

Замѣтка о желѣзныхъ подшипникахъ съ бабитовою заливкою.

В. Вигуры.

(Чертежи на листѣ XI).

Хотя вопросъ объ удешевленіи и вмѣстѣ съ тѣмъ объ увеличеніи продолжительности службы вагонныхъ и паровозныхъ подшипниковъ не перестаетъ быть предметомъ изслѣдованій желѣзнодорожныхъ техниковъ, въ технической литературѣ мнѣ кажется, до сихъ поръ нельзя встрѣтить сколько нибудь удовлетворительныхъ указаній относительно службы паровозныхъ осевыхъ и дышловыхъ подшипниковъ, выдѣланныхъ изъ желѣза и залитыхъ бабитомъ. По существу своему—вопросъ о службѣ такихъ подшипниковъ, въ общемъ, сводится къ вопросу о службѣ бронзовыхъ подшипниковъ, заливаемыхъ бабитомъ, которыхъ, съ увѣренностью можно сказать, не менѣе 40% общаго числа подшипниковъ находится въ службѣ подъ подвижнымъ составомъ нашихъ дорогъ, и потому заслуживаетъ вниманія только съ экономической точки зрѣнія. Рѣшеніе вопроса относительно экономичности такихъ подшипниковъ весьма важно, такъ какъ если бы служба ихъ, принимая во вниманіе износъ бабитовой заливки и износъ осевыхъ шеекъ, оказалась дешевле службы бронзовыхъ подшипниковъ, то примѣненіе желѣзныхъ подшипниковъ и подъ вагонами оказало бы, между прочимъ, желѣзнымъ дорогамъ ту важную услугу, что уменьшило бы не производительные простои товарныхъ вагоновъ, стѣпляемыхъ отъ поѣздовъ по негодности подшипника. Въ настоящее время необходимость смѣны подшипника у товарнаго вагона, вызываетъ требованіе высылки его изъ склада или отъ дороги собственницы и вагонъ, въ ожиданіи подшипника, долженъ стоять нѣсколько сутокъ непроизводительно, при чемъ если онъ съ грузомъ, требуются расходы на перегрузку его груза въ другой вагонъ. При примѣненіи же же-

лѣзныхъ подшипниковъ, залитыхъ бабитомъ, въ случаѣ горѣнія буксы, сопровождаемаго разрушеніемъ бабитовой заливки, каждая дорога, въ теченіи сутокъ, въ состояніи возобновить у себя въ депо или въ мастерскихъ бабитовую заливку желѣзнаго подшипника или, какъ это дѣлается на нѣкоторыхъ дорогахъ, заливку верхней части осевой буксы.

Имѣя подъ рукою нѣкоторыя опытыя данныя, относящіяся до службы желѣзныхъ подшипниковъ, залитыхъ бабитомъ, данныя, наблюдаемыя мною въ теченіи около девяти лѣтъ, считаю не лишнимъ подѣлиться ими съ читателями „Ижесера“.

На Новоторжской ж. дорогѣ имѣется пять товаро-пассажирскихъ паровозовъ за №№ 1-5 завода Китсона и К^о, въсомъ въ рабочемъ состояніи почти 28,5 метрическихъ тоннъ каждый. Всѣ эти паровозы имѣли поставленные отъ завода осевые и дышловые подшипники желѣзные, залитые бабитомъ.

Но, вѣроятно, недовѣріе къ желѣзнымъ подшипникамъ, основанное на недостаточности опытныхъ данныхъ о службѣ такихъ подшипниковъ, было причиною тому, что изъ числа пяти упомянутыхъ паровозовъ у паровоза № 2 всѣ, какъ осевые, такъ и дышловые подшипники были замѣнены бронзовыми, а у паровоза № 1 бронзовыми были замѣнены только подшипники поддерживающей оси. У остальныхъ паровозовъ №№ 3, 4 и 5 всѣ подшипники остались желѣзные и пробѣгъ ихъ, какъ равно и пробѣгъ дышловыхъ подшипниковъ и подшипниковъ спаренныхъ осей у паровоза № 1, выражается въ настоящее время слѣдующими цифрами:

Подшипники паровоза	№ 1	сдѣлали пробѣгъ	311000	вер.
„	№ 3	„	360000	„
„	№ 4	„	422000	„
„	№ 5	„	356000	„