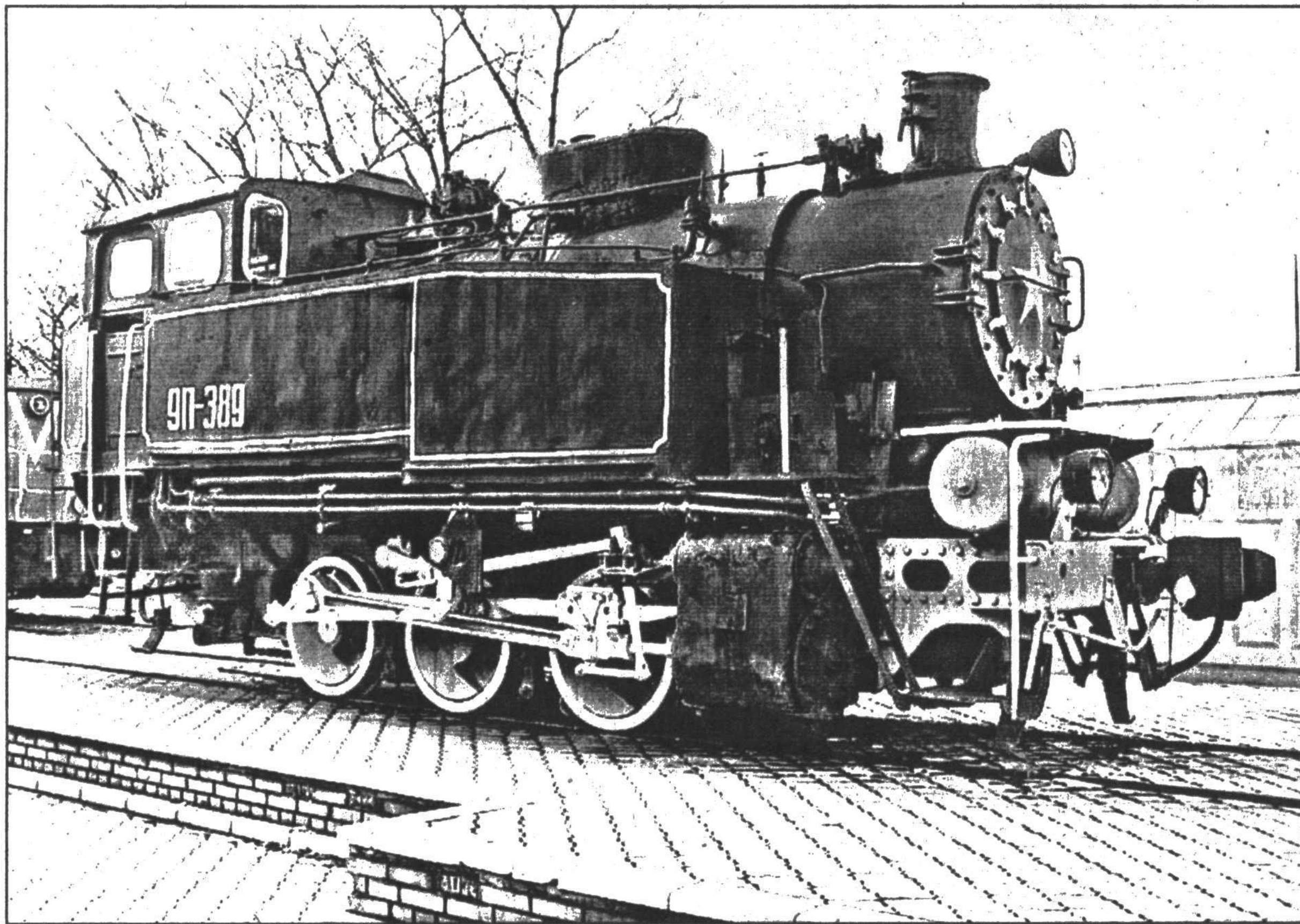


# Паровоз, или всё-таки танк?

Всем жителям посёлка Ижморский, безусловно, знаком памятник паровозу, установленный в районном центре. Однако мало кто догадывается, что на самом деле на постаменте стоит... танк!



Да, да, не удивляйтесь, именно танк, а если точнее, танк-паровоз. Решив больше узнать о модели паровоза, подаренного на 100-летний юбилей нашего посёлка, я провёл небольшое журналистское расследование, и вот что мне удалось выяснить.

Сразу следует обратить внимание, что этот паровоз построен по колёсной формуле 0-3-0, то есть имеет три движущих оси в одной жёсткой раме. Они расположены непосредственно под котлом, механически связаны друг с другом с помощью специальных тяг — спарников — и служат для реализации тягового усилия. Как правило, это самые большие по диаметру колёса на паровозе. Впрочем, чем больше мощность паровоза, тем большее количество

спаренных осей на нём применяется.

У паровоза отсутствуют направляющие, или бегунковые оси, которые, как правило, расположены перед спаренными осями и служат для улучшения вписывания паровоза в кривые. Также у паровоза нет поддерживающих осей, которые расположены позади спаренных, и служат главным образом для перераспределения нагрузки на рельсы.

Ещё одной, самой главной особенностью нашего паровоза является отсутствие тендера, то есть воды, и запас топлива хранятся в ёмкостях, установленных на самом локомотиве (так называемых танках). Именно из-за этой особенности паровозы данного типа и получили название танк-паровозы.

Эти небольшие труже-

ники стальных магистралей не проносились по стране во главе скоростных литерных поездов, не перевозили за собой на большие расстояния составы из нескольких десятков грузовых вагонов. Танк-паровоз — настоящий маленький трудяга. Он использовался на железных дорогах для маневровых работ, трудился на заводских и фабричных подъездных путях, на угольных коях и рудниках.

Из танк-паровозов с колёсной формулой 0-3-0 одним из самых распространённым с 1935 по 1957 годы был локомотив под заводским обозначением 9П (9-ый тип паровоза). В промышленном Кузбассе, да и во всей стране, он встречался повсеместно.

Достаточно сравнить фотографии локомотивов 9П, сохранившихся в музеях

Москвы, Петербурга, Новосибирска, Барнаула и многих других городов с нашим паровозом, как сразу находишь большое сходство. Конечно, заметны и отличия, например, отсутствие сплошного ограждения по бокам от парового котла, которое, вероятно, было демонтировано перед постановкой паровоза на постамент. Сохранился тендер для топлива в задней части кабины машинистов. А найти характерный отличительный признак марки 9П легко может каждый желающий при внимательном осмотре колёсных пар: бандаж колёс второй оси не имеет гребней, это было сделано для облегчения прохода кривых малого радиуса (до 40 метров).

Так что стоящий в центре посёлка гордый трудяга танк-паровоз, как и многие его собратья, в своё время наверняка служил «рабочей лошадкой» на одной из многочисленных станций Транссиба в 40-50-х годах прошлого века. Возможно, именно он в сороковых прицеплял к эшелонам, шедшим на помощь фронту, вагоны с зерном, выращенным на полях нашего района, а в пятидесятых помогал принимать и разгружать составы с углём, минеральными удобрениями, сельхозтехникой.

Позднее трудягу-паровоз сменили более современные тепловозы, использовавшие в качестве движущей силы электрическую энергию, вырабатываемую за счёт дизельного двигателя.

Ну а локомотив под непривычным названием танк-паровоз занял своё заслуженное место на постаменте, чтобы сохранить для потомков славные страницы истории родного края.

**В. СКОБЦОВ.**

**На снимке: танк-паровоз 9П.**