под руководством Н. Л. ЩУКИНА.

Далее паровозам старых типов, постройки которых уже более не производится и большинство из которых осуждено на вымещение, получили серии:

Двухосные, т. е. с 2-мя спаренными осями типов: 0-2-0, 1-2-0, 2-2-0, 0-2-1, 2-2-1 серии Д (двухосные).

Трехосные, т. е. с 3-мя спаренными осями типов: 0-3-0, 1-3-0, 0-3-1, серии Т (трехосные).

Четырехосные, т. е. с 4-мя спаренными осями типов: 0-4-0 серии Ч (четырехосные).

Так, по возможности, обозначались и остальные типы паровозов:

1-3-0—тип Московско-Ярославско-Архангельской ж. д.—серия Я (Ярославской ж. д.).

2-3-0—система Волгана, постройки Балтийской—серия В (Волгана).

2-3-0—тип Кутаиско-Восточной ж. д., постройки Гагеровского завода серия Г (Гагеровского завода).

2-3-0—с 4-х цилиндрической машиной Разанско-Уральской ж. д.—серия У (Уральской ж. д.).

1-3-1—тип «Прегри», проекта Сорновского завода—серия С (Сорновского завода).

2-3-1—тип Владивостокской ж. д., по проекту В. И. Лопушинского—серия Л (Лопушинского).

1-4-0—система тандем-компаунд, типа Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д.—серия Р (Рыбинской ж. д.).

При этом отдельные паровозы, различающиеся только деталями, было принято обозначать отдельной серией, но с прибавлением сверху индексов, обозначающих тип и имеющий определенное значение, как напр. у паровозов:

#### а) 2-2-0—Тандем-м. Компаунд:

тип Юго-Западных ж. д., по проекту А. П. Боролина—серия П<sup>Б</sup> (Боролина).

тип Путиловского завода по проекту Н. П. Петрова—серия П<sup>П</sup> (Петрова).

тип Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. серии П<sup>Р</sup> (Рыбинск ж. д.).

#### б) 0-4-0—с машиной Компаунд (ненормальные):

тип Юго-Западных ж. д., по проекту А. И. Боролина—серия Ч<sup>Б</sup> (Боролина).

тип Московско-Казанской ж. д., по проекту Е. Е. Нольтейна—серия Ч<sup>Н</sup> (Нольтейна).

#### в) 0-4-0—нормальные паровозы с измененным распределением:

При парораспределении Джоя, исправлением по способу Ю. В. Ломоносова—серия О<sup>Л</sup> (Ломоносова).

При парораспределении Вальсхарта (Гейзингера) исправлением по способу Коломенского завода—серия О<sup>К</sup> (Коломенского завода).

Те же паровозы, переделанные на простую машину обозначаются серией О<sup>Р</sup> Паровозы одного и того же типа, но имеющие разное парораспределение, получили сверху индексы парораспределения: по системе Джоя—Д, по системе Вальсхарта (Гейзингера)—В; причем паровозы, имеющие при этом разные диаметры спаренных колес, отличаются в обозначении серий тем, что для паровозов с большим диаметром колес принята прописная (заглавная) бук-

ва, а для имеющих меньший диаметр колес—строчная буква, как например:

О<sup>Л</sup>—с колесами 1.200 м/м.

О<sup>Л</sup>—с колесами 1.150 "

П<sup>В</sup>—с колесами 1.900 "

П<sup>В</sup>—с колесами 1.700 "

Затем паровозов одного и того же типа, но приспособленные, то к насыщенному, то к перегретому пару, получили при перегревателях индекс сверху—при простой машине П (простая машина), при Компаунд машине Ч по фамилии проф. Четчота много поработавшего над одновременным применением принципа Компаунд и перегрева пара, как например паровозы: 1-3-0 серия П<sup>П</sup>—с перегревом и простой машиной.

1-3-0 серия Н<sup>Ч</sup>—с перегревом и «Компаунд» машиной.

Паровозы, которые, не меняя самого типа, были перепроектированы с усилением котла и машины, получили индексы сверху У, как например типа:

1-3-0—усиленный по проекту Невского завода—серию Н<sup>У</sup>.

2-3-0—усиленный по проекту Коломенского завода—серию К<sup>У</sup>.

