

## Къ вопросу о смазкѣ вагоновъ.

Е. Веденѣва.

(Чертежи на листѣ XLVI).

Съ 17 Юля 1889 г. Закавказская дорога приступила къ переходу на періодическую смазку всѣхъ вагоновъ дороги. Переходъ этотъ закончился вполнѣ къ концу Декабря мѣсяца того же года и съ того же времени всѣ вагоны дороги работаютъ съ періодическою смазкою. Болѣе чѣмъ годичный опытъ съ этой системой смазки, а также продолжительный опытъ дороги, не находящейся въ прямомъ сообщеніи съ другими дорогами, съ системами смазки станціонными и поѣздными смазчиками, даютъ возможность сдѣлать нѣкоторые выводы, которые, я полагаю, будутъ не безынтересны для лицъ, занимающихся службой подвижнаго состава.

Какъ производится, въ дѣйствительности, смазка служащими по смазкѣ вагоновъ, у большинства вагоновъ (товарныхъ) при системахъ станціонныхъ или поѣздныхъ смазчиковъ?

Станціонный смазчикъ промежуточныхъ, между главными, станцій встрѣчаетъ входящій на станцію поѣздъ, состояніе вагоновъ коего ему неизвѣстно и прикосновеніемъ руки къ буксѣ, удостоверяется идетъ ли букса исправно или грѣтся. При нагрѣваніи буксы, если оно чрезмѣрно, онъ ограничивается добавленіемъ смазки въ буксу и очисткой фитиля и смазочнаго отверстия. Когда нагрѣваніе сильно, то вагонъ отцѣпляется для смѣны подбивки или исправленія подшипника или шейки, если, конечно, продолжительность стоянки поѣзда не даетъ возможности сдѣлать исправленія подбивки безъ отцѣпки вагона. Если въ поѣздѣ большаго состава имѣется нѣсколько буксъ теплыхъ и горячихъ, то, чтобы не задерживать по-

ѣзда, нѣкоторые исправленія дѣлаются лишь у наиболѣе горячихъ буксъ, относительно же остальныхъ довольствуются добавленіемъ смазки, что вызываетъ приходъ на слѣдующую станцію нѣсколькихъ горячихъ буксъ, бывшихъ теплыми на предыдущей. На станціяхъ, гдѣ поѣзда формируются, заботы смазчиковъ состоятъ въ пополненіи буксъ смазкой, и въ осмотрѣ и исправленіи фитилей верхней части буксъ, если смазка производится и сверху.

При такомъ порядкѣ, осмотръ и исправленіе подбивки нижней части буксы, отъ состоянія которой почти исключительно зависитъ исправный ходъ буксъ вагоновъ, производится чрезмѣрно рѣдко, а именно: при осмотрѣ осей и подшипниковъ, или же тогда, когда выяснились послѣдствія неисправности подбивки, т. е. когда букса уже нагрѣлась и когда исправленіе подбивки требуетъ несравненно болѣе труда и матеріаловъ и когда нерѣдко уже произошла порча такихъ дорогихъ, по исправленію и стоимости, частей, какъ подшипники и оси. Поэтому система обыкповенной смазки станціонными смазчиками не предупреждаетъ нагрѣванія и горѣнія буксъ (что она должна бы предупреждать по самому смыслу своего назначенія) даже въ томъ случаѣ, когда всѣ агенты по смазкѣ дѣйствуютъ внимательно и усердно. Къ сожалѣнію, при системѣ станціонныхъ смазчиковъ трудно поручиться за вниманіе и усердіе смазчиковъ, агентовъ недостаточно развитыхъ и не находящихся, на большинствѣ станцій, подъ постояннымъ наблюденіемъ старшихъ и болѣе надежныхъ агентовъ. Кромѣ того и отыс-