

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

1

ГЕРМАНСКИЕ ПАРОВОЗЫ
Vr 52
КРУПНЫМ ПЛАНOM





Детали конструкции локомотива Br 52 4966-9

Германские паровозы Вг 52

крупным планом



Локомотив № 52 8185 (бывший № 52 2858) в апреле 1983 года использовался для перевозок в районе Любенау. Фотограф смог запечатлеть его вместе с составом вблизи Зеесена, что южнее Кёниг Вюстерхауса.



Введение

В нашей книге представлена история военных локомотивов 52-й серии, созданных ещё во времена Рейха и закончивших свою карьеру в ГДР. Их история не окончилась с падением 3-го Рейха, в советской зоне оккупации оказалось много паровозов 52-й серии и через год после окончания войны значительное их число уже трудилось на железных дорогах Советского Союза. Согласно различным данным около 500 паровозов этой серии водили грузовые составы по просторам советской империи. Много их было уничтожено во время войны, а оставшиеся по требованию советских оккупационных властей в качестве репарации были сосредоточены в восточной части Германии (будущей ГДР). Напротив, в Западной Германии федеральные железные дороги отказались от дальнейшей эксплуатации бывших военных локомотивов, они были вскоре заменены новыми локомотивами: электровозами и тепловозами. Ввиду того, что ГДР испытывала дефицит электроэнергии, восточные немцы вынуждены были эксплуатировать прочные и безотказные паровозы до полного износа до конца 80-х.

Недостаток мощных локомотивов для грузовых составов заставило правительство ГДР принять программу по модернизации локомотивного парка страны и создать службу общего ремонта паровозов (сокращенно GR-Loks). Она предназначалась прежде всего для локомотивов 52-й серии. Последний паровоз с пылеугольной топкой работал на государственных железных дорогах ГДР по крайней мере до 1979 года.

23 сентября 1960 года в депо Рав Стендаль поступил локомотив серии 52 8001 - первый из серии модернизированных паровозов 52-й серии, который открыл новую эпоху в истории бывшего военного локомотива. Важнейшими признаками улучшения конструкции паровоза стали модернизация силовой установки и увеличение её мощности. Значительно улучшились и условия работы паровозной бригады, модернизированный локомотив иногда называли «52-й де Люкс». Многие находили сходство с локомотивом серии 5035, который проходил модернизацию в то же время. Основные расходы шли на замену парового котла. Локомотив 5280 с нагрузкой на ось в 16 т и скоростью 80 км/час в те дни применялся почти на всех линиях. Благодаря реконструкции удалось искоренить почти все недостатки и дать железнодорожникам экономичный, привлекательный в эксплуатации и обслуживании паровоз.

Вид спереди паровоза № 52 2132 только что выпущенного на заводе Хеншель, 1943 год. Грубоватая отделка по сравнению с 50-й серией и морозоустойчивое покрытие всех важнейших систем и магистралей ясно видны на этом снимке. После войны паровоз достался Советскому Союзу.



Новый паровоз № 52 7535, построенный в мае 1944 года в Шихау, сразу после выхода с завода. Дымовая труба без крышки, важнейшие части парового котла имеют защитное покрытие от морозов, часть ходового колеса без спиц, дымоотбойники упрощенного типа и тендер ваннообразной формы - создают типичную картину военного локомотива. Этот паровоз, оснащенный несущей рамой из листового металла, остался после 1945 года в Германии.



На этой фотографии показан эталон паровоза 52-й серии, представленный в сентябре 1942 года, его номер 52 001. Внешний вид нового военного локомотива KDL 1 показывает, что у него отсутствуют дымоотбойники и он оснащён удлинённым тендером ваннообразной формы нового типа.

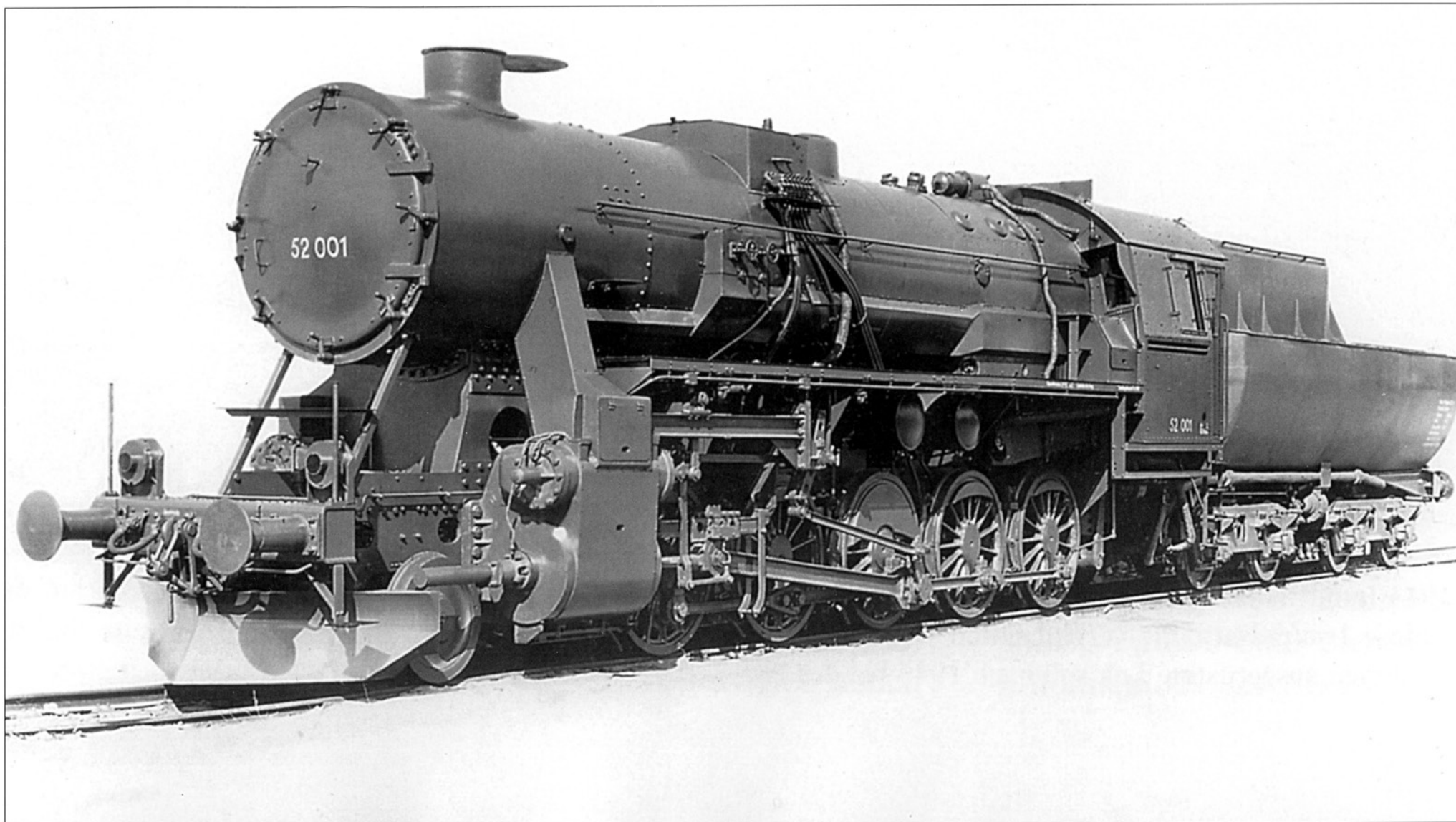
Путь к военному локомотиву

Уже на рубеже 1939-40 годов обнаружилась недостаточная готовность ко 2 мировой войне государственных железных дорог Германии, которые предназначались прежде всего для перевозки моторизованных соединений вермахта. Особенно ярко эти недостатки проявились после нападения на Советский Союз, когда надо было обеспечить возросшие потребности армии и выделять дополнительные паровозы для грузовых поездов. В 1939 году в эксплуатацию поступил паровоз 50-й серии, предназначенный для перевозки грузовых составов на фронт. Так было положено начало немецким военным паровозам. Этот паровоз, выпущенный большой серией, ввиду значительного дефицита локомотивов поставлялся сначала как переходный тип военного локомотива (серия 50 UK), а затем, с сентября 1942 года на-

чался выпуск паровозов 52-й серии. Эта была значительно упрощённая модель паровоза 50-й серии, модернизация которого позволила сэкономить на каждом локомотиве до 12 тонн стали и 30% рабочего времени.

Первый государственный заказ, определивший число фирм и квоты в зависимости от мощности каждого завода, был распределён между 16 паровозостроительными заводами. Первый серийный паровоз 52001 с несущей рамой из листового металла был представлен прессе 12 сентября 1942 года паровозостроительным заводом города Борсиг. Фактически это был слегка модернизированный паровоз 50 377 старой серии, представленный немецкой пропагандой как первый военный паровоз KDL 1 новой, 52-й серии. Он имел обычный прицепной ваннообразный тендер типа 2''2''Т 30 с коробчатым тендером типа 2''2''Т 26 внутри (правда без задней стенки). Тендер

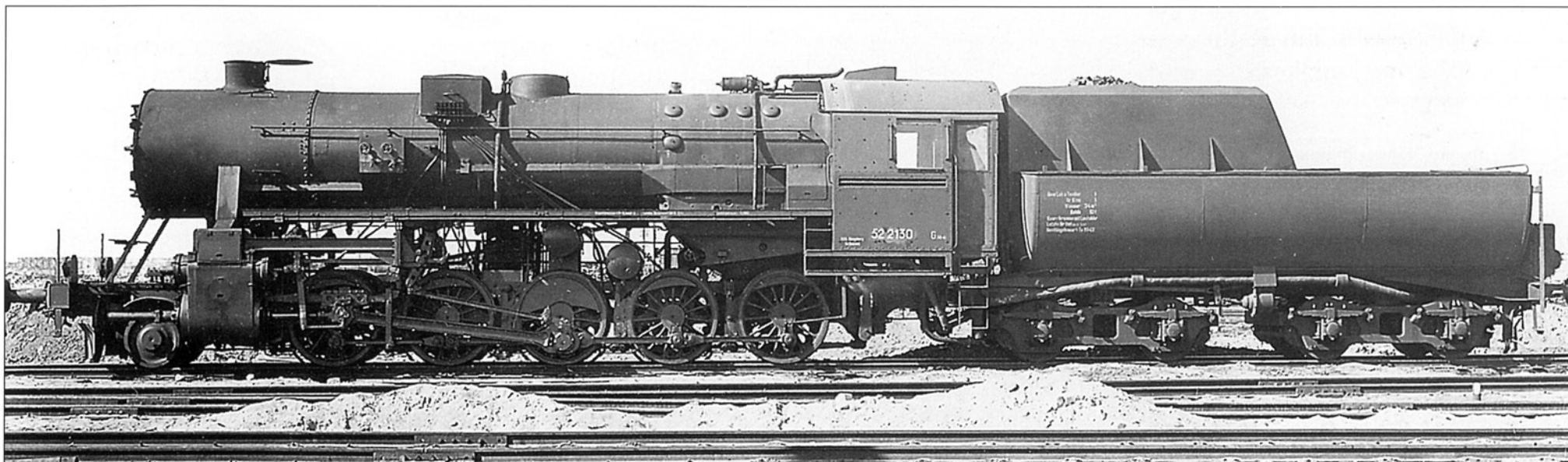
имел жесткую раму типа 4 Т 30 построенную в Флорисдорфе. Всего в период с 1942 года по 8 мая 1945 года был построен 6161 паровоз 52-й серии, последний из этой серии получил номер 52 7792. В разных публикациях номер последнего паровоза этой серии значительно расходится, так как уже после войны было выпущено некоторое число паровозов из подготовленных прежде материалов и заготовок. После окончания войны около 4000 паровозов 52-й серии оставалось в 14 странах Европы. При этом большая часть из них трудилась на территории Советского Союза и Польши. На территории Германии к концу 1949 года числилось в наличии 814 локомотивов этой серии. На паровозостроительном заводе Хеншеля до 1951 года было построено ещё 40 паровозов для испытания различных подогревателей (парогенераторов). Создание новых моделей закончилось там в июне 1963 года.



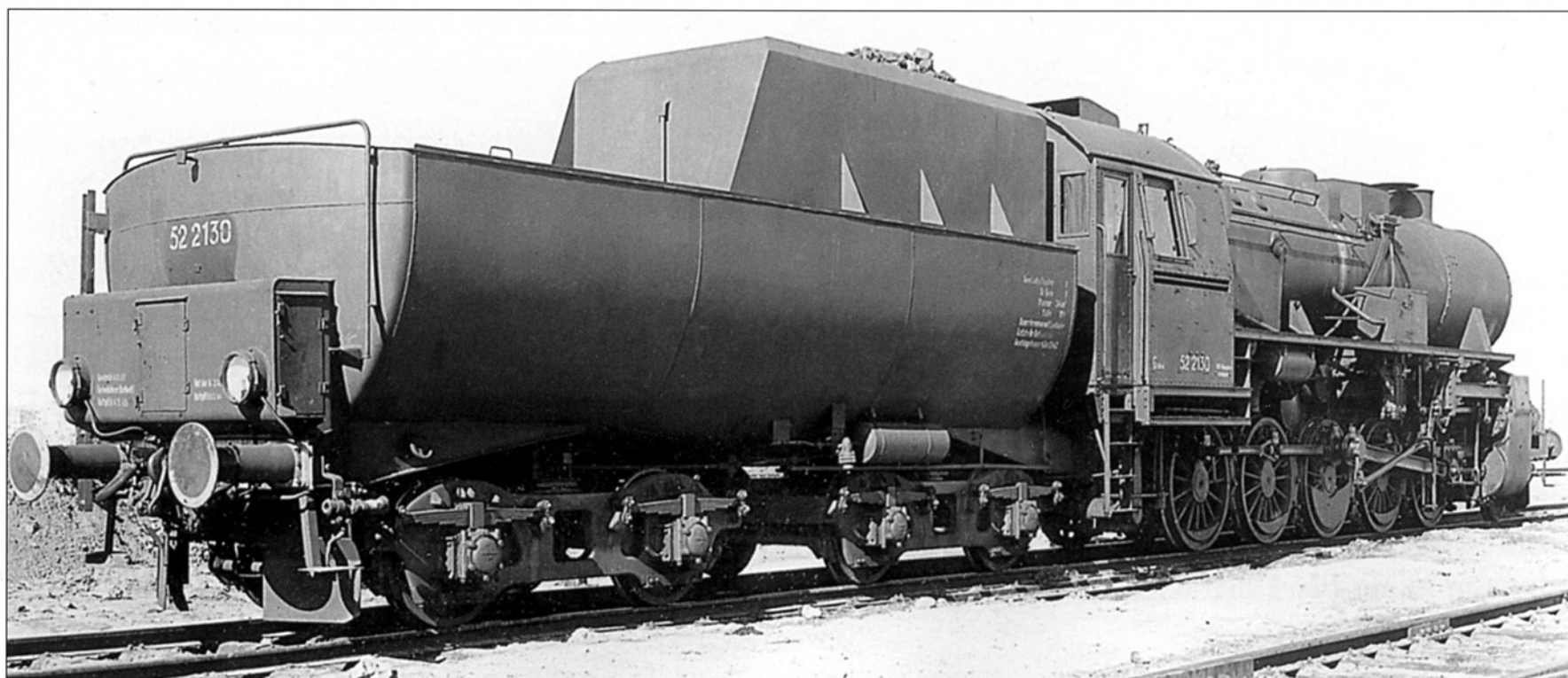
Тот же паровоз, вид 2/3 спереди слева. Хорошо заметно защитное покрытие от морозов, осталась незащищенной только труба для сбрасывания песка во время торможения. Обратите внимание на кабину паровоза, которая имела хорошую защиту для машинистов, что было особенно важно в боевых условиях. Локомотив был передан государственным железным дорогам в 1942 году, прошел всю войну и был списан со службы 18 октября 1954 года.



Некоторые паровозы 52-й серии были снабжены коробчатым тендером типа 2"2"Т 26, отчего были больше похожи на паровозы 50-й серии. Этот паровоз, оснащенный несущей рамой из листового металла, выпущен фирмой Краусс-Маффей в феврале 1943 года, его судьба после 1945 года осталась неизвестной.



*Разные ракурсы ло-
комотива № 52 213.
Машина построена
на фирме Хеншель в
1943 году и была ос-
нащена литой несущей
рамой. Это
особенно заметно
на виде сбоку по
просветам под кот-
лом между двига-
телем и устрой-
ством циркуляции.*

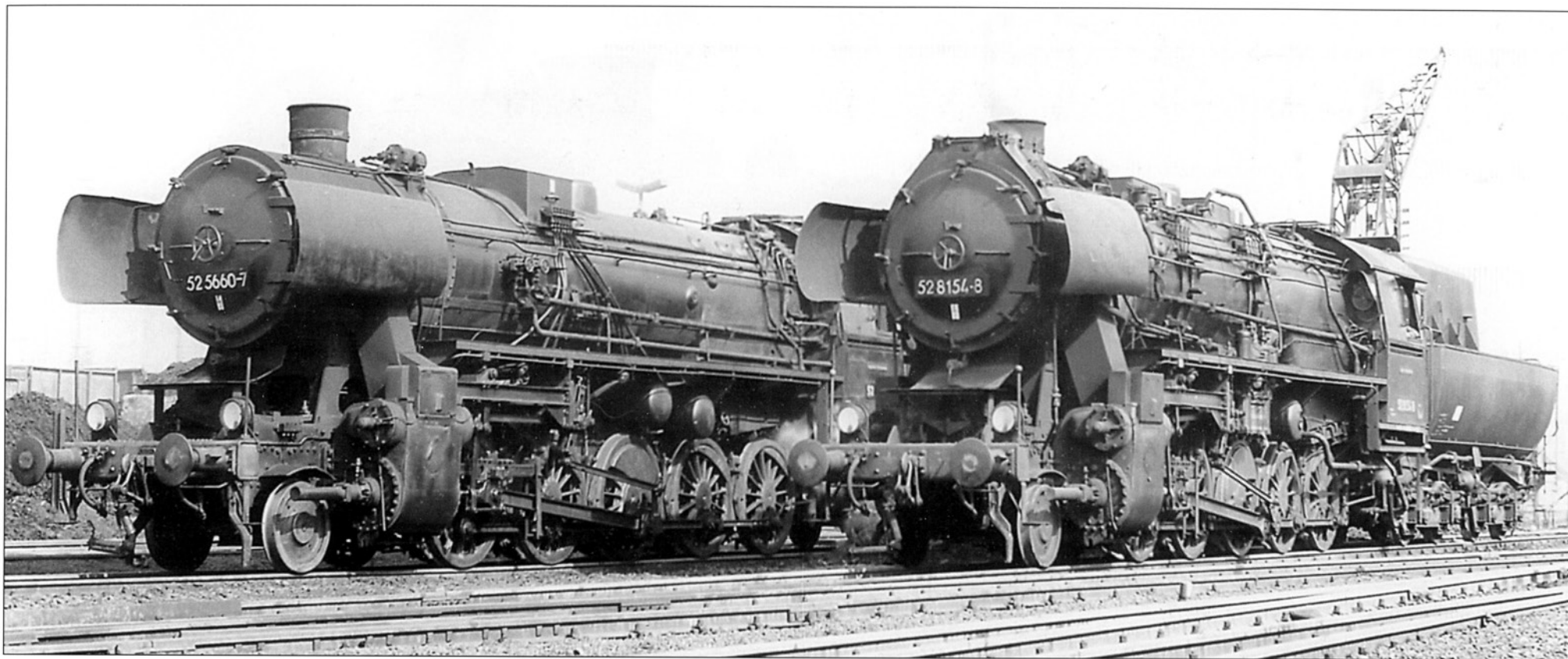


*Не все паровозы 52-й серии были снабжены
дымоотбойниками после 2-й мировой вой-
ны. Этот паровоз № 52 2557 был сфотогра-
фирован в Цитау 6 сентября 1975 года.*



Паровоз серии 52-GR оснащен смесителем и баллоном сжатого воздуха, размещенными на правой стороне. Он отличался от серии 5280 только наличием ящика для песка. Снимок паровоза № 52 4787 сделан в 1968 году.