Танк-паровозы получили объединенную серию: Т<sup>Б</sup>—для пассажирских танков и Т<sup>В</sup>—для товарных.

Для отличия паровозов по заводам, что особенно имеет место для паровозов старых типов, прибавлять снизу индексы, обозначающие заводы, почему Управлением железных дорог были преданы единообразные буквенные обозначения для различных заводов.

Таким образом, для всех существующих типов паровозов на всех дорогах были даны вполне определенные и ясные обозначения и все существующие типы паровозов сведены собственно к 32-м сериям, тогда как, до этого нововведения, для одних только паровозов 1-3-0 и 0-4-0 было 22 обозначения.

В дальнейшем, т. е. с появлением все новых типов, придется очевидно отступить от принятого обозначения и ввести или двойные буквенные сочетания, или что либо другое, но это

не умалит сейчас действующей нормализации серий.

Переходя к вопросу о том, какие же в будущем давать обозначения по сериям вновь появляющимся типам паровозов, то со своей стороны, полагаю, бы ввести двойные буквенные обозначения, причем первую букву принять на дороге первоначальной—заказчика, а вторую—по проектируемому паровозу заводу. Так например, проектный паровоз Коломенского завода для Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги типа 1-4-0 с 4-мя цилиндрами Компаунд и перегревателем получил бы серию РК (Рыбинской ж. д. проекта Коломенского завода); при этом, конечно, нужно заранее условиться с обозначением дорог, для существующих же заводов уже имеются обозначения, а для вновь возникающих должны быть даны таковые.

Кроме того, желательно было бы сосредоточить вопрос о сериях паровозов в одном месте и даже у одного лица, дабы не было разногласий.

Индексы, прибавляемые к сериям снизу для обозначения заводов построивших паровозы:

к	—Коломенского завода
д	—Путиловского "
и	—Новского "
б	—Брянского "
х	—Харьковского "
л	—Луганского " (Гартмана)
с	—Сормовского "
м	—Малышевского "
в	—Воткинского завода
а	—американских заводов
с	—американских "
ш	—завода Шнейдере
ф	—" Кайля
п	—" Шарцинска
з	—" Зигля
г	—" Генишля
я	—" Яворска
р	—" Реселера
и	—" Эварда
к	—" Кокерля
ж	—железнодорожных мастерских



Номенклатура серий паровозов, установленная Циркулярами  
Управления железных дорог:

16—IV—1912 г. № 11568/5242/63/120.

31—X—1912 г. № 30276/14087/167/1294.

9—III—1913 г. № 8108/3494/49/306.

14—I —1916 г. № 1131/6/91/13.

4—I —1917 г. № 2/72/679/37.

---

Обозначения принятые в таблице.

1. Система машины: П — простая машина (однократного расширения),  
К — Компаунд (двукратного расширения).
  2. Состояние пара: Н — насыщенный, П — перегретый.
  3. Всюду, где не указано число цилиндров, таковое равно двум.
  4. При отсутствии указания предельной скорости таковая может быть вычислена, принимая предельное число оборотов колеса в минуту для товарных паровозов — 225, для пассажирских — 260.
-



