

Вслед за этими паровозами началось строительство модернизированных паровозов подобной конструкции – серии Э^м.

Рост грузооборота железнодорожного транспорта потребовал усиления мощности паровозного парка. В 1931 г. Луганский завод построил первый мощный грузовой паровоз типа 1-5-1, которому присвоена серия ФД («Феликс Дзержинский»).

В 1932 г. советские конструкторы и паровозостроители создали мощный быстроходный паровоз типа 1-4-2, которому присвоена серия ИС («Иосиф Сталин»).

С 1934 г. Харьковский паровозостроительный завод начал выпускать быстроходные грузовые паровозы типа 1-5-0, этим паровозам присвоена серия СО («Серго Орджоникидзе»). Некоторая часть таких паровозов оборудована установкой для использования пара, отработавшего в паровой машине паровоза.

С 1935 г. на железнодорожном транспорте широко развернулось стахановское движение в сочетании с мощной технической базой, созданной за годы предвоенных пятилеток, позволило советским железнодорожникам успешно справиться с народнохозяйственными и воинскими перевозками в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.).

После победоносного завершения советским народом войны перед железнодорожниками были поставлены новые сложные и ответственные задачи.

В 1945 г. Коломенский паровозостроительный завод выпустил магистральный грузовой паровоз серии Л. Серийная постройка паровозов серии Л была начата с 1947 г. Коломенским паровозостроительным заводом.

Впоследствии паровозы этой серии начали строить Брянский и Луганский заводы.

В 1949 г. Коломенский паровозостроительный завод построил опытный мощный сочленённый паровоз типа 1-3+3-1, имеющий нагрузку на ось 19,6 т и две паровые машины однократного расширения, расположенные на двух тележках.

В том же году Луганский паровозостроительный завод построил опытный паровоз типа 1-5-2 с оригинальной схемой взаимоуравновешенных частей движущего механизма и нагрузкой на ось 23 т, а Улан-Удэнский завод – паровоз типа 1-5-2 с нагрузкой на ось 22,5 т.

В 1950 г. Коломенским паровозостроительным заводом построен мощный скоростной пассажирский паровоз типа 2-4-2 (рис. 1.4).

Новый пассажирский паровоз обладает рядом конструктивных особенностей. Котёл паровоза цельносварной. Топка оборудована четырьмя поперечными циркуляторами. Процесс покачивания колосников механизирован установкой специального воздушного привода. Для подогрева питательной воды установлен водоподогреватель типа смешения (Брянского завода). Движущие, бегунковые, поддерживающие и тендерные оси, а также центровые головки сцепных дышел оборудованы роликовыми подшипниками. Все сочленения наружного парораспределительного механизма имеют игольчатые подшипники. Паровоз обладает хорошими тяговыми теплотехническими качествами. Развиваемая паровозом мощность почти в 2 раза превышает мощность паровоза серии Су.