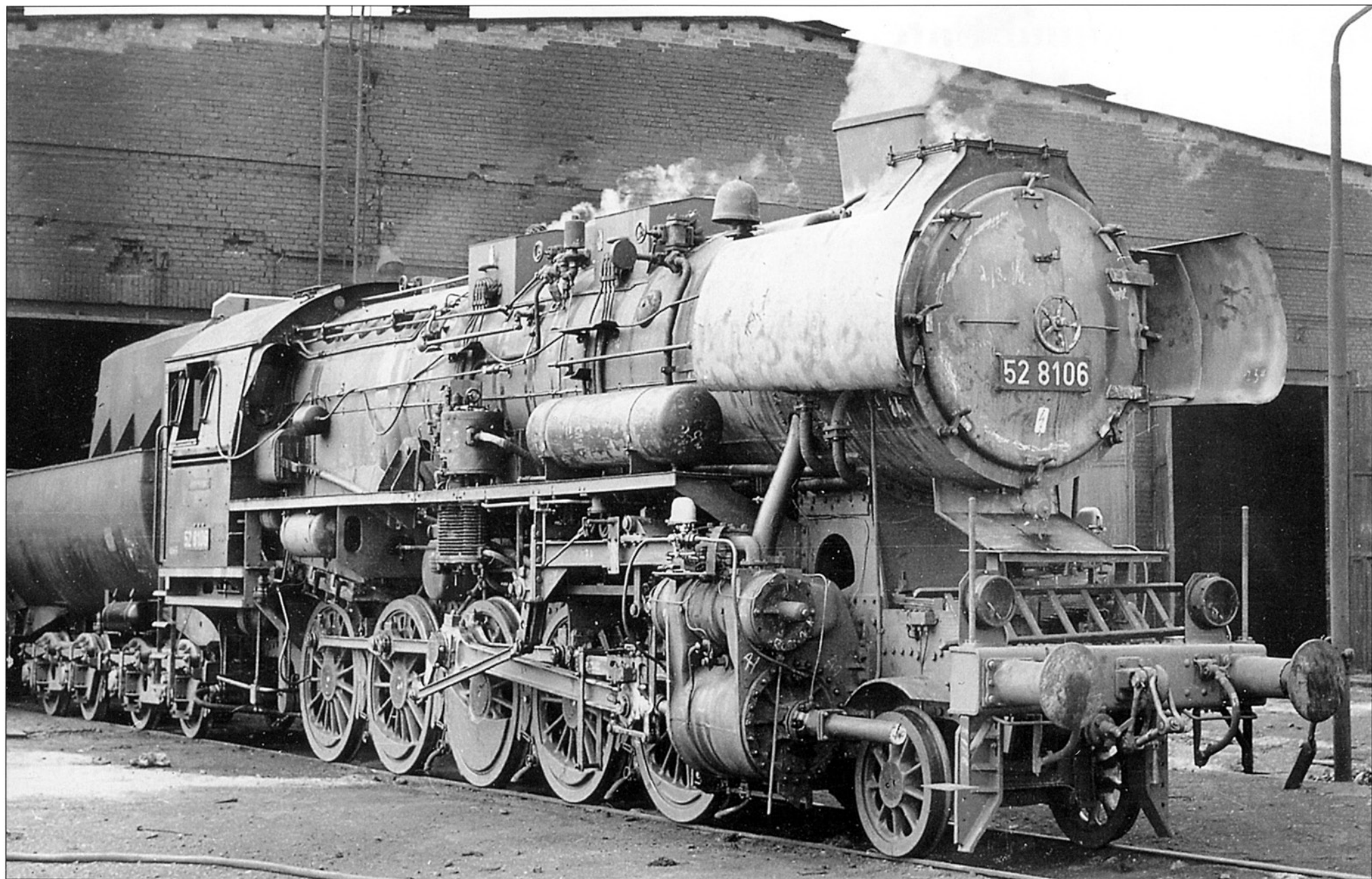
Фотография двух локомотивов № 52 5660 и № 52 8154, сделанная в локомотивном депо Энегельсдорфа, хороша для сравнения между настоящим паровозом 52-й серии и его реконструированного образца Reko-52. Особенно заметны наличие смесителя и трехсекционный котел паровоза 5380. Снимок сделан в марте 1980 года, когда подобные машины стали уже большой редкостью.

Точное число паровозов 52-й серии, оказавшихся в советской оккупационной зоне Германии остаётся неизвестным. В литературе часто фигурирует цифра около 1500 локомотивов. 459 работоспособных паровозов 52-й серии использовались после окончания войны в СССР локомотивных депо, они были конфискованы по условиям репарации на территории Польши и Восточной Пруссии. Ещё около 300 локомотивов до середины 50-х годов использовали паровозные бригады на территории Европы, оккупированной СССР после войны (в странах соцлагеря). Болгарским государственным железным дорогам Советским Союзом в начале 60-х годов был продан 61 паровоз 52-й серии. Более 100 локомотивов этой серии было предоставлено взаимы польским государственным железным дорогам. В 1959 году заводом в Рав Стендаль (ГДР) после существенной модернизации модели 52-й серии (так называемый паровоз серии 52-GR) было построено 59 паровозов. Остается неизвестной судьба 25 модернизированных паровозов с пылеугольной топкой, построенных между 1953 и 1958 годами.

Модернизированный паровоз серии 52-GR

Очень тщательно изучена история 52-й серии восточногерманских государственных дорог в 50-е годы. Паровозостроительный завод в Рав Стендаль начал модернизацию локомотива 52-й серии в 1959 году. В рамках этой модернизации на паровоз были установлены прежде всего новый сварной паровой котел большей производительности и подогреватель типа IFS, работающей на горючей смеси. Для постройки смесителя перед дымовой трубой необходимо было удлинить дымовую коробку на 200 мм. При этом встроенную в подогреватель переливную камеру смесителя разместили на раме в промежутке между 3 и 4 осями.

Перенесенный вперед главный баллон сжатого воздуха расположили спереди справа от механизма циркуляции. Принадлежащий этому механизму питательный водяной насос типа VMP 15-20 был укреплен в кабине паровоза со стороны кочегара рядом с новым гидравли-



Паровоз № 52 8106 (локомотивное депо Фалькенберг) после установки инжектора Гисла, выполненной 6 июня 1967 года в Рав Стендаль. Он также подвергся модернизации и через 10 лет оставался в хорошем состоянии. На фото локомотив ещё не покрашен заново.

Локомотив № 52 2351 (снимок сделан в Энегельсдорфе в 1967 году) с упрощенными дымоотбойниками, дымовой трубой без крышки и ваннообразным тендером, типичным для паровозов 52-й серии.



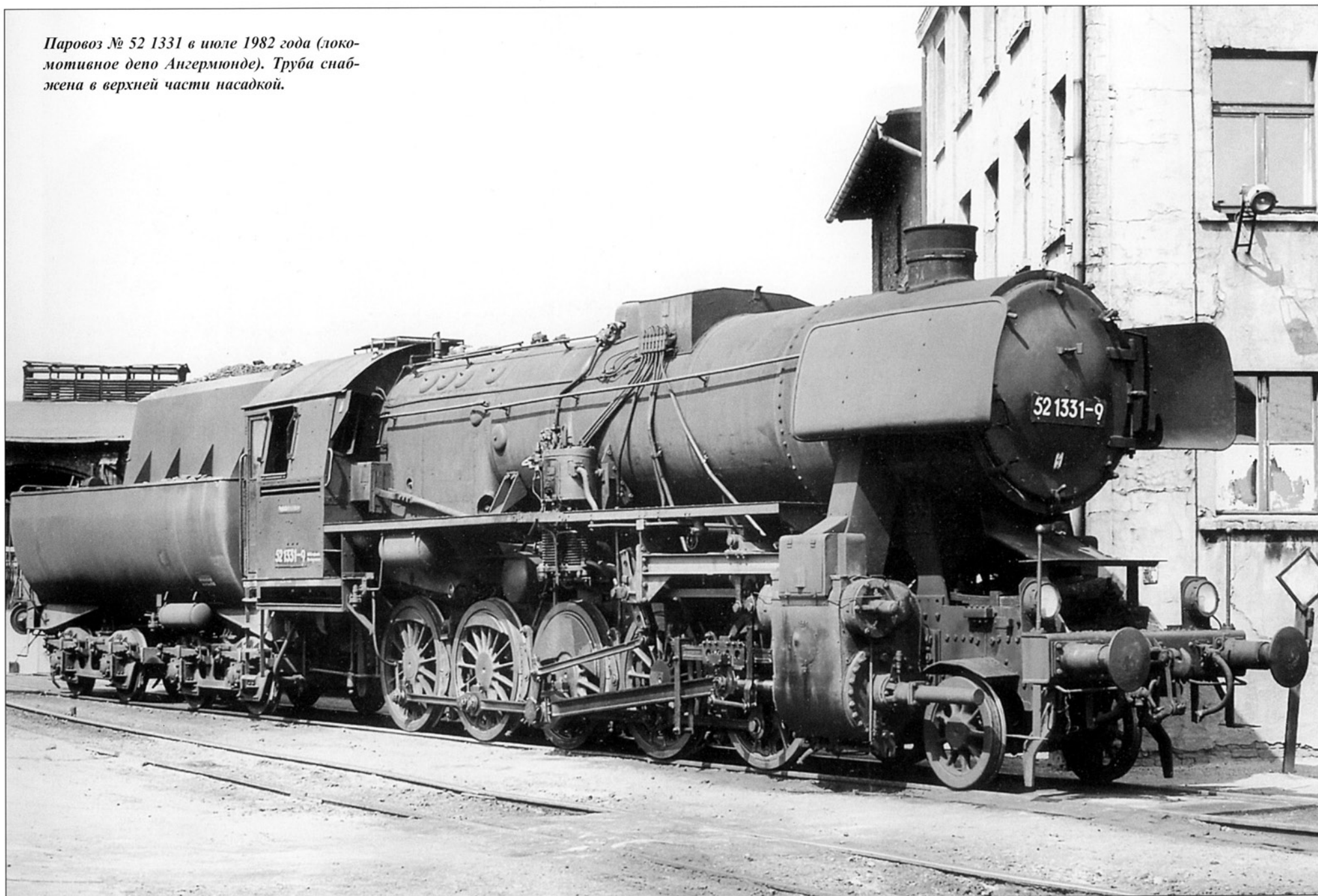
ческим насосом. Оба насоса были снабжены показателями уровня воды. Модернизированы были все паровозы с литой несущей рамой и с несущей рамой из листового металла. Лишь на некоторые паровозы серии 52-GR были установлены дымоотбойники старого типа, другие получили модернизированные дымоотбойники новой конструкции.

Новая реконструкция - паровоз серии 5280

К 1960 году оказалось, что у многих паровозов паровые котлы из-за интенсивной эксплуатации изнашивались и требуют замены. Это побудило государственные железные дороги ГДР к очередной реконструкции знаменитого паровоза 52-й серии. У них уже имелся опыт реконструкции паровозов 50-й серии, на которых из-за износа старых котлов вынуждены

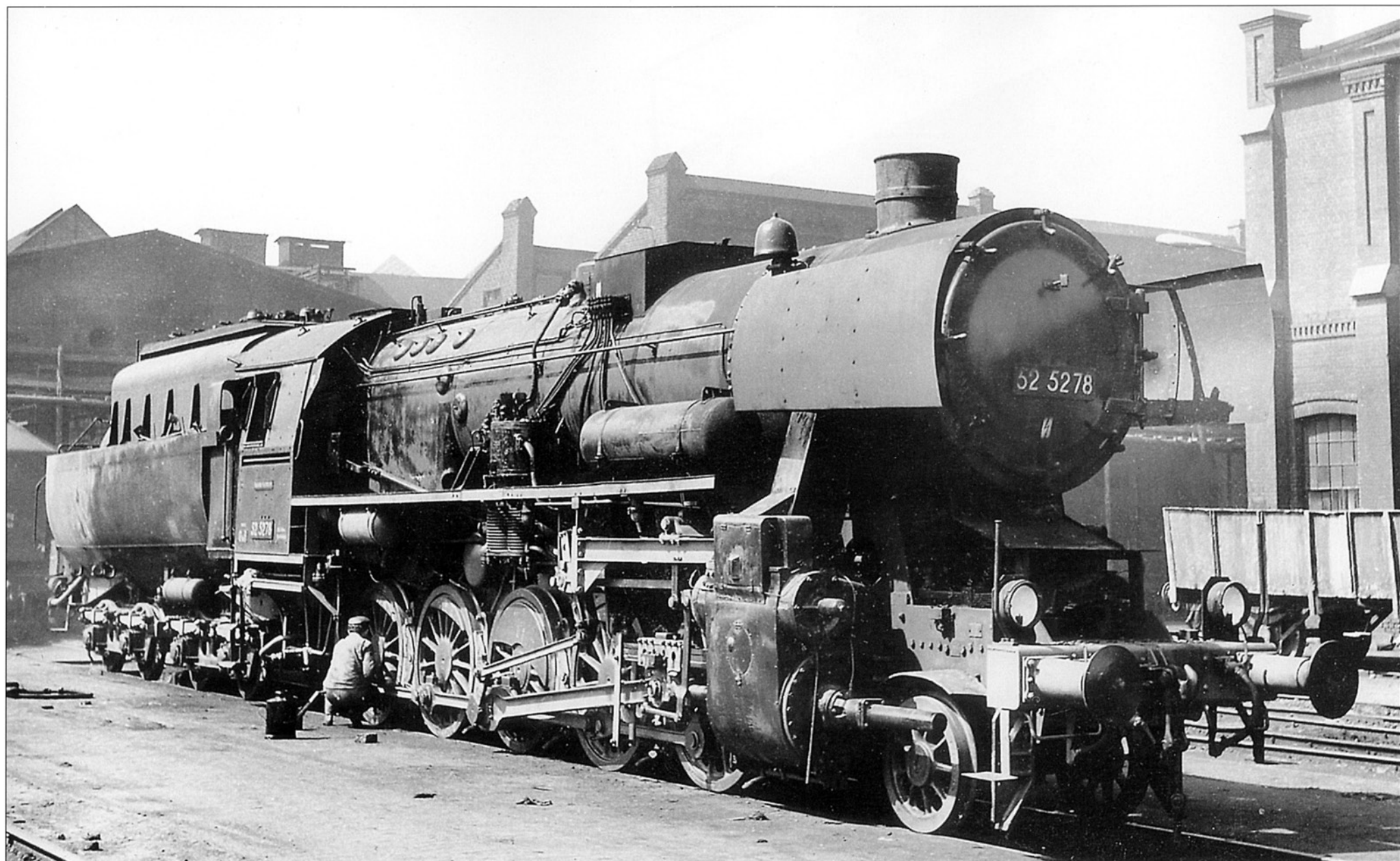
были провести реконструкцию паровых котлов типа St 47k. Реконструкция коснулась только паровозов 52-й серии с несущей рамой из листового металла, на которых можно было установить также новые осевые подшипники. С 1960 по 1967 годы на 200 паровозов были установлены реконструированные котлы типа 50E. Эти котлы были установлены прежде и прошли проверку на паровозах серии 5035. Новая установка котла на раму привела к замене оцинкованных стальных листов в районе длинной части котла и изменениям в металлическом покрытии задней части котла. Как и паровоз серии 52-GR реконструированный паровоз 52-Reko получил подогреватель типа IfS, работающей на горючей смеси, и такой же гидравлический насос. Переливную камеру смесителя разместили на раме спереди справа от механизма циркуляции. Внешне новый котел отличался увеличенным сварным ящиком для песка, который получил округлую форму как у паровозов серии 5035. В кабине со сто-

Паровоз № 52 1331 в июле 1982 года (локомотивное депо Ангермюнде). Труба снабжена в верхней части насадкой.



*Паровоз № 52 2352 (локомотивное депо
Баутцен) снабжен инжектором Гисла,
дымоотбойники с кромкой по периметру.*



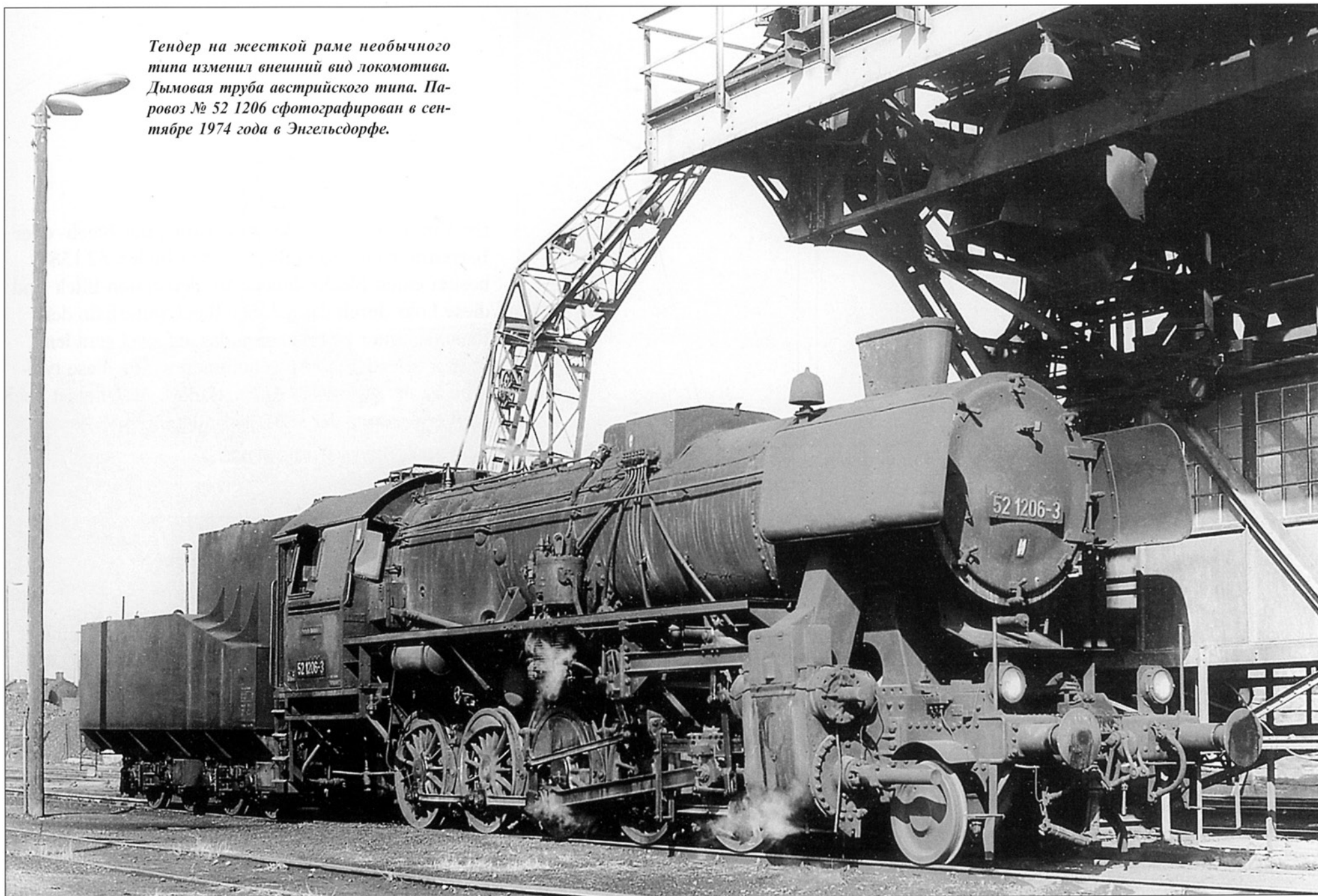


Локомотив № 52 5278, снабженный пылеугольной топкой. В июне 1969 года он стоял после ремонта в Рав Стендаль. Угольная пыль находилась в ваннообразном тендере, который отличался большой высотой.

