

**Постройкой паровоза 1-4-2 нанесем еще один удар по технической отсталости**

**Товарищи из ЦЛПБ первый паровоз в июле должен быть под парами, цехи ждут чертежи, ускорьте их выпуск**

### **Слово арбитра**

Перед лицом 17 всесоюзной партконференции коллектив нашего завода принял на себя обязательство построить сверх плана в 1932 г. мощный пассажирский паровоз 1-4-2. К этому обязательству присоединились инженерные работники ЦЛПБ и они же проявили инициативу, вызвав на социалистическое соревнование паровозный отдел Коломзавода на своевременную постройку этого паровоза. ЦЛПБ по договору обязывалось подавать чертежи в установленные графиком сроки с тем, чтобы обеспечить выполнение графика по обработке деталей в цехах.

Коллектив ЦЛПБ уже не выдержал своего социалистического обещания. График выпуска чертежей, как сигнализирует сегодня об этом заметка т. Гольберта, дан с опозданием на один месяц. Из ЦЛПБ пока получены 42 чертежа, самые крупные и сложные чертежи поступают медленно и именно по этой причине в цехи завода послано пока лишь 3 чертежа.

Медлительность ЦЛПБ ставит под угрозу своевременную постройку паровоза 1-4-2.

Товарищи из ЦЛПБ! Вы в своем вызове избрали газету «Полный ход» одним из арбитров соцсоревнования. Мы выполняем свою обязанность и напоминаем вам, что вы свои обязательства на сегодняшний день выполняете не тем темпом, каким обещали. Вы сами записали словами т. Сталина, что «нет таких крепостей, которых большевики не могли бы взять», а сами чрезвычайно медленно ведете наступление на эту крепость, одним из фортов которой является паровоз 1-4-2.

Мы, как арбитр, от имени заводской общественности выражаем уверенность, что в ближайшие дни вы значительно улучшите свою работу и с честью выполните свое социалистическое обещание.

### **Позорное соревнование**

Придавая особое значение постройке мощного пассажирского паровоза 1-4-2 на нашем заводе, инженерно-технические работники — конструктора ударники ЦЛПБ на общем собрании в конце января объявили себя мобилизованными по форсированию выпуска чертежей указанного паровоза. Одновременно через газету «Полный ход» вызвали на соцсоревнование ИТР паровозного отдела и Локомотивного объединения.

Как ЦЛПБ выполняет соцдоговор?

На совещании в дирекции завода 5 февраля представители ЦЛПБ гг. Максимов и Лебедянский приняли на себя обязательство в

пятидневный срок представить график выпуска чертежей. Этот срок не был выдержан. Неоднократные напоминания производственно-технического сектора ускорить присылку графика, имеющего значение как отправной точки в постройке паровоза, остались безрезультативными. Это вынудило заводууправление 28 февраля обратиться с письмом в Локомотивное объединение за содействием. И только после этого ЦЛПБ был составлен график выпуска чертежей, т. е. с опозданием больше месяца.

**ВЫВОД:** дело с графиком должно быть примером для всех как не надо соревноваться.

**Наше пожелание** — меньше безответственных обещаний, а больше целевых действий.

**Н. Гольберт.**

### **МОЩНЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ПАРОВОЗ — ЗВЕНО РЕКОНСТРУКЦИИ ТРАНСПОРТА**

Бурный рост народного хозяйства естественно вызвал и бурный рост на транспорте как товарного, так и пассажирского движения поездов. Рост грузовых и пассажирских потоков так велик, что во многих местах транспорт с ними не справляется, становится узким местом народного хозяйства и тормозом социалистического строительства.

С таким положением вещей мириться, конечно, нельзя и на основании директив XVI партийного съезда и июньского пленума ЦК ВКП(б) проводится реконструкция транспорта, снабжающая его новыми, более совершенными, отвечающими данному моменту механизмами и орудиями производства.

Бурно растущий грузовой и пассажирский оборот, если остаться при существующих темпах паровозов, должен вызвать непосильные и по капиталу и металлоложению развития пропускной способности. Охват грузовых и пассажирских потоков возможно произвести лишь комбинированным путем: увеличением поездной единицы (повышение веса поезда), увеличением скорости и развитием пропускной способности.

Осуществление коренной реконструкции транспорта, конечно, позволяет ввести огромные веса поездов; но естественно встает вопрос о том, чтобы на существующем оборудовании получить возможные пределы и использования внутренних ресурсов, т. е. в нашем случае новый паровоз должен увязываться и с существующей винтовой стяжкой и с существующим наиболее распространенным типом рельса, т. е. в период напряженного строительства не требовать больших капиталов и металлоложений, но в то же время и быть годным и после введения основных элементов реконструкции транспорта, автосцепки и более тяжелых рельс, т. е. не быть слабым в первый после реконструкции период.