Ав. по пп. группы.	Серия		Типы.	Конструктивные наименования и особенности.	Система машины.	Состояние паров.	Диаметр котла ж. м.	Произд- водитель, мощность, л. с.	Вес в тоннах.	
	Общая	Парозол- лений							Порожний	Грузовой
1	A	— $\Lambda^1$ $\Lambda^B$	2—3—0	Рязанско-Туркский и Вадимавской С хульского Дзюа . . . . . Вальсхорта (Гайнбергера) . . . . .	K	II	1830	100	—	—
2	B	—	2—3—0	Брянского завода с высоким котлом и глубокой топкой . . . . .	II	II	1830	100	66,0	73,0
3	B	—	2—3—0	Воскома, завода Балашова . . . . .	K	H	1829	85	57,3	62,9
4	T	— Г T <sup>II</sup>	2—3—0	Китайской Восточной ж. д. Основной тип (Владивостокской ж. д.) Переделанный Владивостокской ж. д.	K	H	1730	94	65,6	73,5
					II	II	"	"	68,8	77,0
5	D	D <sub>K</sub> с япон- скими обойм. защелки	1—2—0 2—2—0 0—2—1	Старые типы паровозов с двумя вы- ступами осей . . . . . С простой машиной или переделанные из Кокицука . . . . .	II	H	1500 1700			
6	E	E <sup>A</sup> E <sup>B</sup> E <sup>C</sup> E <sup>D</sup>	1—5—0	Девон . . . . . Постройки завода Балашова в Вази- модфиле . . . . . Постройки завода Аморин, паровозо- строительного Ола в Сикотэи . . . . . Постройки завода Канакской паровозо- стройн. К <sup>4</sup> в Инчжоле . . . . . Постройки завода Балашова с измене- ниями предложены проф. Ю. Б. Ломоносовым . . . . .	II	II	1820	50	50,0	59,0
7	J	—	2—3—0	Московско-Валдайской . . . . .	K	H	1700	92	57,35	63,15
8	Z	—	2—3—0	Московско-Валдайской и Юго-Восто- чной ж. д. . . . .	II	II	1730	94	61,0	65,5
9	II	—	1—4—0	Московско-Валдайской—пассажирский . . . . .	II	II	1500	70	62,18	68,9
10	I	—	1-2-0+0-2-0	4-х цилиндровый Дулесек системы Ма- лета Сибирской ж. д. . . . .	K	H	1350	60	60,0	66,0
11	K	— K K'	2—3—0	Коломенского завода . . . . . " " " " " " " " " " " " " " " "	II	II	1709 1860	92 100	65,5 68,5	73,0 74,0
12	L	—	2—3—1	Пасифик, 4-х цилиндровый с коленча- той осью . . . . .	II	II	1840	105	87,90	99,0
13	M	—								

№ по порядку	Серия		Типы	Конструктивные наименования и особенности.	Средняя масса, т	Состояние парка	Действ. длина в км	Продолж. эксплуат. лет	Всего тонн			
	Област.	Порож.-деп.							Порож.	Грузовый		
14	Н	—	1—3—0	Тяга Павловской ж. д. . . . .	K	П	"	"	"	"		
		П <sup>A</sup>	"	С кузнецкой Дюва . . . . .	"	"	1900	94	53,08	58,49		
		П <sup>B</sup>	"	" с Вальсхарт (Гейншера) с раздвижной осью . . . . .	"	"	"	94	51,37	56,87		
		"	"	С кузнецкой Вальсхарт (Гейншера) с толковой Биссоа . . . . .	"	"	"	99	"	"		
		П <sup>H</sup>	"	С кузнецкой Вальсхарт (Гейншера) с раздвижной осью . . . . .	"	"	1700	85	50,57	56,37		
		"	"	С кузнецкой Вальсхарт (Гейншера) с толковой Биссоа . . . . .	"	"	"	88	"	"		
		П <sup>V</sup>	"	Тип Невского завода усиленный . . . . .	"	"	1900	59	53,5	60,0		
		П <sup>Z</sup>	"	" " " " " " " " " " " " " "	"	"	1700	83	52,5	59,0		
		"	"	Тип Коломенского Завода . . . . .	"	"	1700	88	53,01	59,82		
		"	"	" " " " " " " " " " " " " "	П	П	1700	88	53,8	60,2		
		П <sup>H</sup>	"	Московско-Видно-Рыбинской ж. д. . . . .	П	П	1700	88	50,8	56,3		
		П <sup>P</sup>	"	" " " " " " " " " " " " " "	K	Н	1800	88	49,1	53,5		
		П <sup>N</sup>	"	" " " " " " " " " " " " " "	K	П	"	"	53,5	59,0		
		П <sup>M</sup>	"	Машина прядильная системы Шуги-фа Коломенского завода . . . . .	П	Н	"	"	53,01	59,82		
		П <sup>III</sup>	"	То же . . . . .	П	П	"	"	53,9	60,5		
		15	О	—	0—4—0	Порядный тип . . . . .	"	"	"	"	"	"
				O <sup>A</sup>	"	Типы 1891, 1892, 1898 г.г. с кузнецкой Дюва . . . . .	K	П	1150	45,5	45,5	51,3
				O <sup>A</sup>	"	Типы 1897 г. с кузнецкой Дюва . . . . .	"	"	1200	48	45,2	51,2
O <sup>B</sup>	"			Объединенный тип 1893—1897 г. с кузнецкой Дюва с паразитическим локомотивом паразитизированным . . . . .	"	"	"	48	"	"		
O <sup>B</sup>	"			Тип 1901 г. с кузнецкой Вальсхарт (Гейншера) . . . . .	"	"	"	"	47,0	53,0		
O <sup>C</sup>	"			С кузнецкой Вальсхарт я с паразитизированым паразитическим Коломенским заводом . . . . .	"	"	"	"	"	"		
O <sup>D</sup>	"			С кузнецкой Дюва переделанный на простую машину . . . . .	П	"	"	"	45,2	51,2		
O <sup>H</sup>	"			Тоже тип 1901 г. с водогрейным . . . . .	П	П	"	"	50,465	54,0		
O <sup>I</sup>	"			Тоже с махиной Коммуна . . . . .	K	П	"	"	"	"		
16	П			—	2—2—0	Тягос-Коммунд 4-х цилиндровый . . . . .	K	Н	2000	108	—	—
		П <sup>A</sup>	"	Юго-Западной ж. д. (Воронова) . . . . .	"	"	"	"	40,0	43,9		
		П <sup>B</sup>	"	Путицкого завода (Петрова) . . . . .	"	"	"	"	61,0	35,0		
		П <sup>I</sup>	"	Московско Видно-Рыбинской ж. д. . . . .	"	"	2010	—	44,2	30,0		
17	P	—	1—4—0	Тягос - Коммунд 4-х цилиндровый Московско-Видно-Рыбинской ж. д. (Гольдберг). . . . .	K	П	1270	48	53,5	59,3		
		18	C	—	C	1—3—1	Тягос . . . . .	П	П	1830	100	—
—	C <sup>I</sup>			"	"	Тип Сормовского завода . . . . .	"	"	"	"	68,7	76,3
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	
				"	"	"						