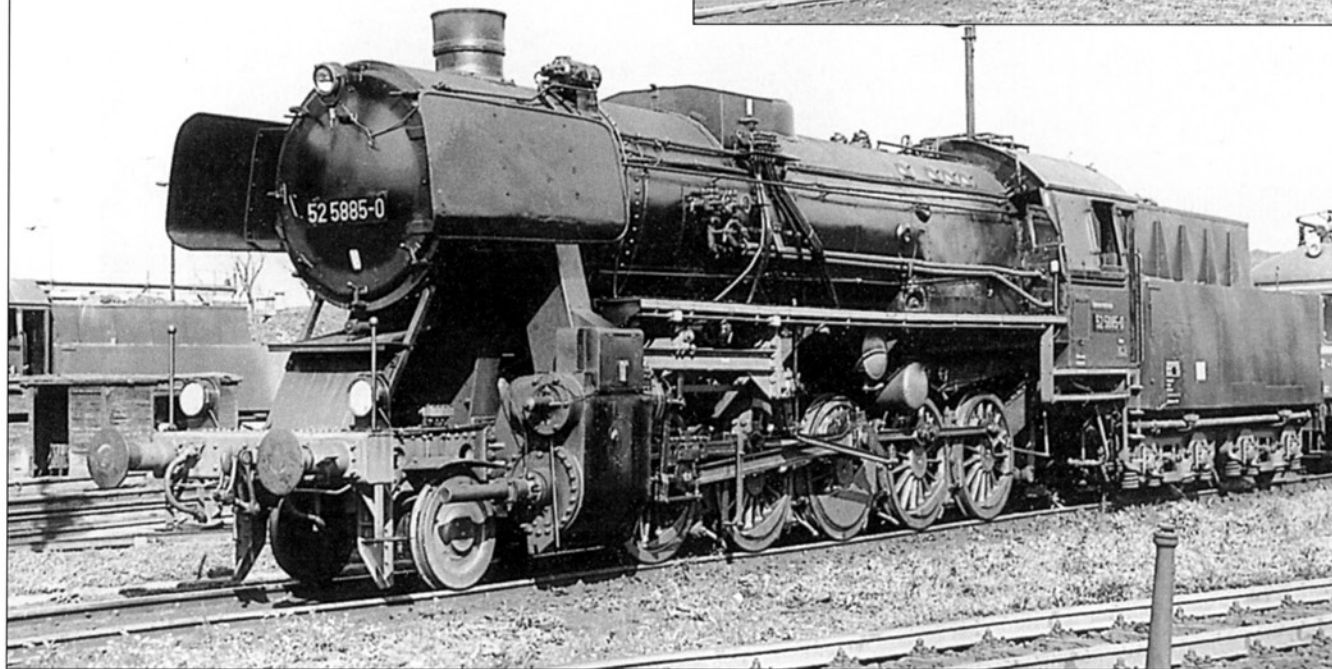


Некоторые паровозы 52-й серии были оснащены котлом с поверхностным подогревателем. Позже они были заменены обычными парогенераторами. Снимок паровоза № 52 4534 сделан в Баутцене в мае 1969 года.

*Тендер на жесткой раме необычного
типа изменил внешний вид локомотива.
Дымовая труба австрийского типа. Па-
ровоз № 52 1206 сфотографирован в сен-
тябре 1974 года в Энгельсдорфе.*



роны кочегара на паровозах серии 5280 было видно, что позади ящика с песком находились труба для отвода пара, выпускные штуцеры для трехступенчатого распределителя пара и генератор. Рулевая стойка опиралась на раму и передавала усилие на рулевую штангу в задней части котла. Реконструированный котел стал шире прежнего, особенно со стороны передней стенки, поэтому передние окна кабины паровоза были сделаны овальной формы, а открывающееся в потолке окно было снабжено защитной решеткой. Регулируемая заслонка для выравнивания давления осталась прежнего типа (Winterthur). Только на некоторых машинах была установлена такая заслонка без пружины типа Trofimoff, которая обеспечивала эффективные ходовые качества, особенно ощутимые на холостом ходу. Для увеличения мощности в 1966 году на паровозе № 52 8186 пробовали установить плоский инжектор системы Гисла, но это не дало ожидаемого результата. Позднее он все же был установлен на некоторых паровозах этой серии. После истечения срока лицензии к 1980 году этот инжектор был демонтирован.



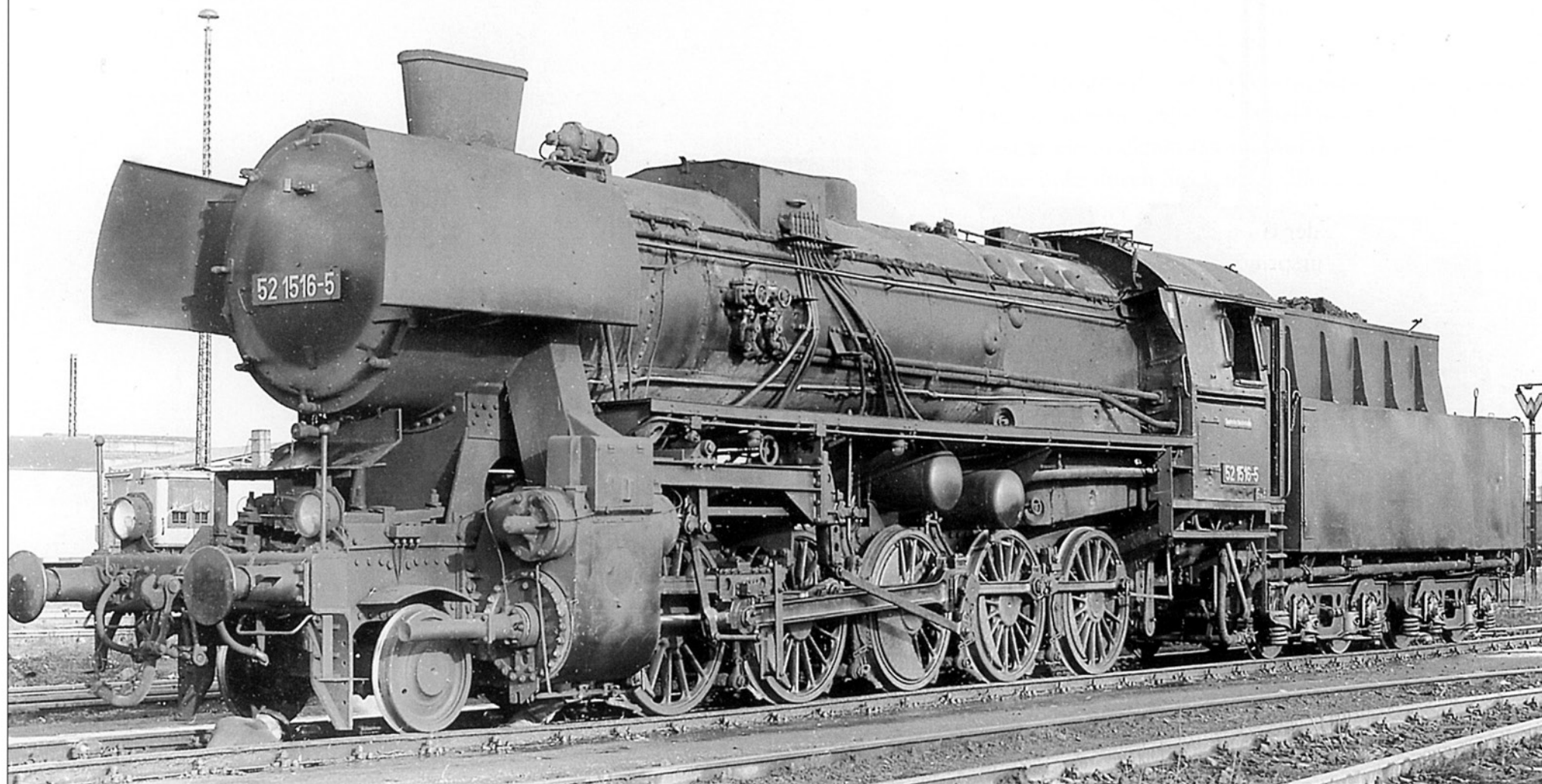
Различия локомотивов, оснащенных литой несущей рамой и с несущей рамой из листового металла показаны на этих двух снимках. № 52 1583 снабжен несущей рамой из листового металла. Во-первых локомотив можно узнать по косым листам металла под дымовой камерой, во вторых - по соединительным перемычкам. В отличие от паровозов 50-й серии, где применялся такой же тендер, кабина машиниста на паровозах 52-й серии была закрытой. Снимок сделан в Энгельсдорфе в марте 1977 года. Бросается в глаза использование значительно закруглённых металлических листов Витте.

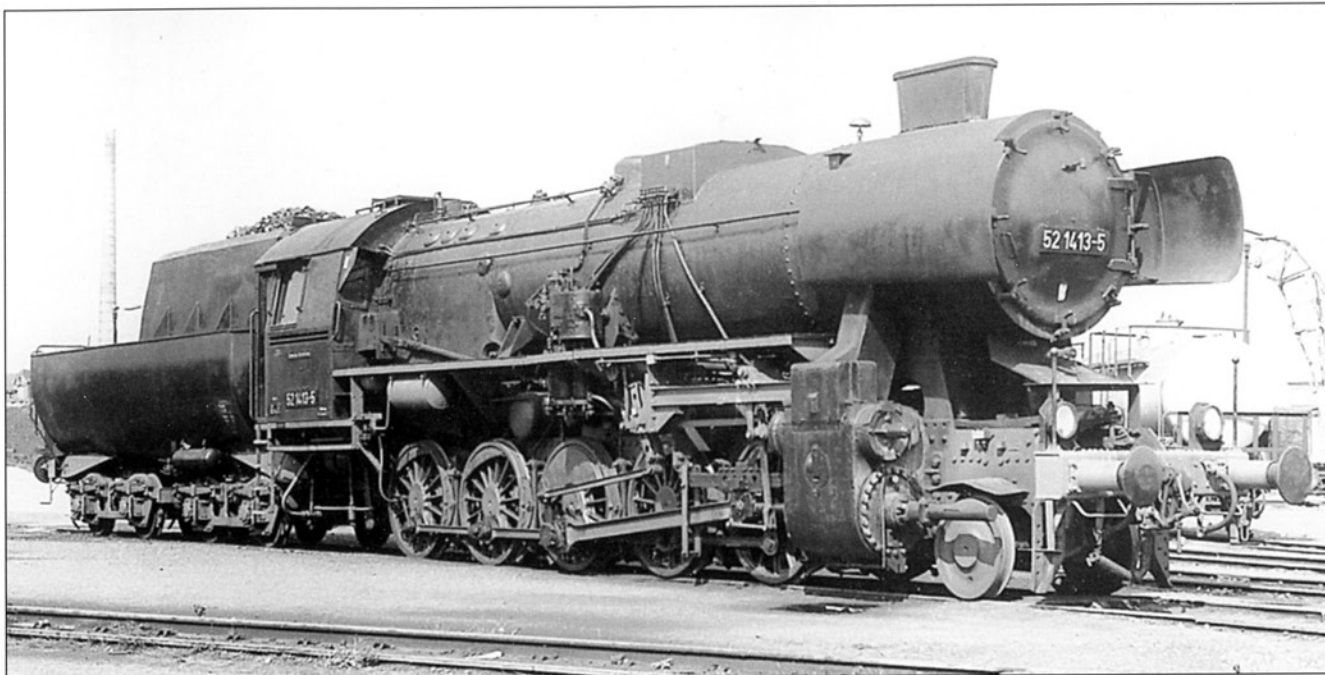
Локомотив № 52 5885 (локомотивное депо Дрезден) обладал литой несущей рамой и имел две установленные косые перемычки, идущие от дымовой камеры к раме с буферами. Он отличается также первой парой малых колес и окантовкой дымоотбойников усиленной конструкции, но особенно - коробчатым тендером типа 2"2"Т 26.



Ещё один локомотив с литой несущей рамой. Фотография сделана в сентябре 1975 года по пути из Рав Стендаль в Лейпциг. Позади № 52 2093 стоит паровоз серии Reko-52. На его правой стороне видны баллон сжатого воздуха, смесительная коробка подогревателя на дымовой камере.

Тендер определяет внешний вид этого локомотива. На фото - № 52 1516, он имел тендер типа 2"2"Т 26, дымовую трубу Гисла необычной формы и двухсекционный котел, характерный для паровозов 50-й серии. Снимок сделан в Энгельсдорфе в 1972 году.



