

Между передними колёсами под котлом были размещены два цилиндра длиной 229 и диаметром 178 мм каждый. Давление пара на поршни цилиндров приводило в движение колёса второй коленчатой оси паровоза. К паровозу, длина которого составляла 2,6 м, прицепляли «специальный фургон» для запасов древесного угля и воды.

Машинист, управляющий паровозом, располагался у топки на специальной площадке. Паровоз возил на открытых вагонетках около 3,5 т груза со скоростью 16 км/ч по колёсопроводам (так тогда называли рельсы), имеющим ширину колеи 1645 мм. Длина этой первой русской железной дороги с паровой тягой составляла сначала 854 м, а затем была удлинена до одного километра.



Рис. 2.16. Пуск черепановского паровоза.
Фото инж. М.Э. Майтус с картины художника П.С. Бортнова
(Н.-Тагильский краеведческий музей)

После положительных результатов испытаний уральские механики усовершенствовали конструкцию и в 1835 г. построили второй более мощный паровоз, который уже мог вести до 17 т груза (рис. 2.18).

Жёлто-голубые поезда, состоящие из вагонов-карет, вначале передвигались лошадьми. Позже появились паровозы, приобретённые за границей, носившие громкие названия «Богатырь», «Слон», «Лев», «Орёл», «Проворный», «Сокол», «Россия». Подвижной состав, рельсы и крепления закупались за рубежом, но часть вагонов для грузов, паровые машины для водоснабжения, дорожные механизмы и др. изготовлялись в Петербурге на Александровском заводе.