№ п/п	Вид по-разному	Сорта	Типы	Конструктивные наименования и особенности.	Система машин.	Состояние паря.	Длина втулки подвеса м.	Продольная скорость верст час.	Всего тонн	
									Порожний	Грузовой
18	C	O <sup>B</sup> K	1—3—1	Коломенский завод для Варшаво-Венской ж. д. хор. . . . .	II	II	1850	100	69,0	76,75
19	T	T <sub>K</sub> с гидравл. обмот. заводом T	0—3—0 1—3—0 0—3—1 0—3—0	Паровоз старых типов с 3-ми сцепленными осями, с простой машиной для переделки на Коммунит. . . . . Фердинандов ж. д. хор. . . . .	II или I <sup>у</sup>	II	1200 1320 1200	— — —	— — 31,6	— — 34,5
20	y	—	2—3—0	Путиловского завода 4-х цилиндровые с клапанчатой осью . . . . .	K	—	—	—	—	—
	y	—	2—3—0	Рязанско-Уральской и Казанских железных дорог. . . . .	K	II	1730	100	65,5	72,0
	y <sup>у</sup>	—	2—3—0	Рязанско-Уральской усиленной . . . . .	K	II	1730	"	69,9	73,96
	y <sup>у</sup>	—	2—3—0	Тоже и Моск.-Вильно-Рибинский ж. д. (тротт) . . . . .	K	II	1830	—	72,33	80,47
21	F	—	1—5—0	Фажика (Балтийских ж. д.) 4-х цилиндровой с клапанчатой осью . . . . .	II	II	1450	—	93,9	104,2
22	e	—	0-3-0+0-3-0	Осетия Фержи. . . . .	II	II	1095	35	54,7	74,25
23	X	—	1—4—0	Волема, постройки завода Балдана . . . . .	K	II	1270	48	52,6	59,9
24	Ц	—	1—4—0	Владивостокской ж. д. (сер. М.). . . . .	K	II	1260	48	33,7	62,7
25	Ч	Ч <sup>к</sup> с гидравл. обмот. заводом Ч <sup>н</sup>	0—4—0	Паровоз с 4-мя сцепленными осями старых типов с простой машиной. . . . .	II	II	—	—	—	—
	Ч <sup>а</sup>	"	"	Тоже более новой постройки Московско-Казанской ж. д. (Нальчик). . . . .	K	II	1230	45	46,9	53,33
	Ч <sup>б</sup>	"	"	Этно-Западных ж. д. (Воронеж). . . . .	K	II	1300	45	47,5	55,4
	Ч <sup>в</sup>	"	"	Варшаво-Венской ж. д., переделанные на широкую колею. . . . .	II	II	1300	45	49,1	54,875
	Ч <sup>г</sup>	"	"	Тоже постройки Сормов. завода 1915 г. . . . .	II	II	1300	45	57,5	64,0
	Ч <sup>д</sup>	"	"	Варшаво-Венской ж. д., переделанные на широкую колею. . . . .	II и K	II	1300	—	—	—
	Ч <sup>е</sup>	"	"	Тихвинской ж. д. узкой колеи, переделанные на широкую колею. . . . .	II и K	II	1300	—	—	—
26	III	—	1—4—0	Китайско-Восточной ж. д. . . . .	K	II	1300	48	53,7	63,0
27	III	III <sup>ц</sup> III <sup>ч</sup> III <sup>н</sup>	1—4—0	Именно того типа Китайско-Восточной ж. д. (морская). . . . . То же . . . . . То же . . . . . То же . . . . .	K	II	1300 1300 1300 1300	60 — — —	69,33 69,2 70,45	77,33 76,5 78,15
28	Ь	—	Такая	Насосные . . . . .	K	II	1300	—	—	—