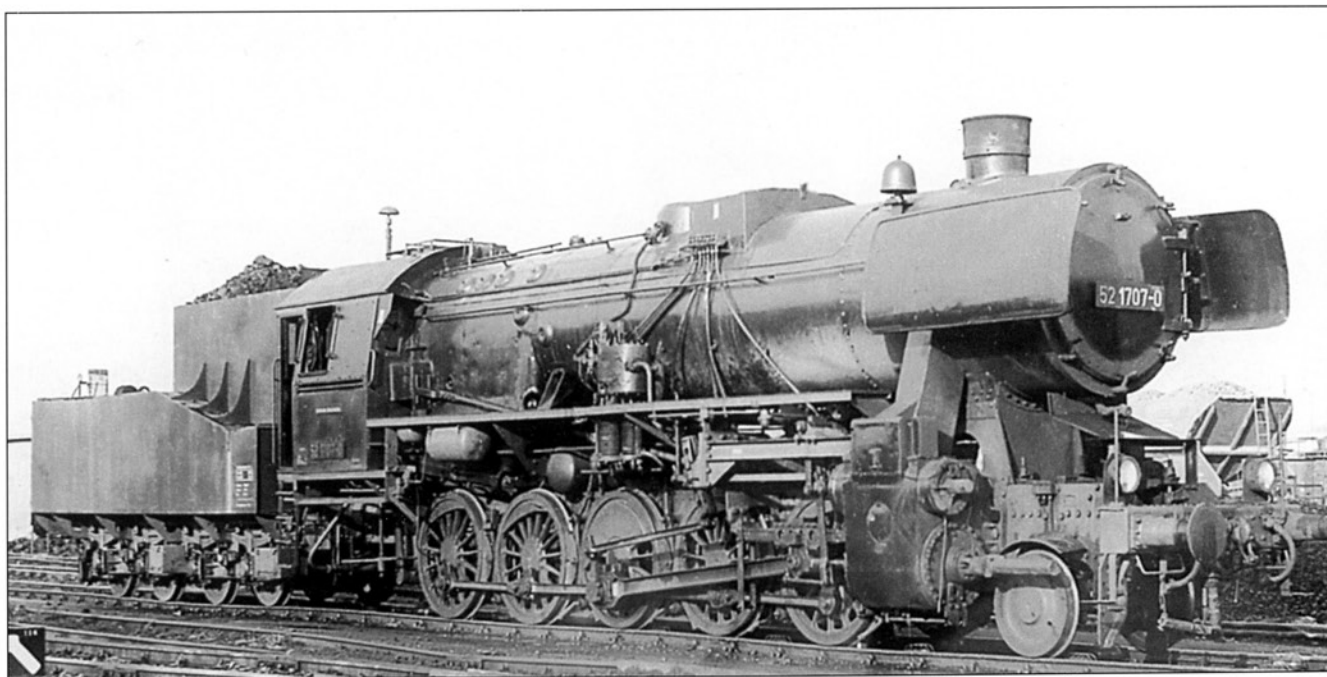


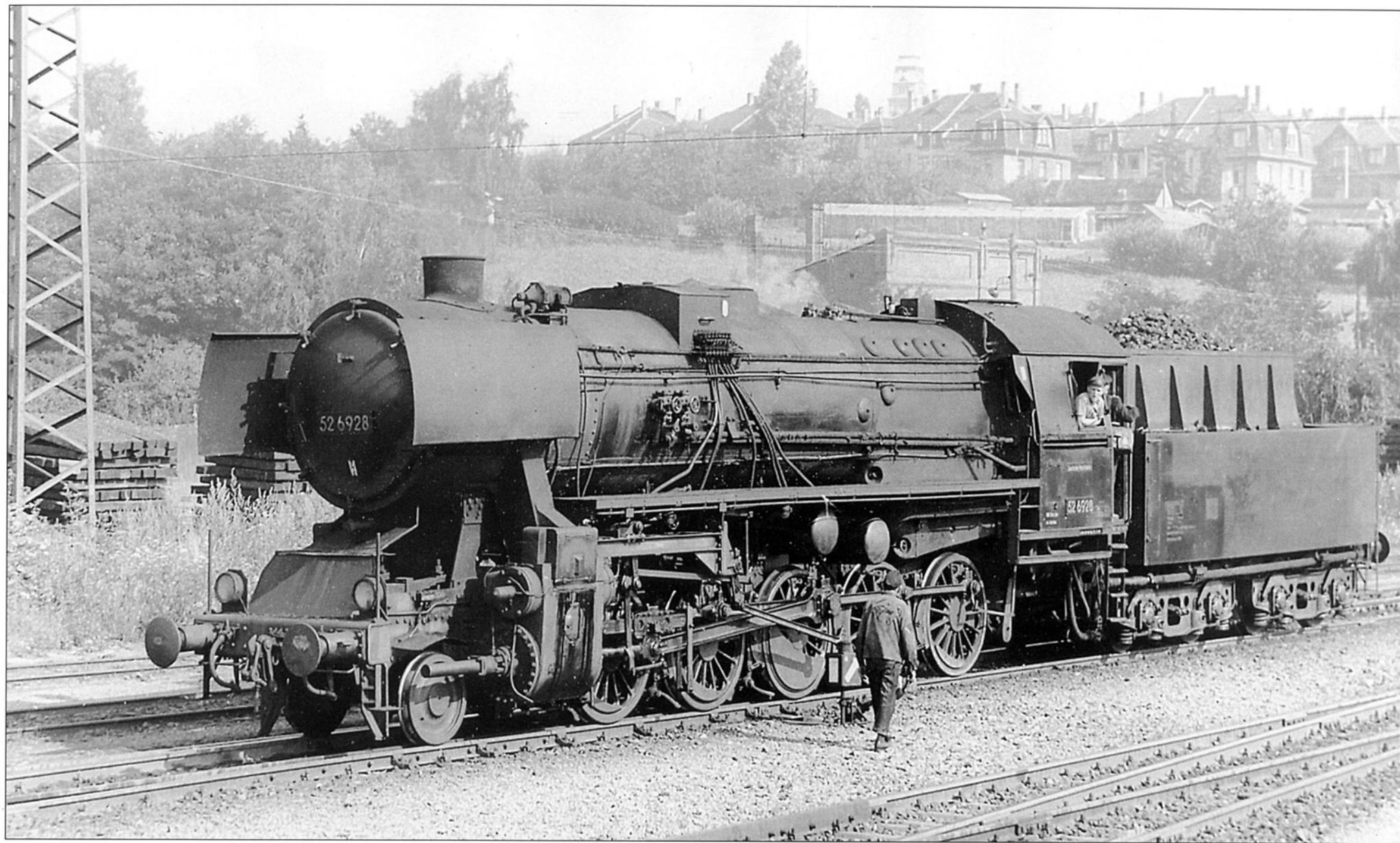
Паровозы 52-й серии работали в ГДР по всем направлениям, при этом их основными местами работы были Берлинский район, Альтмарк, Восточная и Центральная Саксония. Их применение существенно сократилось к середине 70-х годов и число машин, не подвергшихся реконструкции, в конце 1979 года составляло около 40 паровозов. Энергетический кризис 80-х годов реанимировал на короткое время сохранившиеся паровозы серии Reko-52. К этому времени часть из них уже были поставлены на консервацию в локомотивные депо, но они были быстро приведены в рабочее состояние и использовались в течение нескольких месяцев. Хорошие условия их консервации в локомотивном депо Рав Майнинген позволили в конце 1979 года быстро реанимировать «спящие» локомотивы и направить на работы в Рав Стендаль. Некоторые из них использовались в качестве тяговой силы на территории локомотивных депо и часто - для организации движения поездов на железнодорожных трассах. В 1988 году почти одновременно закончилась эксплуатация паровозов серии 5035 и Reko-52, а с ним и планомерное использование паровозной тяги в службе государствен-

Большинство локомотивов 52-й серии оснащались ваннообразным тендером. Позже внешний вид локомотивов значительно изменили закругленные дымоотбойники Витте и инжекторы Гисла. На фотографии, сделанной в сентябре 1974 года, паровоз № 52 1413 в районе Энгельсдорфа.

ных железных дорог. К настоящему времени около 50 настоящих паровозов 52-й серии (т.е. не подвергшихся реконструкции) украшают музеи и частные коллекции различных европейских стран или находятся в других местах. Из 200 прежних локомотивов серии 5280 осталось около 120 экземпляров, частично в виде остатков, памятников или экземпляров, пригодных к эксплуатации.

Этот снимок паровоза сделан в Флорисдорфе. Передняя пара дисковых колес, прибор звуковых сигналов (звонок) и труба с насадкой свидетельствуют о признаках паровоза серии DR-52. № 52 1707 (бывший № 52 707) обладал дымоотбойниками с усиленной окантовкой. На всех трёх снимках паровозов 52-й серии (21, 22 и 23) нет ни одного одинакового дымоотбойника!

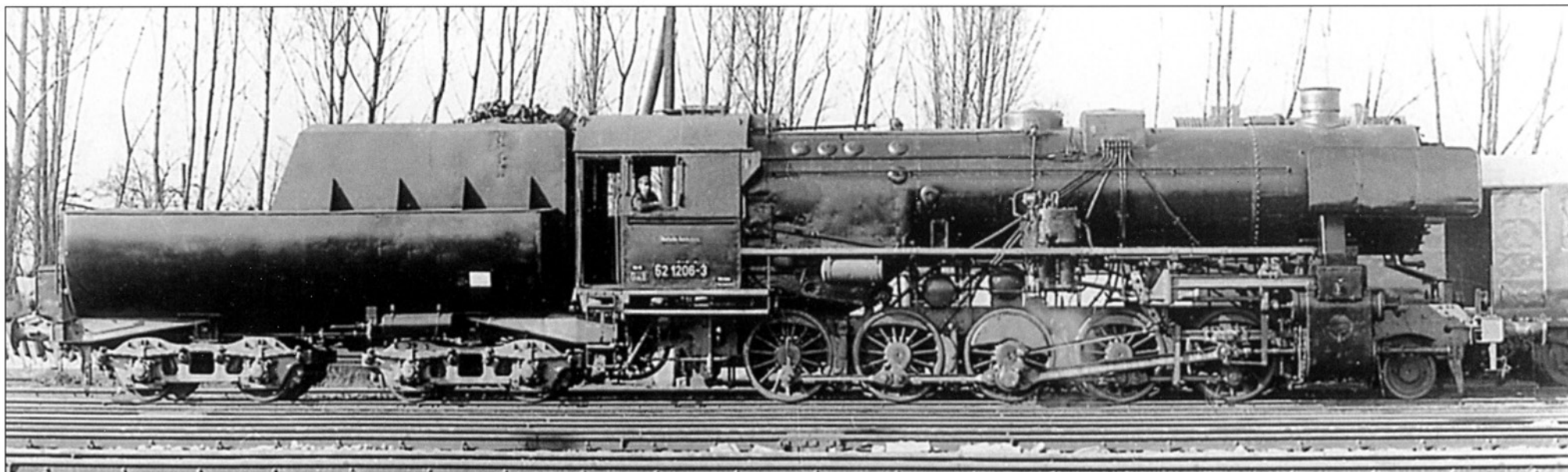




Паровоз № 52 6928 (локомотивное депо Вердау) имел тендер типа 2"2"Т 26. Кроме этого по инициативе персонала был установлен дополнительный лист металла под дымовой камерой для уменьшения её загрязнения. Снимок сделан 4 августа 1968 года в Вердау.



На № 52 1355 заметны не только литая несущая рама и отсутствие насадки на дымовой трубе, но и тип тендера с жесткой рамой, определивший внешний вид этого паровоза 52-й серии. Локомотив из Энегльсдорфа стоит на станции Вурцен, март 1972 года.



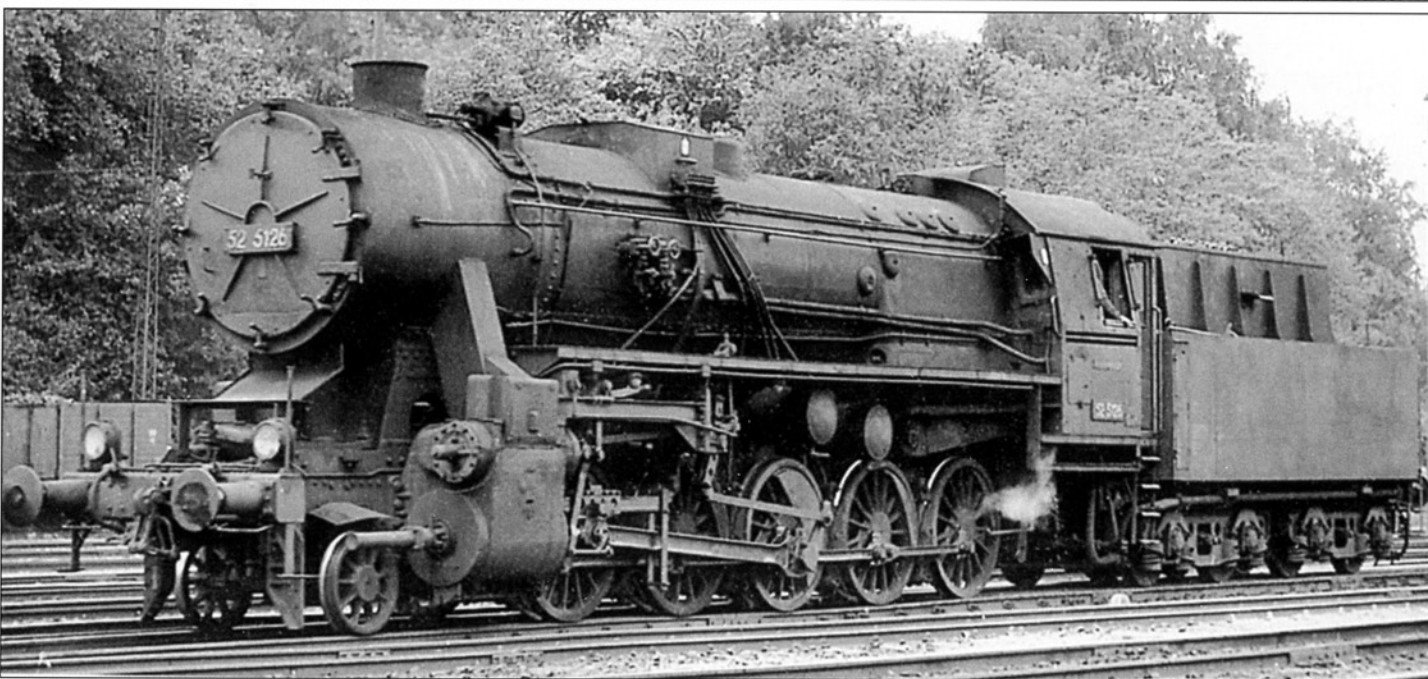
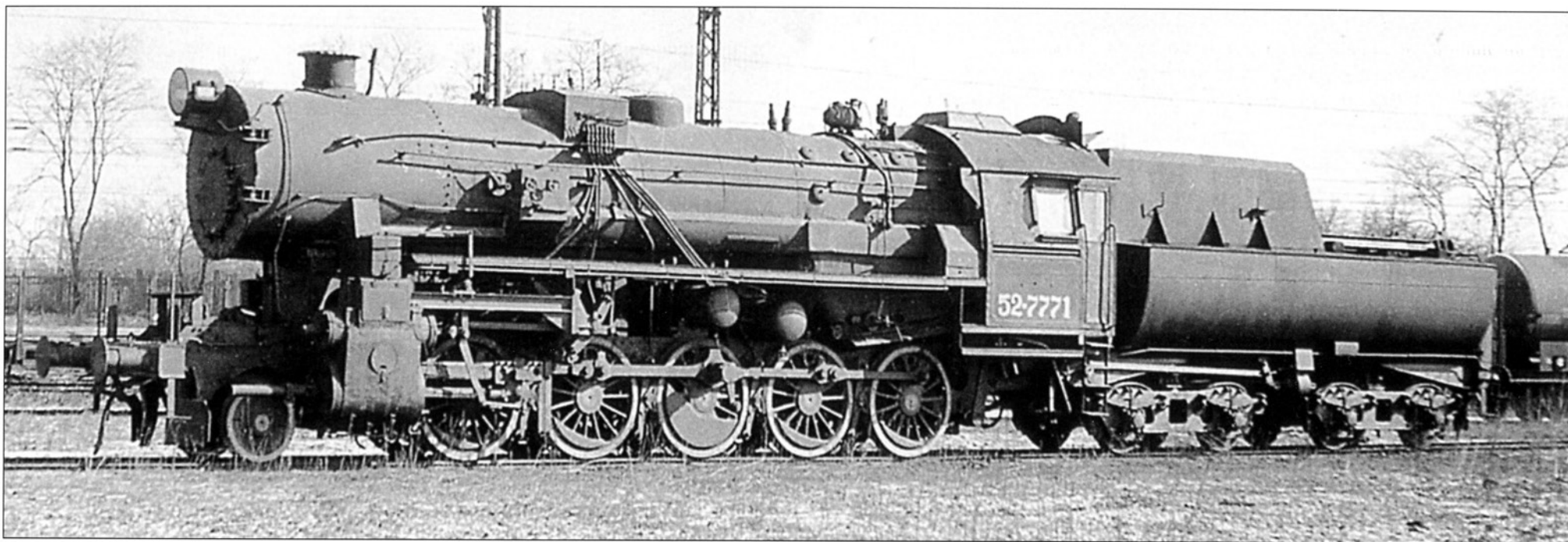
Каждый тип тендера определяет внешний вид паровоза. Этот № 52 1206 был оборудован несущей рамой из листового металла, круглой дымовой трубой с насадкой и ваннообразным тендером. Снимок сделан в мае 1975 года в Стендале.



Ещё один снимок паровоза № 52 1355, классический ракурс со стороны кочегара был сделан 23 апреля 1973 года в Шёнефельде под Берлином. Локомотив отличался установкой иного типа прожекторов, защищенных бугелем. Такими прожекторами оснащались обычно паровозы 50-й серии.



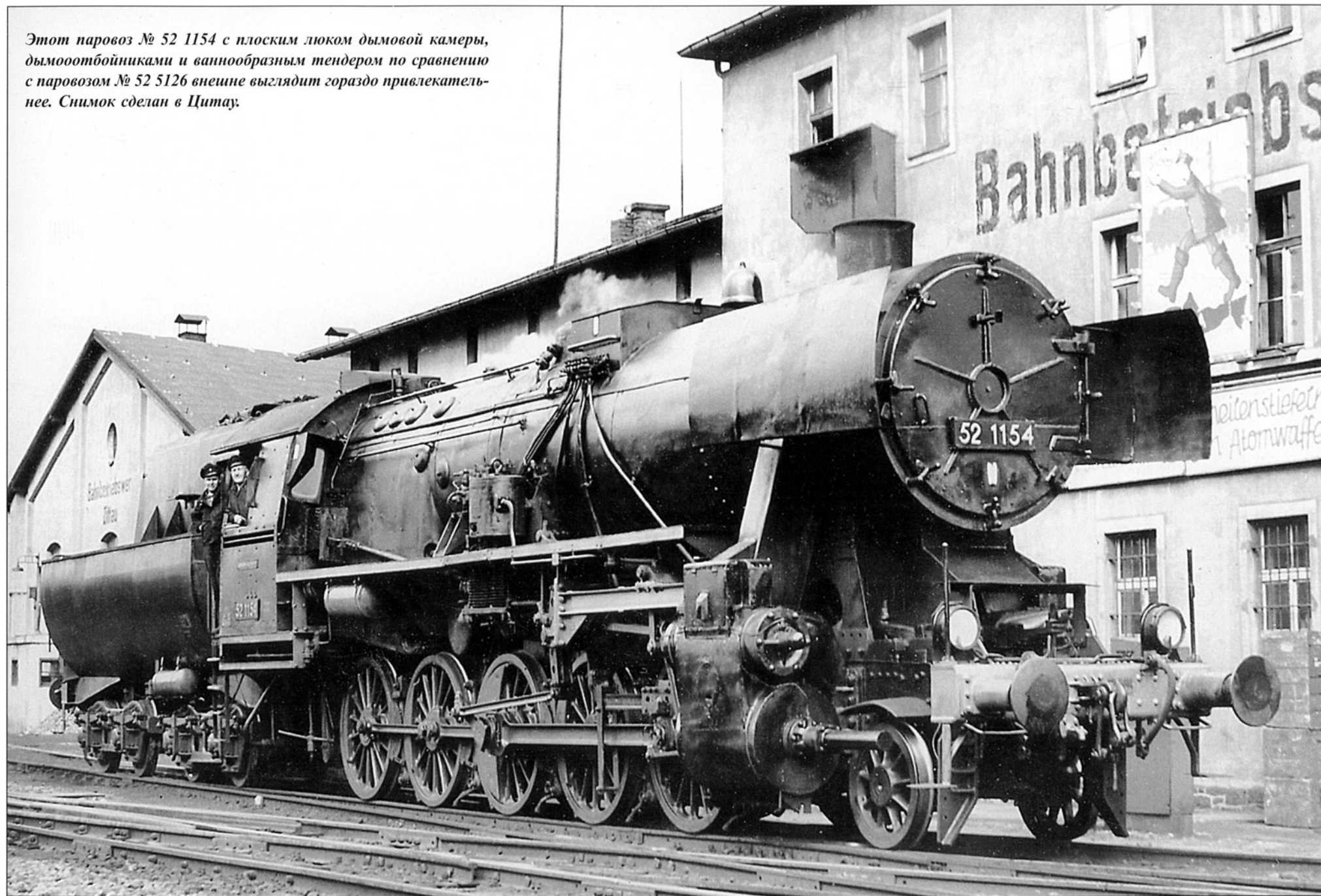
Вид на паровоз № 52 5546 с тендером на жесткой раме. Цвикау, 30 июля 1967 года.



В 1962 году государственные железные дороги ГДР выкупили у Советского Союза 61 паровоз 52-й серии. Этот паровоз имел в СССР номер ЕУ 8013 (бывший № 52 7794). 14 марта 1962 года он стоял в Лейпциге на консервации, после возвращения он получил номер 52 7771. Позднее он подвергся реконструкции и получил номер 52 8073.

Передний люк дымовой камеры в передней части котла этого паровоза плоский. Это признак старых моделей военного времени. Этот паровоз № 52 5126 имел коробчатый тендер типа 2"2"Т 26, но на нём полностью отсутствовали дымоотбойники.

Этот паровоз № 52 1154 с плоским люком дымовой камеры, дымоотбойниками и ваннообразным тендером по сравнению с паровозом № 52 5126 внешне выглядит гораздо привлекательнее. Снимок сделан в Цитау.