С существующей винтовой стяжкой, допускающей усилие до 18 тонн, новый паровоз

вполне увязывается. Что же касается рельса, то необходимо принять во внимание, что на большинстве наших загруженных линий лежат рельсы П-а, допускающие предельную нагрузку на ось до 20 тонн, поэтому новый паровоз не должен превышать этого предела.

В пассажирском движении наиболее загруженными линиями у нас являются Москва — Крым, Москва — Кавказ и Москва - Урал. При этом надлежит указать, что географическое положение наших центров таково, что нам необходимо иметь главную массу пассажирских поездов или с очень высокими средними скоростями порядка 100 км-час, но это для длинных наших расстояний и сложно и дорого как по капиталу и металлозатратам в путь, так и последующему содержанию его в состоянии годном для безопасности движения с такими высокими предельными скоростями как 120-130 км-час или ездить с составами из 16-20 пудмановских вагонов со средними скоростями порядка 50-60 км-час и предельными около 100 км. Для отдельных небольшого числа специальных направлений, где требуется выдерживать высокие до 100 км-час, скорости пассажирских поездов вполне пока достаточным является паровоз с 3 спаренными осями серии «СУ», а так как для таких направлений как Москва — Крым, Москва — Кавказ, Москва — Урал с очень большим пассажирским потоком уже требуются более мощные паровозы, чем главная масса существующих пассажирских паровозов. А так как в ближайшее время нам для скорых поездов на ряде линий потребуются более мощные паровозы, нежели «СУ», то необходимо иметь в ближайшее время универсальный пассажирский паровоз сочетающий в себе и большую силу тяги и быстроходность, т. е. иметь такой паровоз, который мог бы обслуживать и скорые поезда весом до 600-700 тонн и тяжелые товаро-пассажирские поезда весом до 1000 тонн. Поставленные условия приводят нас к типу паровоза с 4 спаренными осями по 20 тонн на ось, с диаметром колес 1850 мм и с большим мощным котлом с поверхностью нагрева около 300 кв. м., а это требует, кроме 4 спаренных осей, еще и трех поддерживающих осей, что приводит к типу 1-4-2 или 2-4-1. Ввиду того, что наши типы углей требуют больших колосниковых решеток, а это утяжеляет зад котла, то типу 1-4-2 отдано предпочтение.

#### Сравнение главнейших размеров паровозов «СУ» и 1-4-2

	«СУ»	1-4-2
Полная база паровоза	10300	12605 мм
Полная база паровоза с 4-х осным тендером	-	22155 мм
Диаметр цилиндров	575	670 мм
Ход поршня	700	770 мм
Диаметр движущих колес	1850	1850 мм
Давление пара в котле	13	15 атм.
Площадь колосников	4,73	7 кв. м

решетки			
Испаряющая поверхность нагрева	187	295 кв. м	
Поверхность перегрева	нагрева	72,6	138 кв. м
Сцепной вес паровоза		54	80 тн
Вес паровоза в рабочем состоянии		85,2	133 тн
Максимальная сила тяги		10600	17000 кг

Из приведенной таблицы видно, что новый паровоз и по силе тяги и мощности котла является на 50-55 проц. сильнее нежели паровоз «СУ». Поезд весом 900 тонн паровоз 1-4- поведет на одном и том же участке с теми же скоростями, с которыми паровоз «СУ» ведет поезд 600 тонн, а состав в 600 тонн на % под'ем паровоз 1-4-2 повезет со скоростью большей на 40 проц. нежели паровоз «СУ».

В периоды ослабления пассажирского движения новый паровоз, как обладающий высокой силой тяги, успешно может быть использован для обслуживания маршрутных поездов со скоропортящимися грузами.

Отличительной особенностью нового паровоза 1-4-2 является то, что в нем достигнуто большое объединение деталей с недавно построенным мощным товарным типа 1-5-1 серии Ф.-Д. Феликс Дзержинский. Объединение в двух новых паровозах таких деталей как котлы с арматурой полностью, цилиндры, золотники, поршни, крейцкопфы, скалки, буксы, оси и т. д. имеет громадное экономическое значение как в строительном так и эксплуатационном отношении. Мощный товарный паровоз 1-5-1 серии Ф. Д. был построен Луганским заводом в три месяца при широкой кооперации Коломенского (рама, тележки, цилиндры и корпус насоса водоподогревания), Сормовского (ухватные листы, перегреватель, сборка рамы) и частично Ижорского (прокатка рамы) заводов.

Нужно надеяться, что рабочие и административно-технический персонал справится с постройкой первого советского пассажирского паровоза типа 1-4-2 в еще более короткий срок и с гораздо меньшей кооперацией заводов, что будет лучшим видом соцсоревнования между двумя наиболее мощными и лучшими нашими заводами.

Коломенцы, слово и дело за вами.