Зав. № по кат. №	Серия		Типы.	Конструктивные наименования и особенности.	Система жалюзи.	Состояние гарм.	Диаметр выходящего воздуха в м.	Площадь сечения верет. ш.	Вес в тоннах.	
	Общ.	Производственный.							Порожков	Грузовой
		Т <sup>n</sup>	1—4—1	Новосибирского завода . . . . .	п	п	1900	66	63,8	83,6
		"	"	То же . . . . .	п	п	1500	66	64,5	87,0
		"	"	То же . . . . .	п	п	1500	66	66,1	86,8
		Т	1—3—1	Владикавказской ж. д. . . . .	п	н	1552	82	63,9	71,3
		"	2—3—0	Моск.-Винз.-Руб. ж. д. . . . .	п	н	1540	83	43,6	64,6
		Т <sup>n</sup>	2—3—1	Енисейско-Уральской . . . . .	к	п	1700	100	81,1	90,37
(получены 4-х цилиндровый с коллекчатой осью) . . . . .										
29	М	Б <sub>n</sub>	1—2—1	Моск.-Пенз.-Руб. ж. д. . . . .	п	н	1800	88	49,2	58,7
		—	0—4—0	Тяня Арханг.-Туассиной ж. д. Ар.	к	п	1200	55	53,4	59,6
		М	"	Атлантической ж. д. . . . .	к	н	1200	55	55,6	63,2
		М	"	Колумбийской ж. д. . . . .	н	п	1200	55	53,3	60,5
		М <sup>n</sup>	"	Арханг.-Туассиной ж. д. . . . .	н	п	1200	55	55,6	61,2
		М <sup>n</sup>	"	Колумбийской ж. д. . . . .	п	п	1200	55	53,1	59,6
30	Б	Таши	Товарные . . . . .							
		Б	0—3—0	Герби-Белозерской ж. д. . . . .	п	н	1200	—	32,9	43,7
		Б	0—4—0	Северо-Донецкой ж. д. . . . .	п	н	1300	—	46,5	62,4
31	В	—	0—5—0	Енисейско-Уральской ж. д. 4-х цилиндровый с коллекчатой осью (проект)	к	п	1300	50	72,75	81,25
32	Э	—	0—5—0	Завода Гартмана . . . . .	п	п				
		"	"	Каменных ж. д. с диаметром цилиндров D=650 мм. . . . .	п	п	1320	50	72,1	80,6
		"	"	Тоже Владикавказской ж. д. D=630 мм. . . . .	п	п	1320	50	70,8	80,0
		"	"	Тоже Северо-Донецкой ж. д. D=630 мм. . . . .	п	п	1320	50	71,75	80,0
		"	"	Тоже Таврической ж. д. . . . .	п	п	1300	50	68,0	78,0
33	Ю	—	—							
34	И	—	1—3—0	Тяня Московско - Ярославско - Архангельской ж. д. . . . .	п	н	1800	88	49,8	54,7
		О	0-3-0+0-3-0	4-х цилиндровый Душское системы . . . . .						
35	О	б	"	Малагета . . . . .						
		о	"	Сибирской ж. д. . . . .	к	н	1200	45	76,3	84,0
		о <sup>n</sup>	"	Московско-Казанской ж. д. . . . .	к	п	1230	"	82,08	89,34
36	У	—	0—4—0	Московско-Казанской ж. д. . . . .	п	п	1300	50	56,7	64,0
37	Ц	—	1—3—2	Австрийские 6 Австрийских ж. д. 4-х цилиндровый с коллекчатой осью	к	п	2100	—	77,1	83,8



Ж У Р Н А Л

# „ТЕХНИКА И ЭКОНОМИКА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ,“

орган НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА Путей Сообщения.