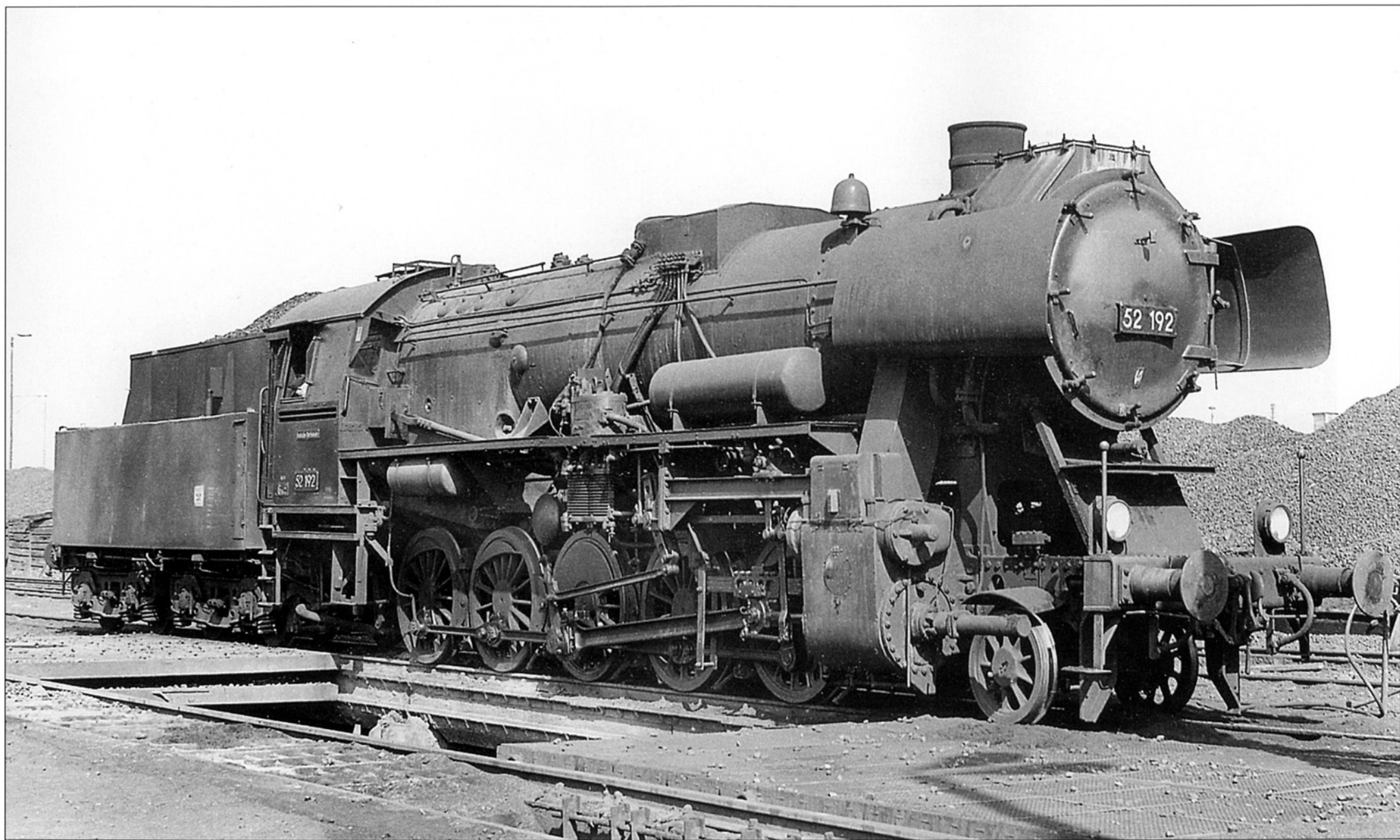
Следующие 4 фотографии посвящены паровозам серии 52-GR. № 52 2529 (снимок сделан в Дрездене в апреле 1975 года) был оснащён инжектором Гисла и несущей рамой из листового металла. Второй ящик с песком, кабина устаревшего типа с угловатыми стеклами отличали его от Reko-52.



По сравнению с другими локомотивами № 52, 5448 имел круглую дымовую трубу, выпуклые дымоотбойники и литую несущую раму. Снимок сделан в октябре 1968 года.



На паровозы серии 52-GR устанавливали тендер типа 2"2"Т 26, смешанным подогревателем они напоминали паровозы серии Reko-52. Этот локомотив № 52 5918, оснащенный литой несущей рамой, был сфотографирован в июле 1968 года.



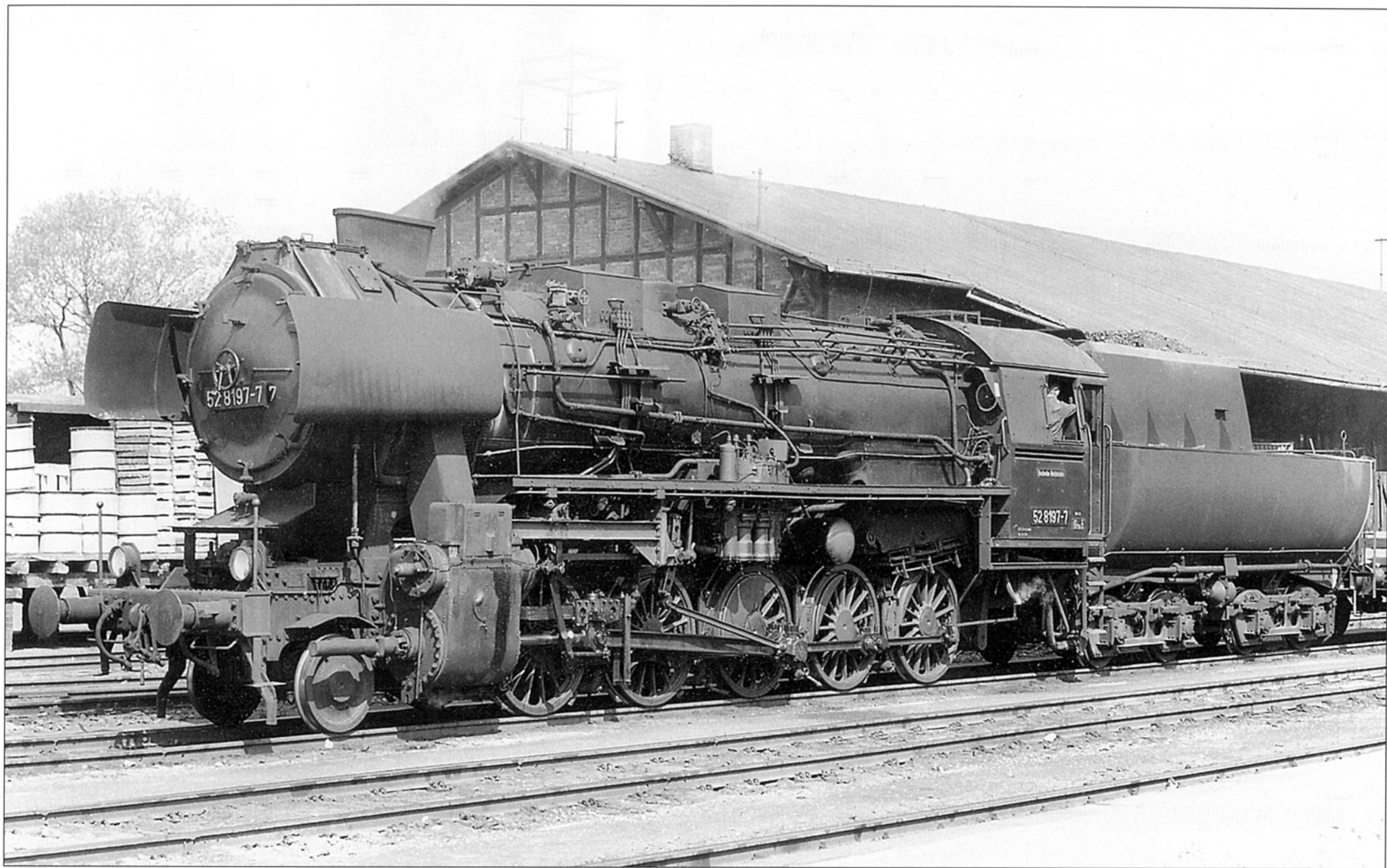
Этот паровоз № 52 192 серии GR сфотографирован в августе 1969 года в Энгельсдорфе. Он имел коробчатый тендер и круглую дымовую трубу, с правой стороны хорошо заметен баллон со сжатым воздухом.



Эта отличная фотография типичного паровоза серии Reko-52 (№ 52 8028) была сделана в мае 1975 года в Куэрфурте.

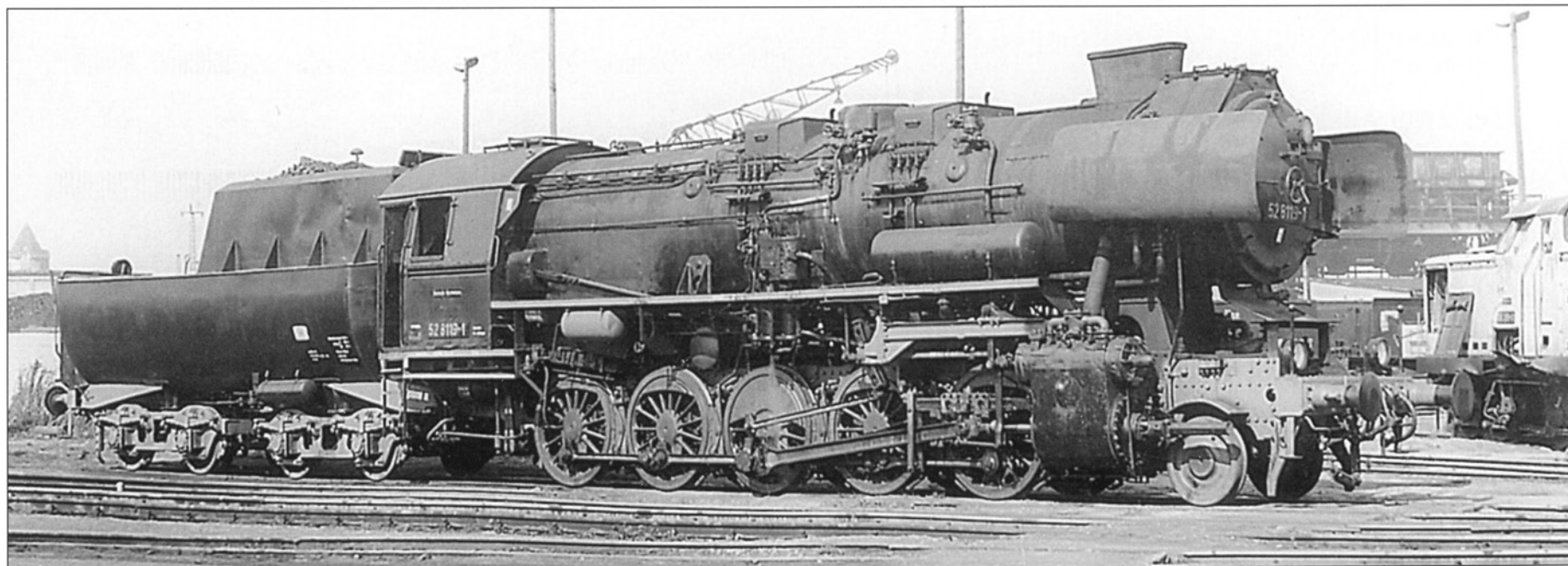
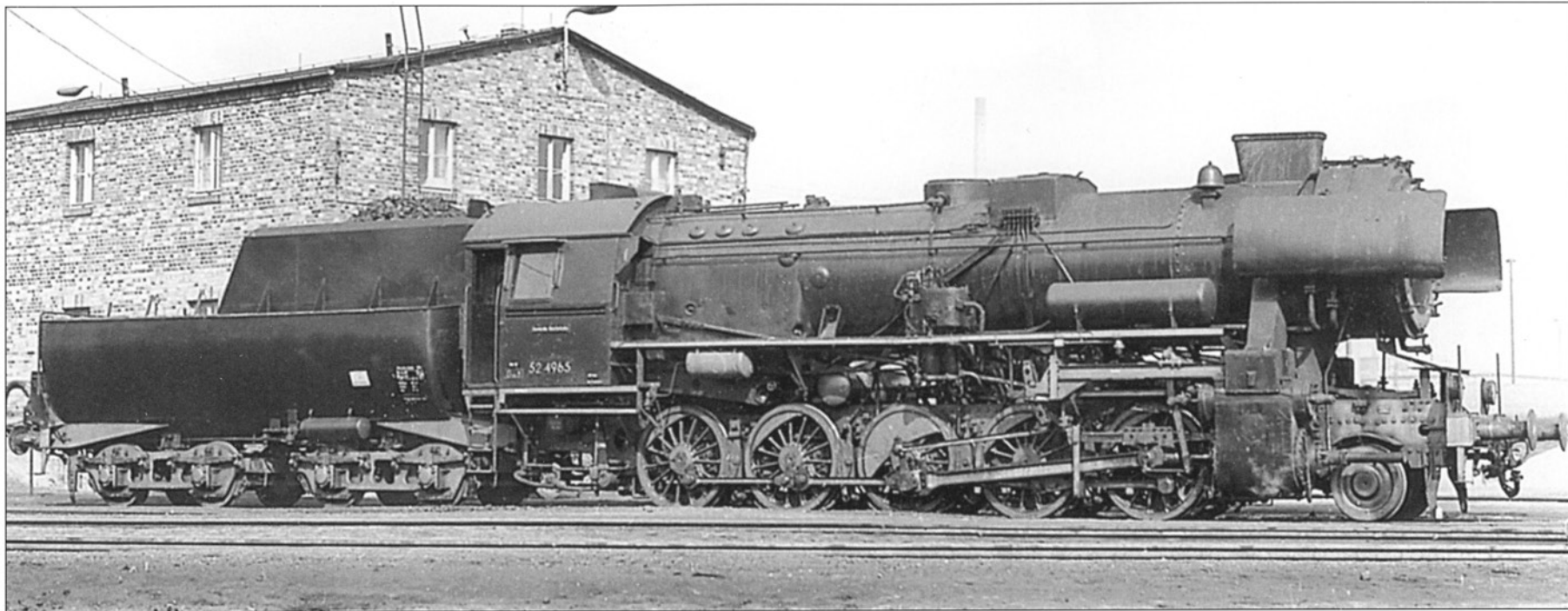


На этой фотографии, сделанной в Дрезден-Фридрихштадт 31 июля 1971 года, можно сравнить паровозы старой постройки (№ 52 6659) и серии 52-GR (№ 52 5468), последний отличался наличием баллона со сжатым воздухом и смешанного подогревателя первоначального типа.

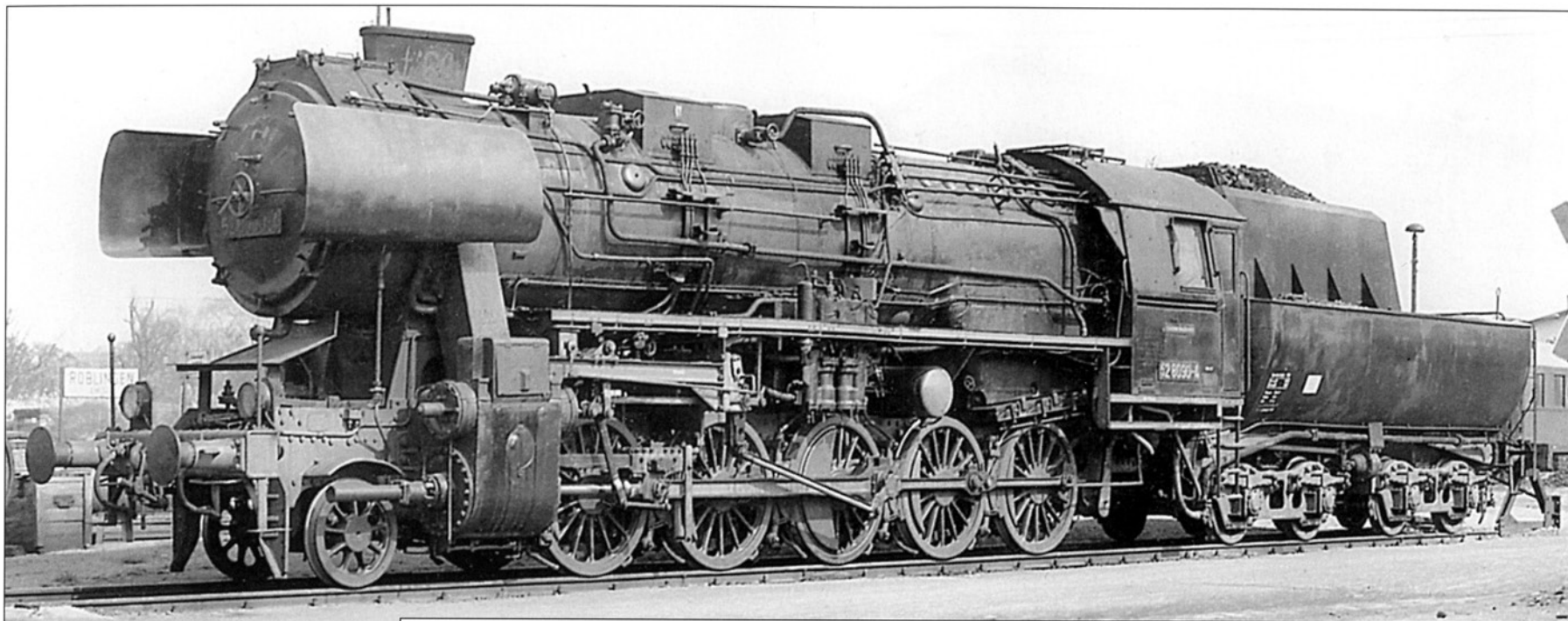


Снимок паровоза № 52 8197 (локомотивное депо Темплин), сделанный в мае 1971 года в Пасевалке, показывает тип Reko-52 с инжектором Гисла и паровым котлом типа 50Е, которым оснащались паровозы серии 5035. Позади локомотива находился венский паровозостроительный завод, на котором в 1944 году он был построен под номером 52 7581, позже - доставлен в Эрфурт. После реконструкции в Рав Стендаль и оснащении инжектором Гисла паровоз с новым номером был отправлен 31 октября 1967 года в Темплин.

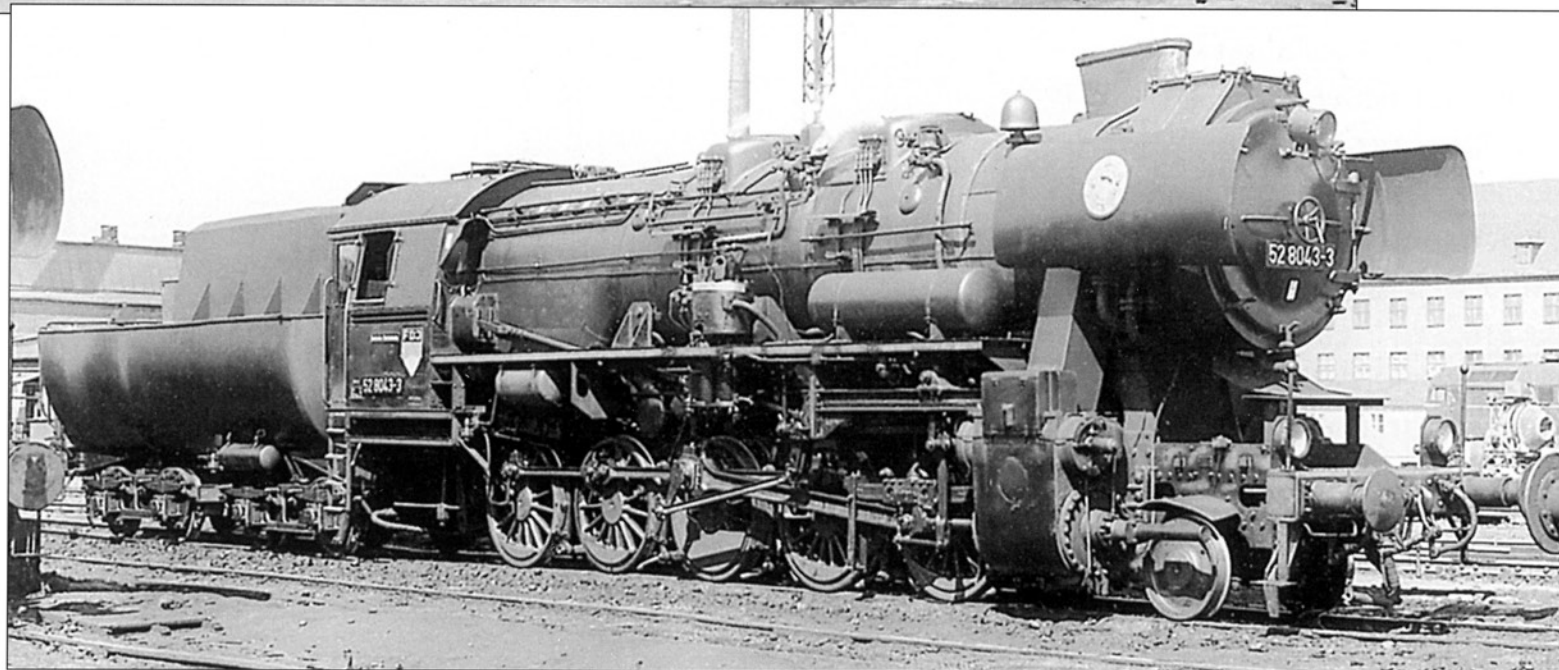
Типичный паровоз № 52 4695 серии (локомотивное депо Энгельсдорф). Снимок сделан в марте 1969 года в месте приписки. Паровоз оснащен паровым котлом старого типа, несущей рамой из листового металла и инжектором Гисла.



