



Величайший пассажирский паровоз в мире



Пресс-архив

Заметка из журнала «Железнодорожное дело» знакомила в 1910 году читателей с самым мощным паровозом своего времени, предназначенным для пассажирского движения в США

Ключевые слова: железная дорога, паровоз, пассажирское движение, история.

В № 24 «Железнодорожного дела» 1909 г. я дал описание величайших товарных паровозов, построенных заводом Бальдуина в Филадельфии для Southern Pacific R. R.; теперь прибавлю, что они оказались на практике чрезвычайно работоспособными и целесообразными, что в настоящее время их уже работает до десятка и что решено снабдить ими исключительно всю горную дивизию этой дороги.

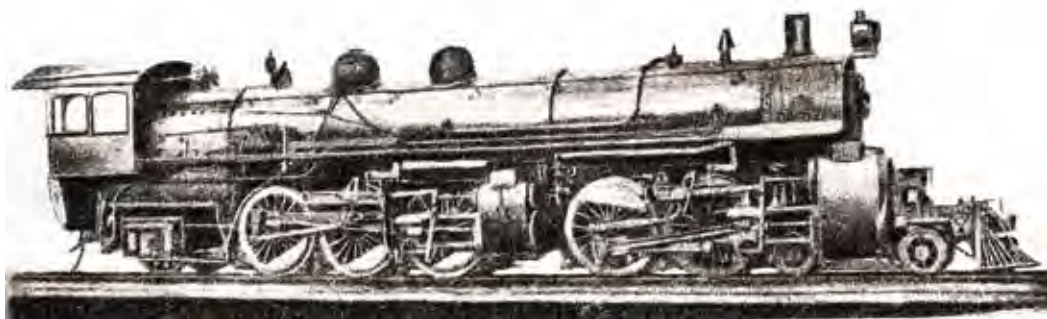
Само собой разумеется, что горные перевалы воздействуют одинаково как на товарное, так и на пассажирское движение, и это последнее особенно ощутительно в тех случаях, когда разные линии конкурируют между собою при долгих переездах укорочением потребного для них времени. За последний

год именно такая конкуренция возобновилась с большой энергией между целой полудюжиной трансконтинентальных линий Сев. Америки, оперирующих между Атлантическим и Тихим океанами; время между Нью-Йорком и Чикаго укорочено с 18 до 15 часов, время между Чикаго и Лос-Анжелесом или Сан-Франциско с 72 до 60 часов, и все дороги стремятся сократить время переезда до трёх суток, т.е. 3250 миль или 4875 вёрст в – 72 часа, включая все остановки и пересадку в Чикаго. Ближе всех других своих конкурентов к достижению этого стоит Atchison, Торека & Santa Fe R. R. Co., располагающая свыше 10000 миль путей и собственной непрерывной линией от Чикаго до Лос-Анжелеса и Сан-Франциско, но, хотя за последние три

Для цитирования: Величайший пассажирский паровоз в мире // Мир транспорта. 2021. Т. 19. № 2 (93). С. 137–138. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2021-19-2-19>.

Благодарность. Редакция выражает признательность сотрудникам библиотеки Российского университета транспорта за помощь в подготовке материала.

Полный текст архивной публикации на английском языке публикуется во второй части данного выпуска.
The full text of the reprinted archived article in English is published in the second part of the issue.



года она и построила 400 миль нового пути в обход самого высокого из своих горных перевалов в главном хребте Скалистых гор в штате Колорадо, ей всё-таки мешали три другие перевала – в Нью-Мексико, Аризоне и Калифорнии, особенно в этой последней, через хребет Сьерра Мадре. Чтобы преодолеть его и выиграть 2–3 часа, компанией этой был построен на том же заводе Бальдуина и только что прибыл сюда новый пассажирский паровоз-монстр, весящий с тендером те же триста тонн, что и вышеупомянутые товарные паровозы Southern Pacific R. R. С°. Сам паровоз весит 376450 анг. фунтов; остальное приходится на тендер, поднимающий 12000 галлонов воды и 4000 галлонов нефти, так что паровоз может делать с тяжёлым поездом 100 анг. миль без остановки. Длина паровоза и тендера 105 футов; сила тяги 53000 тонн. Он составного типа Маллета, с пятью парами движущих колёс в 73 дюйма в диаметре, соединённых в гнезда в 3 и 2 пары, причём заднее гнездо в три пары работает при посредстве цилиндров высокого давления, а переднее в две пары – цилиндрами низкого давления. Паровоз этот рассчитан на большую скорость и на крутых сравнительно подъёмах, при силе тяги на 50 % выше самых сильных пассажирских паровозов, где-либо в настоящее время состоящих в употреблении. В остальном сущность его конструкции та же, что и у описанных мной в № 24 товарных паровозах.

В деле современной американской конструкции подвижного состава как паровозов, так и пассажирских и товарных вагонов, следует констатировать решительный переход к более крупным и тяжёлым типам. Все главные линии совершенно оставили дерево и перешли к стали. Предубеждение против пассажирских вагонов из стали из-за якобы производимого ими в движении шума совер-

шенно рассеяно усовершенствованиями в их конструкции, а их сравнительная безопасность, даже при самых тяжёлых крушениях, никогда не подлежала сомнению. Усиление же товарного движения, опять начавшееся быстрыми скачками после заминки в промышленности и торговле, вызванной биржевой паникой осени 1907 года, обещает снова, и в очень скором времени, дойти до предела современной железнодорожной работоспособности, и увеличение грузоподъёма товарных вагонов является одним из главных средств к её поднятию. Стальные товарные вагоны поднимают 100000 анг. фунтов, почти вдвое против самых крупных деревянных и хотя стоят вдвое дороже, но гораздо более долговечны и безопасны при крушениях и пожарах.

Следует отметить и замечательно быстрое распространение газолиновых и электрических моторов на паровых железных дорогах. Быстрое развитие электрических трамваев во всех густонаселённых местностях и между крупными городами – как, например, между Бостоном и Нью-Йорком и между Чикаго и Сан-Луисом – отозвалось так сильно на пассажирском движении паровозных дорог, что они нашлись вынужденными учредить моторное движение на всех своих подгородных линиях. Всё ещё идёт свирепая борьба между многочисленными типами моторов для этих дорог, но и теперь уже два-три из них установили своё превосходство над другими и входят во всеобщее употребление. Я надеюсь в близком будущем дать читателям «Железнодорожного Дела» подробное их описание, если окажусь в состоянии справиться с русской номенклатурой вопроса.

П. А. Тверской
г. Лос-Анджелес, Калифорния
(Железнодорожное дело. – 1910. –
№ 17–18. – С. 104–105) •