Журнал посвящен проблемам экономики и техники транспортного дела в России и за границей.

Выходит при ближайшем руководящем участии Технического Комитета и специалистов Управления Н. К. П. С.

## ПОСТОЯННЫЕ ОТДЕЛЫ:

Статьи руководящего характера.

Статьи и обзоры по экономике всех видов транспорта.

Статьи и обзоры по техническим вопросам транспортного дела.

Статьи и обзоры по вопросам труда и быта.

Обзор русской и иностранной печати по вопросам экономики и техники транспорта.

Критика и библиография по всем областям транспорта.

Статистический отдел и проч.

## В журнале принимают участие:

Инж. С. Н. Байдак, инж. А. В. Барановский, Ф. М. Барсуки, П. Р. Бельский, А. Бернштейн, инж. Л. И. Бернштейн, инж. В. М. Бекетов, инж. К. Баумберг, проф. М. И. Боголюбов, инж. Н. И. Боголюбовский, инж. Н. Б. Богуславский, проф. К. П. Боклевский, И. И. Борисов, инж. П. П. Васильев, К. П. Вашилатов, инж. М. И. Васильев, А. Ф. Веласко, инж. А. П. Вильямкин, О. Гин, А. А. Гердич, инж. П. Горюнов, проф. Н. А. Гуровский, А. И. Гуровский, проф. Б. Э. Дев, проф. Г. Ф. Дев, инж. В. М. Добровольский, проф. Г. Д. Дубов, инж. В. А. Давид, инж. М. Е. Жуков, В. В. Желтнев, инж. Б. П. Жере, А. А. Жилинский, проф. К. Н. Заторский, инж. А. Е. Зайцев, инж. М. Землянов, инж. Е. П. Иванов, инж. П. Г. Иванов, проф. Б. А. Исаков, Н. В. Исаковский, инж. Б. Ю. Каломош, Е. С. Карамзин, инж. Д. И. Карин, проф. С. Д. Кербин, инж. В. К. Керич, П. И. Кирсанов, А. Э. Колмак, инж. Д. П. Кошуров, Г. Л. Кремер, проф. С. К. Курицкий, И. А. Куров, инж. К. И. Лазарев, инж. Л. М. Лавина, проф. Ю. В. Ломоносов, проф. В. Е. Лещинский, проф. П. И. Лещинский, инж. Л. Н. Лыбасов, Г. Ю. Мух, инж. Г. И. Милославский, инж. С. Л. Митин, инж. И. Я. Мухомов, проф. В. В. Николаев, инж. В. И. Никольский, проф. Е. А. Овчинников, проф. П. С. Осипов, Е. П. Павлов, П. Перетерский, проф. Е. Ю. Пестельков, М. М. Поляков, инж. М. Е. Прозорский, проф. Н. П. Путировский, инж. Б. Т. Романовский, инж. С. Романов, инж. Б. В. Сидихин, инж. В. Рондел, инж. П. П. Ринцов, В. М. Сердюк, инж. А. П. Суходольский, проф. В. Е. Тимонов, проф. В. М. Толстомяков, инж. В. Трофимов, Д. И. Тихин, инж. А. Н. Фрилов, В. В. Фомин, М. М. Хомосский, К. И. Челюсский, М. М. Шенниковский, С. П. Шенков, З. М. Шлауберг, С. А. Шенков, проф. Н. Л. Щукин, проф. А. О. Чечкин, А. С. Эрмачев, А. А. Жуков.

Главный Редактор С. Л. Манович.

РЕДАКЦИЯ и КОНТОРА:—в Москве: Гороховская, 8.

в Петрограде, Фонтанка, д. 117, комн. 137 и 158.

Подписка принимается исключительно через почтовые учреждения.



6749