№ 52 8119 - типичный представитель серии Reko-52 с паровым котлом нового типа и камерой сгорания, с двумя ящиками для песка, обновленной дымовой камерой и т.д. Большой диаметр котла потребовал изменить размеры кабины паровоза.



Этот № 52 8090 был типичным паровозом серии 5280. Сфотографирован в апреле 1974 года в локомотивном депо Рёблинге.



Отличительным признаком паровозов серии 5280 наряду с формой дымовой трубы были ящики с песком, которые они получили от паровозов серии 5035-37. На фото паровоз № 52 8043 с модернизированным котлом типа Reko-52 и ящиками для песка округлой формы.

*Паровоз № 52 8063 (локомотивное депо Рёблиген)
получил котёл, который устанавливали на паровозах серии 5035.*





Два сцепленных паровоза старой постройки трудились в июне 1973 года в районе Бриске, таская тяжелые составы с углём. Уголь предназначался для электростанции в Лаузитце. Паровозы 52-й серии и широкое использование угля для транспортных и других нужд - характерная повседневная картина времён существования ГДР.



В районе Берлина паровозы 52-й серии использовались десятилетиями, главным образом, в локомотивных депо. Паровоз № 52 4826 (локомотивное депо Вустермарк) сфотографирован 8 августа 1972 года, когда он выходил с кольцевой дороги вокруг Берлина на ветку, ведущую к дамбе Глазовера.



Этот паровоз, сфотографированный 23 апреля 1973 года вблизи Грюнберга под Берлином, имел третий прожектор на передней крышке дымовой камеры.



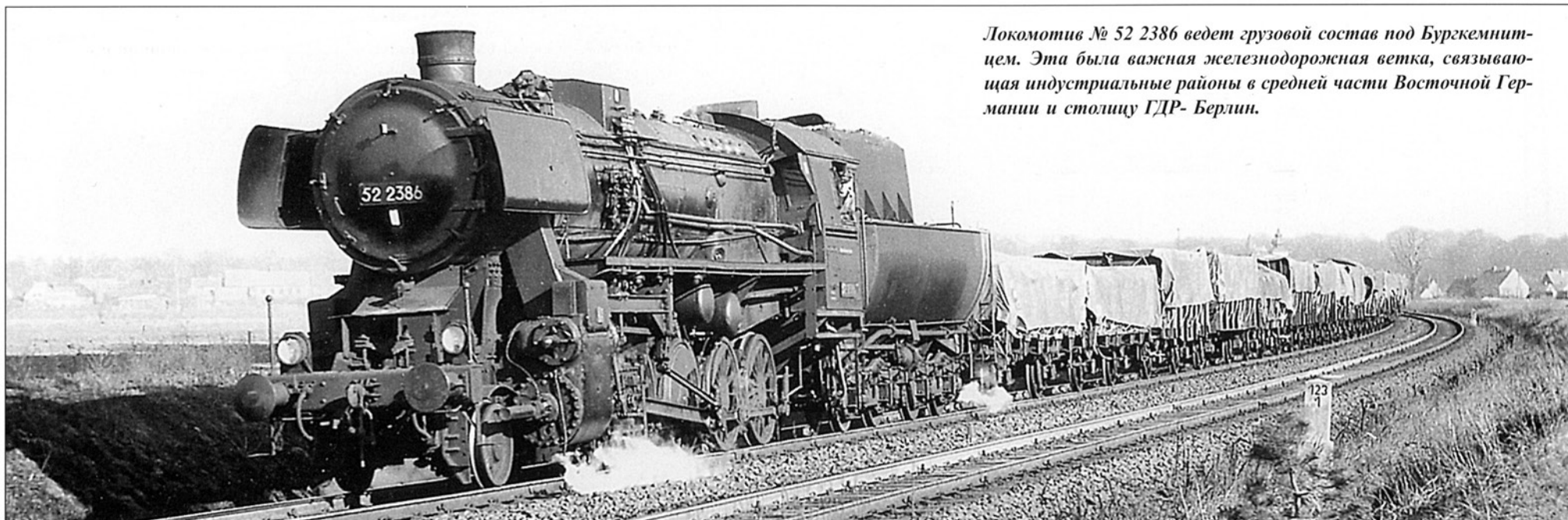
Паровоз № 52 1228, который в июне 1974 года снят под Грюнбергаде имел отличие - его сигнал расположен слева.



Паровозы 52-й серии были достаточно мощными для грузовых составов. Например, тяжелые угольные составы они тянули по перегону Зенфтенберг-Шверин, который связывал район Берлин-Грюнау и Виттенберг. Паровоз № 52 2163 (локомотивное депо Вустермарк) снят 12 августа 1973 года в районе Берлин-Шёнефельд.



Двойная локомотивная тяга с эшелонем цистерн по пути в Стендаль. Передний паровоз имеет номер 52 1180, фотография сделана в июне 1974 года в Магдебурге.



Локомотив № 52 2386 ведет грузовой состав под Бургкемнитцем. Эта была важная железнодорожная ветка, связывающая индустриальные районы в средней части Восточной Германии и столицу ГДР- Берлин.



Холмистый ландшафт на севере ГДР в Бург Штаргарде между Нойебранденбургом и Нойеитерлицем. Там и был сделан этот снимок неизвестного паровоза 52-й серии с товарным составом, когда он двигался на юг страны.



*На пути в Рав Стендаль
были сфотографированы
весной 1972 года эти три
паровоза, первый из которых
имел № 52 7252.*

*Инжектор Гисла,
дымоотбойники
Витте и тендер с
жестким крепле-
нием определили
внешний вид паро-
воза № 52 7227,
сфотографирован-
ного в августе 1969
года и направляю-
щегося из Берлина
в Розенгартен
(район Франкфурт
на Одере).*





Весной 1973 года был сфотографирован этот грузовой состав, двигавшийся из Дрездена в Зефтенбергер (пригород Берлина). Паровоз № 52 9285.



Парад паровозов с пылеугольной топкой в депо Зефтенберга: № 52 9681 (2681), 9278 (5278), 9650 (2650) и 9699 (1699).



Готовый к отправлению паровоз № 52 9373 с пылеугольной топкой на станции Зефтенберг в июне 1973 года. Последний паровоз 52-й серии с таким способом сжигания был снят с эксплуатации в 1979 году и был передан на консервацию в Зефтенберг.

В Зефтенберге находился район добычи бурого угля и поэтому паровозы 52-й серии активно использовались здесь для перевозок. Паровоз № 52 5817 (локомотивное депо Дрезден) ведёт состав 16 июня 1973 года через Биске. Он был построен на паровозостроительном заводе в Шихау в 1944 году и благодаря хорошему техническому обслуживанию сохранился в прекрасном рабочем состоянии. В конце 1973 года на государственных железных дорогах ГДР оставалось в рабочем состоянии ещё 468 паровозов старой постройки (т.е. построенных во времена 3-го рейха).



Этот паровоз №52 9533 из Зефтенберга был сфотографирован 30 ноября 1975 года. К тому времени он использовался уже в качестве маневрового паровоза на станции. Это было последнее место службы бывшего знаменитого паровоза, прежде водившего скоростные составы в Пруссии.



Паровоз № 52 1079 (бывший № 52079) дрезденского локомотивного депо использовался для перевозки длинного грузового состава летом 1973 года. Поезд сфотографирован в районе Бёла во время движения в северном направлении.



Длинные составы с паровозами особенно привлекательны для фотографирования. Фото паровоза № 52 4787 серии GR была сделана в ноябре 1968 года.



Весной 1982 года на маршруте Хальденслебен - Веферлинген под Ивеноде был сфотографирован паровоз № 52 8190 и прицепленный за ним паровоз серии 5280.



Энергетический кризис в начале 1982 года вынудил реанимировать паровозную тягу. В основном использовались паровозы серии 5280, так как старые законсервированные паровозы серии Reko-52 оказались слабыми для перевозки составов. На фото, сделанном летом 1982 года, видны паровоз № 52 8126, который использовался как тянущий локомотив и № 52 8003, как толкающий локомотив. Тяжелый состав двигался вблизи Штайнберга на Благенхайн, преодолевая подъем.



Паровозы серии Reko-52 трудились недолго после мобилизации в связи с началом энергетического кризиса, заменив паровозы 44-й серии. Снимок № 52 8003 сделан в июле 1983 года во время рейса из Нидеррёблинга в Хельбра.



На фотографии, сделанной 14 августа 1982 года, видно, что городок Сангерхаус накрывается грязным облаком дыма, идущего из трубы паровоза № 52 8014.



Возобновление работы паровозов потребовало изменений и в работе локомотивных депо, это было вызвано переходом на паровую тягу. В районе Лейпцига паровозы 52-й серии использовались до июня 1984 года. На снимке, сделанном 12 февраля 1984 года, паровоз № 52 8166 с длинным составом проносится через городок Веттерцойбе.



На ветке Хёленгрунд находился перегон из Эбербаха на Лёбау, где паровозы следовали друг за другом. На снимке, сделанном 10 февраля 1979 года, локомотив № 52 8057 стоит и пропускает вперёд паровоз № 52 8196 с грузовым составом, направлявшимся в Хернхут.



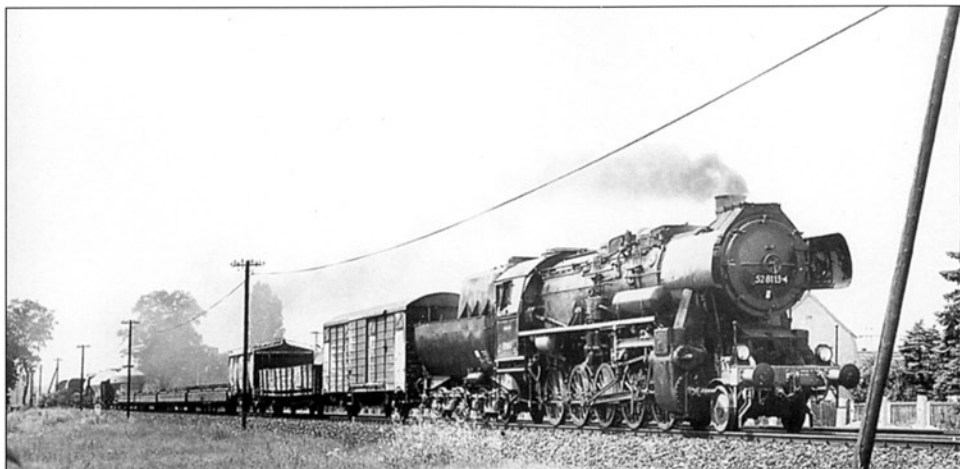
Паровоз № 52 8103 (бывший № 52 3673) на станции в Гросботен в ожидании отправки на Лейпциг 4 августа 1984 года.



Локомотив № 52 8030 (локомотивное депо Ангермюнде) в июне 1982 года по пути в Шведт.



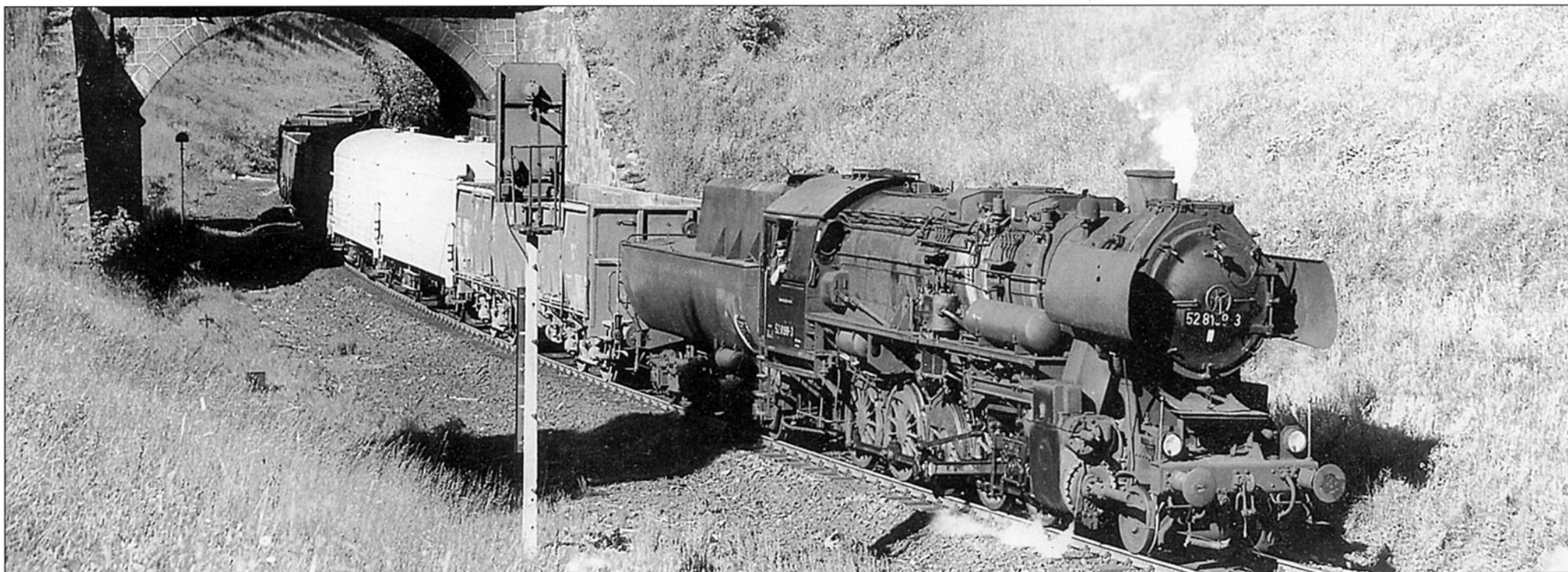
Первый паровоз серии 5280 из локомотивного депо Ангермюнде. В июне 1982 года он был сфотографирован в районе Тантова во время следования с товарным поездом. Позже табличка с номером № 52 8001-1 была похищена коллекционерами и на её месте пришлось разместить старый номер 52 671.



Локомотив № 52 8113 (бывший № 52 1159) в августе 1980 года находился севернее Дрездена, где и был сфотографирован. Хорошее состояние локомотива свидетельствовало о тщательном техническом уходе.



Паровоз № 52 8097 (локомотивное депо Шёневайде) имел до реконструкции № 52 2701. В июне 1983 года он ожидал зеленый свет, имея в своем составе рефрижераторы. Снимок сделан со стороны Варшавской улицы Берлина.



Паровоз № 52 8199 (локомотивное депо Цитау) в июне 1973 года с грузовым составом в районе Лёбау.

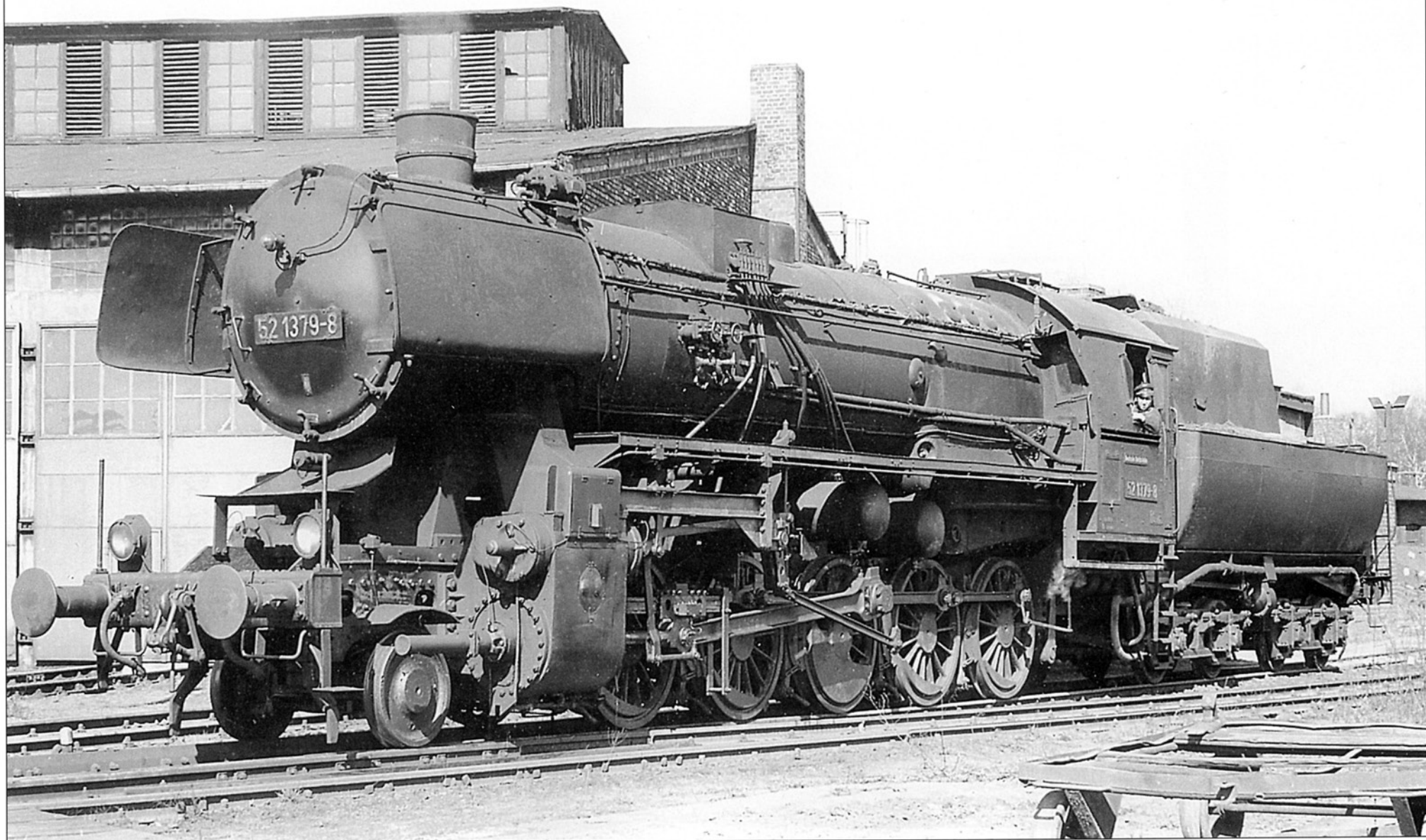
*Локомотив № 52 8069 с составом проходит по мосту летом 1974 года в Грюнау Кройц.
После реконструкции паровоз получил номер 52 2199.*

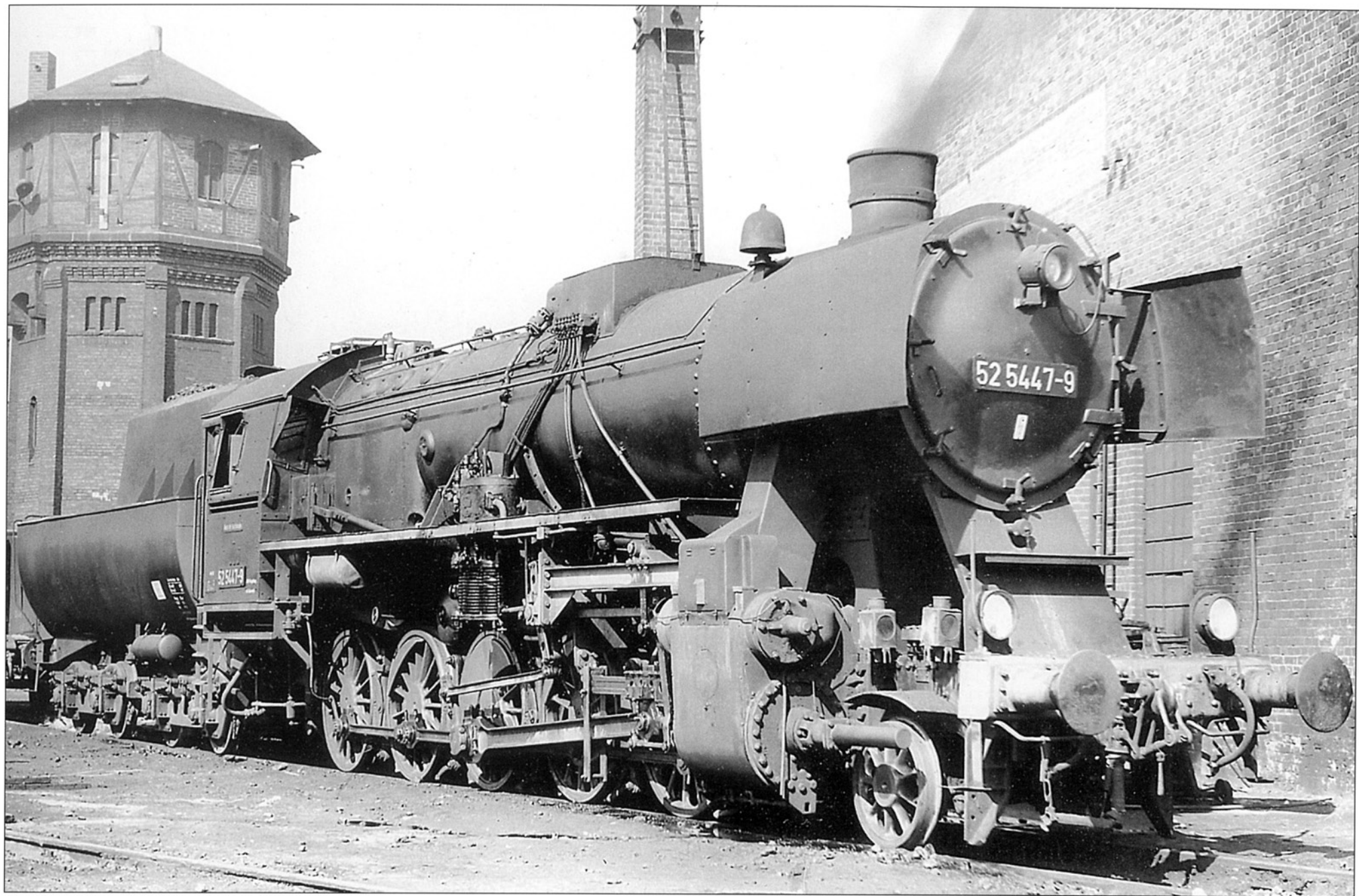


*На паровозе № 52 8031 (бывший № 52 3550) заметны не только инжектор Гислера,
но и звонок. Он использовался на второстепенных линиях. Фотография сделана в
апреле 1972 года в районе Берлин-Фридрихсхаген. Паровоз был приписан к локомо-
тивному депо Франкфурта на Одере.*



Локомотив старой постройки № 52 1379 в родном депо в апреле 1978 года.



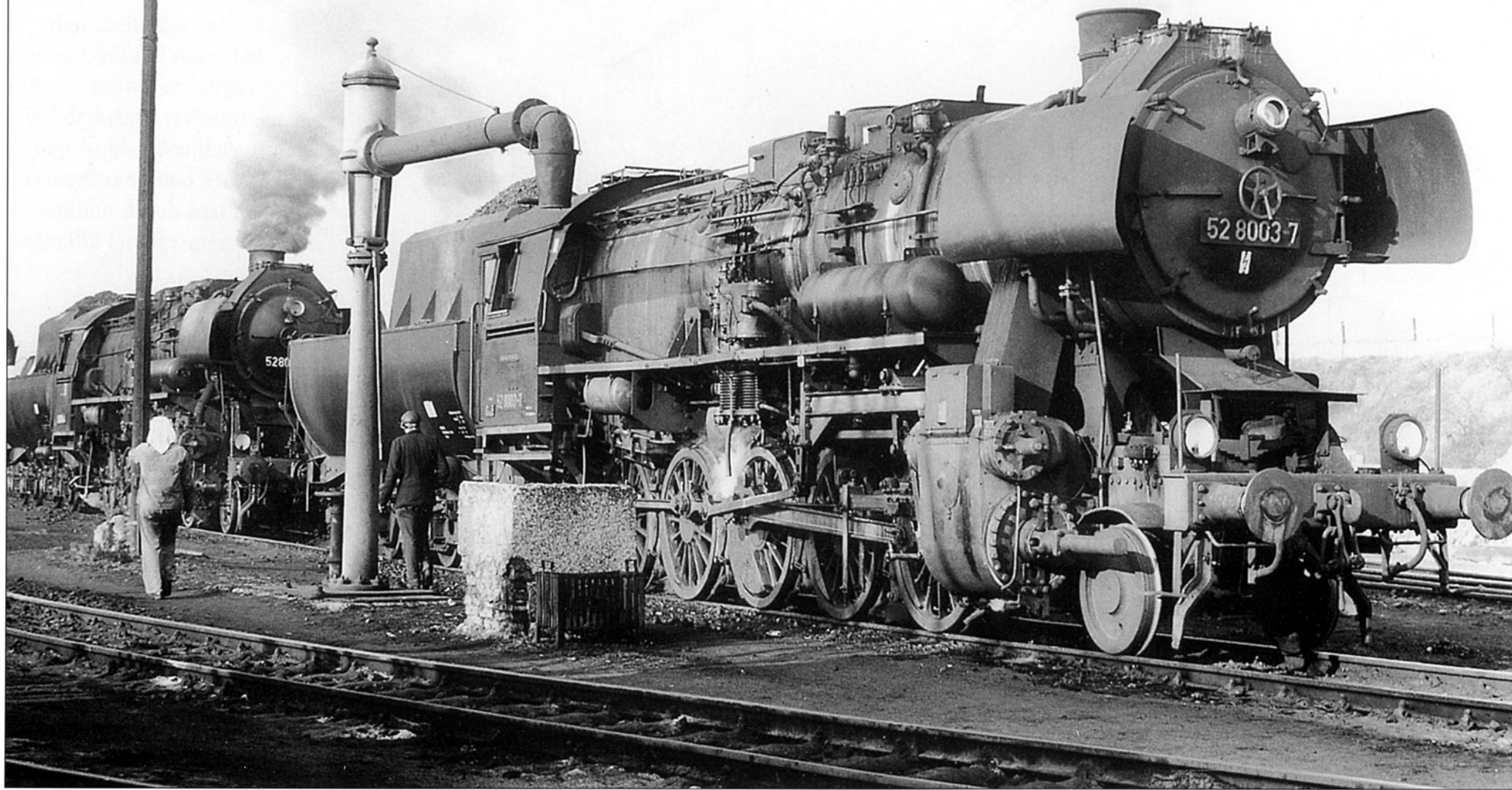


В депо Сальцведель в сентябре 1973 года стоял паровоз № 52 5447. Он имел литую несущую раму и плоские дымоотбойники.

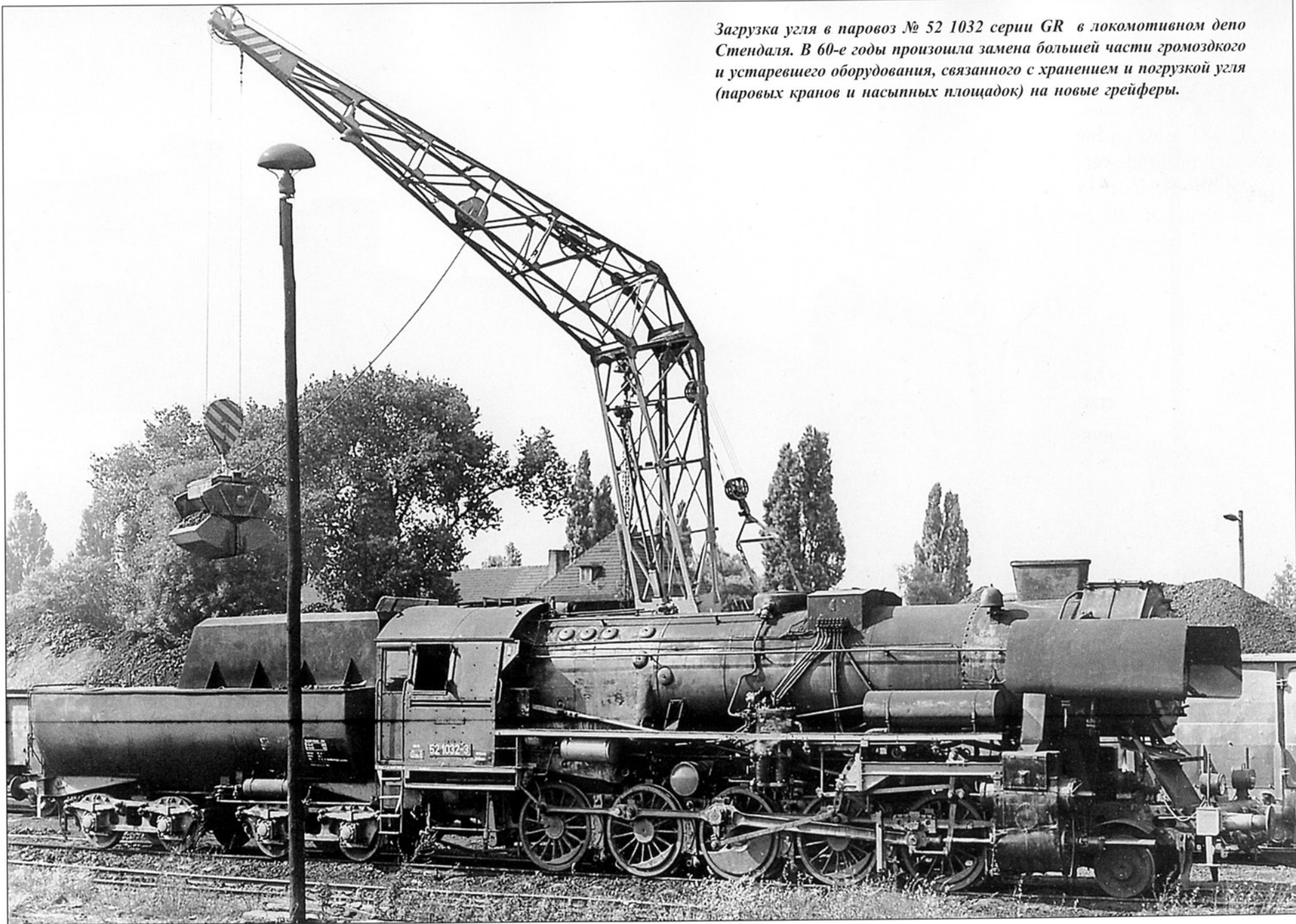


На здании депо Лёбау висит праздничный лозунг «Да здравствует 1-е Мая, международный день борьбы рабочего класса!», весна 1969 года. Мимо проходит паровоз № 52 3350 из депо Каменец.

С началом энергетического кризиса в начале 1982 года некоторые паровозы серии Reko-52 были реанимированы в депо Сангерхаусен. Персонал депо был очень рад тому, что нашлась работа ветеранам. Эти два паровоза № 52 8003 и № 52 8014 сфотографированы у водокачки депо во время заправки.

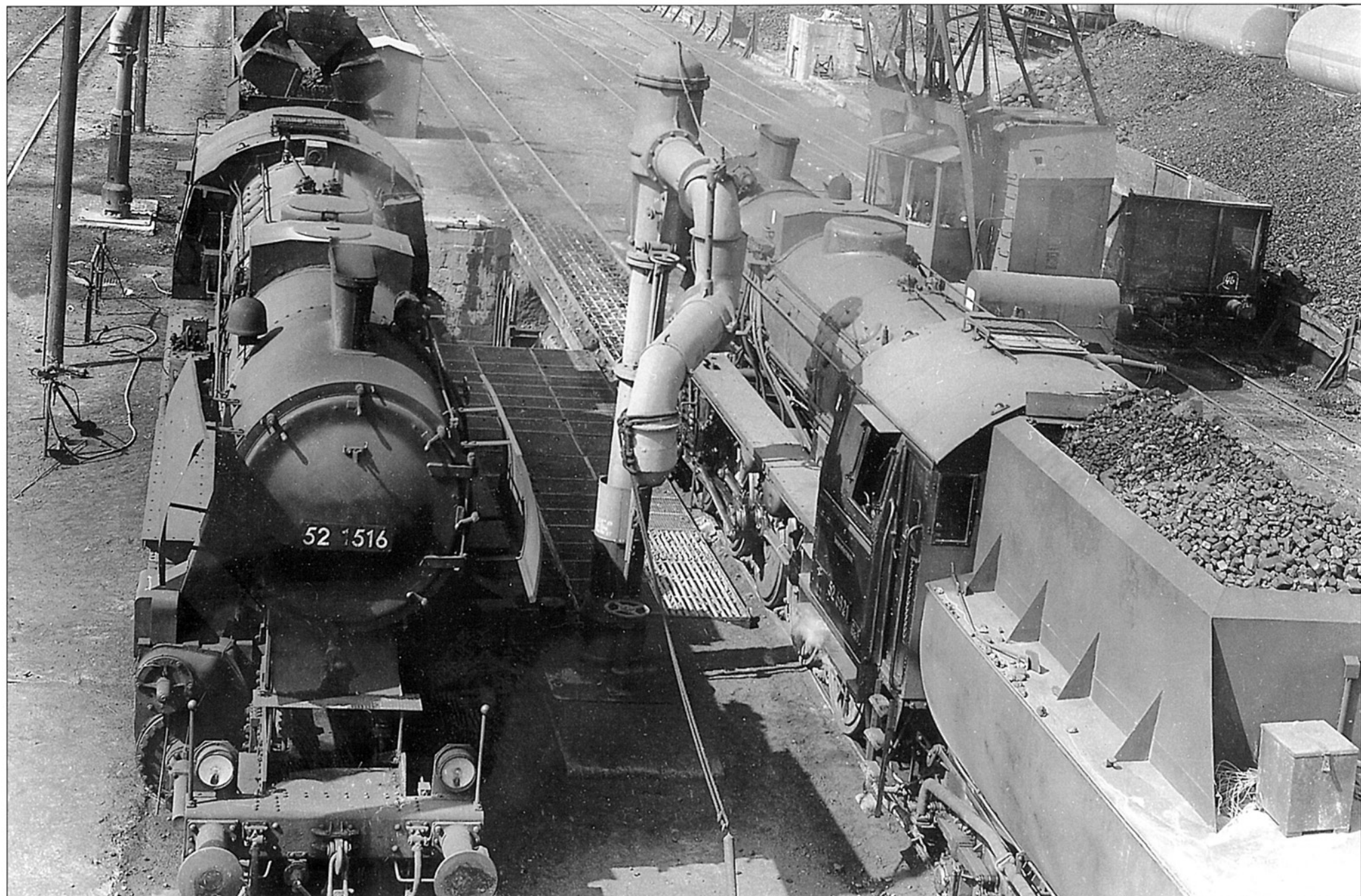


Загрузка угля в паровоз № 52 1032 серии GR в локомотивном депо Стендаля. В 60-е годы произошла замена большей части громоздкого и устаревшего оборудования, связанного с хранением и погрузкой угля (паровых кранов и насыпных площадок) на новые грейферы.





На этом снимке, сделанном в июне 1973 года, показан процесс заправки тендера паровоза № 52 9457 в депо Зенфтенберг из бункера хранения угольной пыли.



Вид спереди на паровоз № 52 1516 в локомотивном депо Энгельсдорфа.

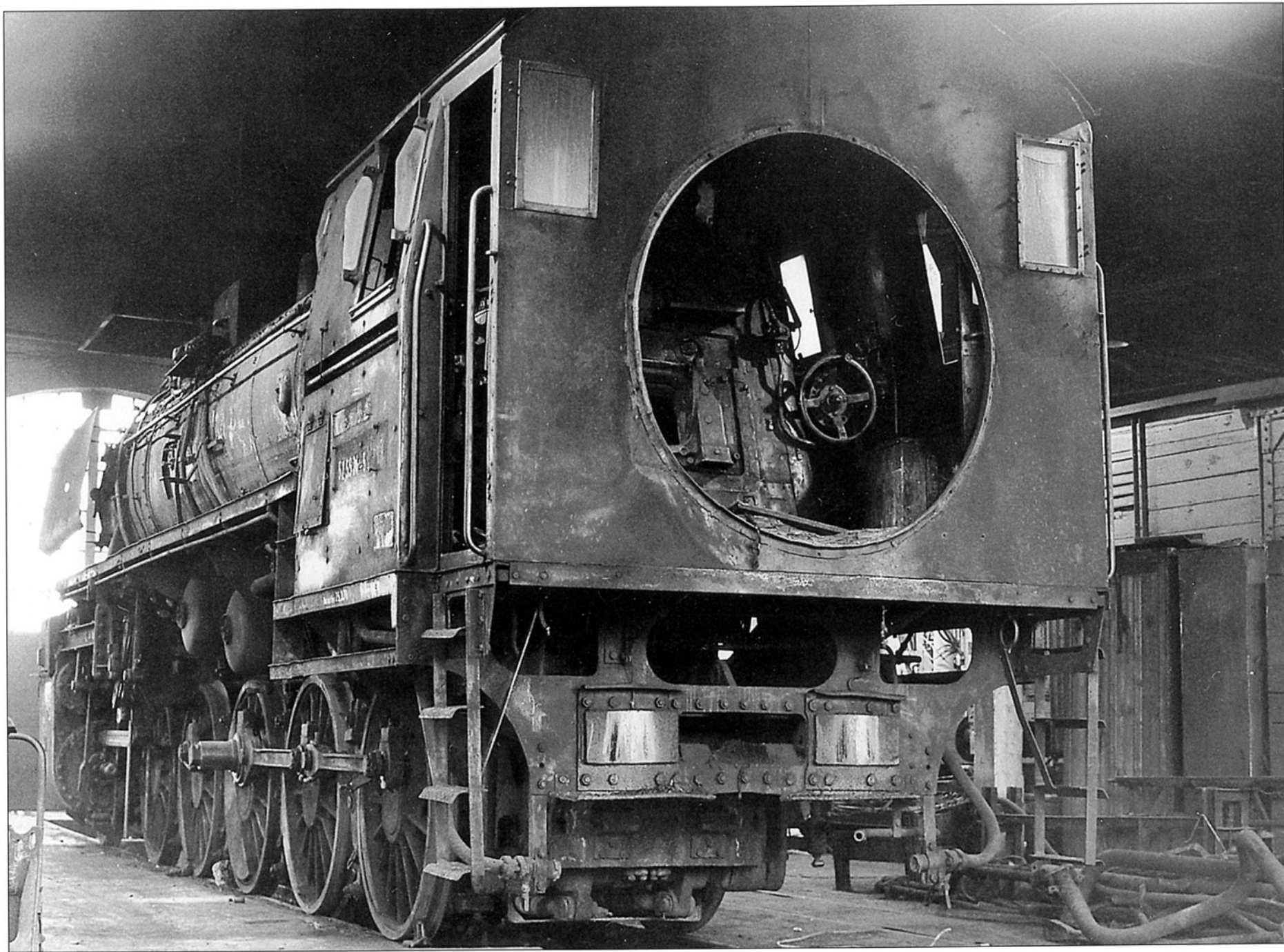


Вид спереди на паровоз № 52 105 серии в депо Ауэ.



Вид спереди слева на кабину локомотива № 52 1646 в депо Ауэ.

Вид на заднюю стенку кабины паровоза 52-й серии. На фотографии, сделанной 10 сентября 1978 года, локомотив № 52 5524 во время разборки в локомотивном депо Шёневайде. Видно место прицепки тендера 2"2' Т 26 и некоторые органы управления.





Вид спереди паровоза № 52 8033 серии Reko-52 на выходе из локомотивного депо Гера. Снимок сделан 10 марта 1984 года.



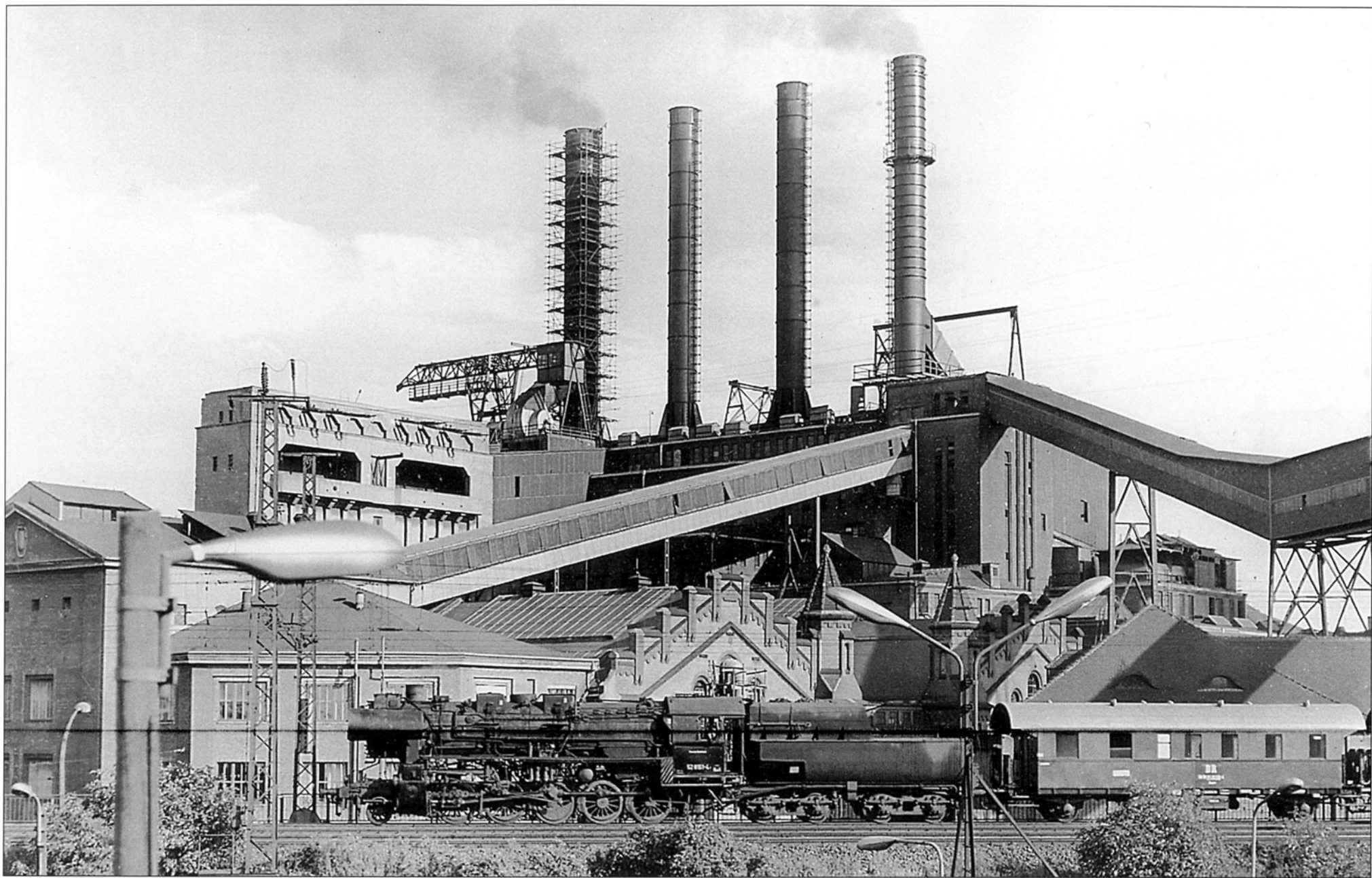
Кабина паровоза № 52 8096. Справа машинист Вюниман, слева его кочегар, оба в хорошем настроении.



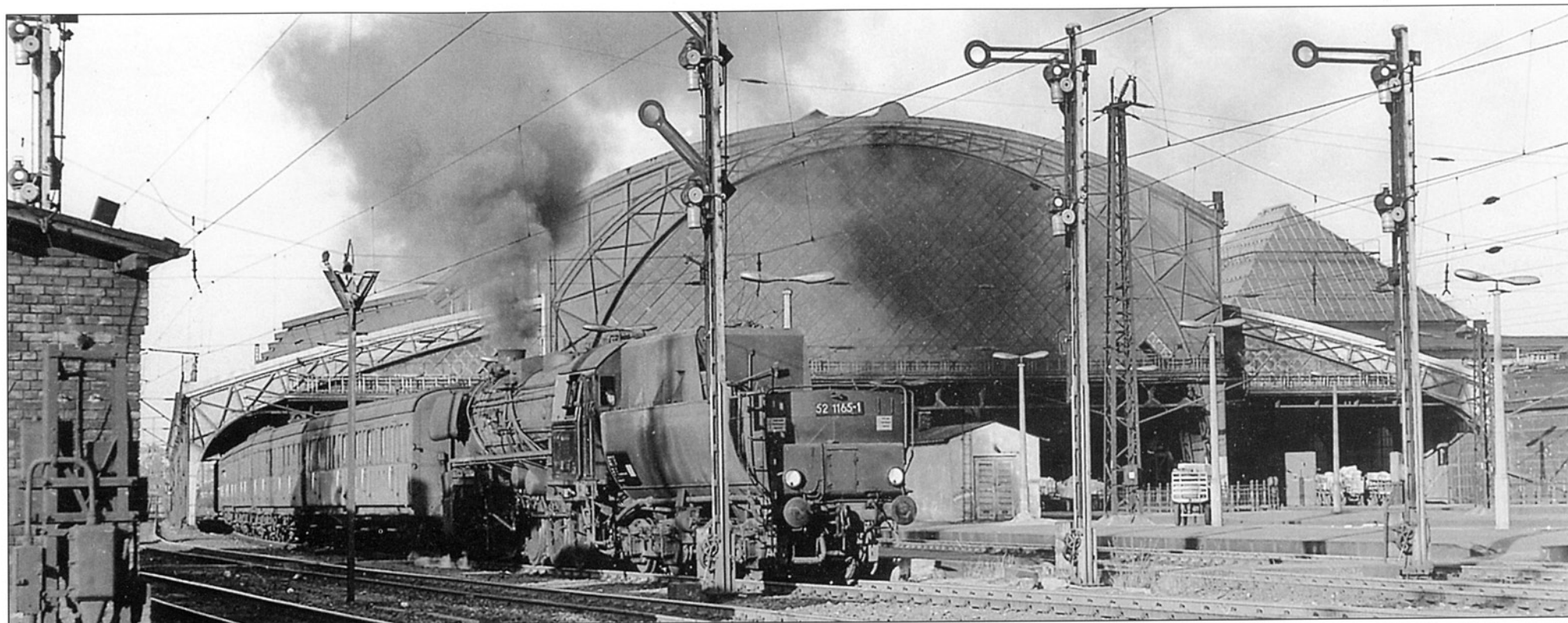
Хотя паровозы 52-й серии создавались прежде всего для перевозки товарных и грузовых составов, их регулярно применяли и в пассажирских перевозках. Они использовались в основном на ближнемагистральных дистанциях - для местного железнодорожного сообщения. Паровоз № 52 2554 (локомотивное депо Виттенберг), сфотографированный в мае 1969 года, стоит на станции Бад Дюбен с пассажирским составом.



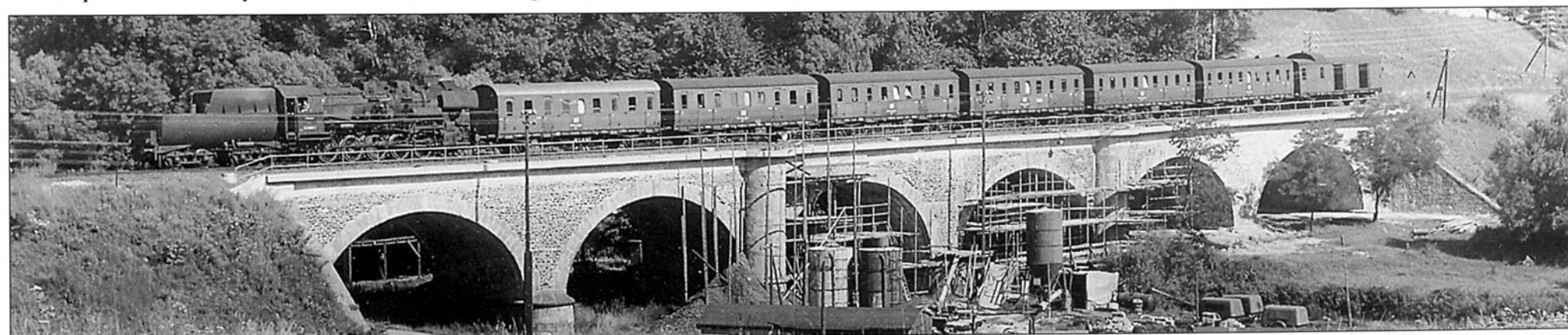
На этом снимке, сделанном в июне 1974 года, паровоз № 52 5191 с пассажирскими вагонами на станции Беетцендорф следовал на Альтмарк.



На линии между Дрезденом и Оберлаузитцом для пассажирских перевозок использовались паровозы 52-й серий различных модификаций. На снимке № 52 8151 (локомотивное депо Баутцен) с пассажирскими вагонами на фоне электростанции в центре Дрездена.



Локомотив № 52 1165 (локомотивное депо Камени), работавший после 1945 года на государственных железных дорогах ГДР, подает к перрону вокзала Дрезден-Нойештадт пассажирский состав из купейных вагонов итальянского производства. Эти вагоны ещё продолжали использовать после окончания 2 мировой войны. Фотография 1971 года.



Локомотив серии 5280 в августе 1973 года следует с пассажирским составом из двухосных вагонов по виадуку в Миттельхервигсдорф. Эти вагоны были построены ещё в 20-х годах, но продолжали эксплуатироваться ещё долгое время.

Паровоз № 52 1705 локомотивного депо Неубранденбурга сфотографирован 5 августа 1970 года при движении под Бременом на линии Пренцлау-Темплин.

Пассажирский поезд с паровозом серии GR № 52 7191 покидает вокзал Лёбау и направляется в Дрезден. Весна 1971 года.

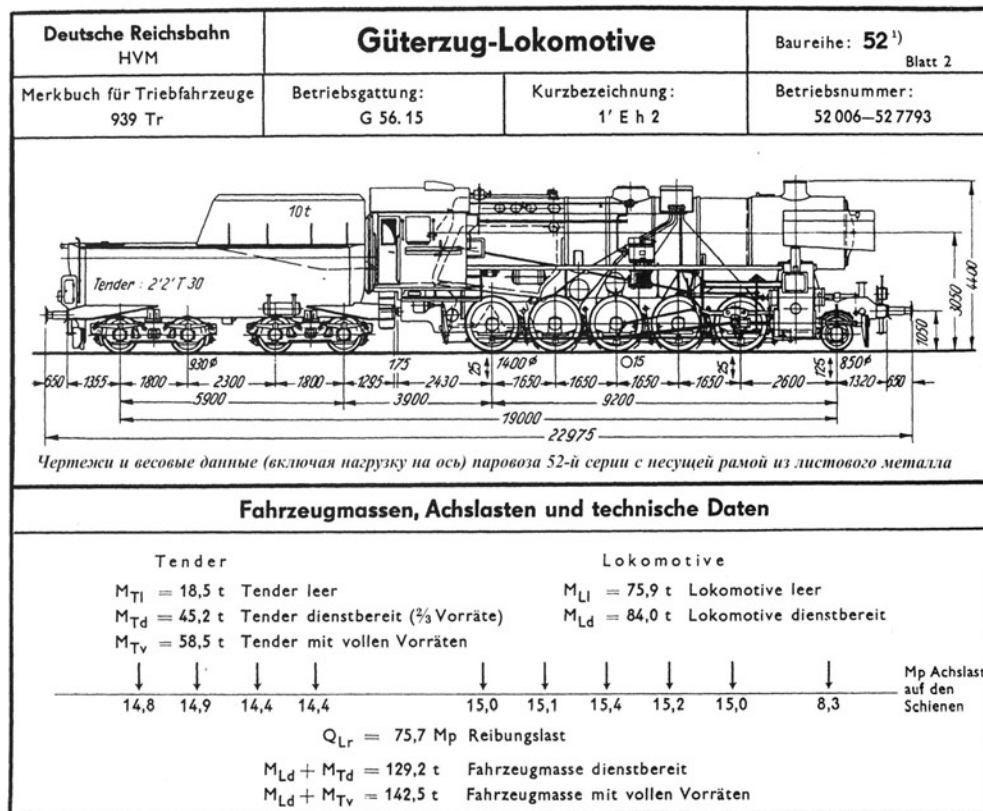


Паровоз № 52 2523 локомотивного депо Франкфурт на Одере идет в районе Аренсфельда среди типично бранденбургского ландшафта. Позади паровоза парочка пассажирских вагонов бывшей берлинской городской железной дороги.



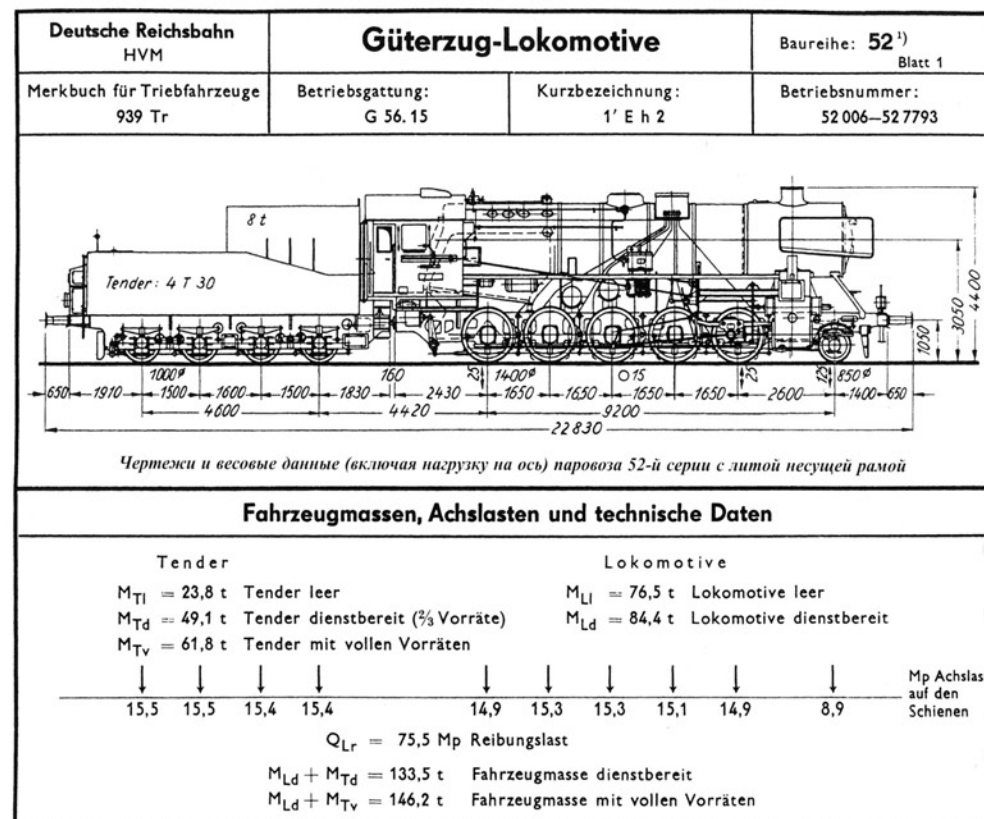
Паровозы из локомотивного депо Неубранденбурга также использовались для пассажирских перевозок. Этот локомотив № 52 6706 сфотографирован 8 апреля 1974 года у станции Плетц на линии Неубранденбург-Фридланд.





Серия 52 объединяет два типа паровозов схожих по конструкции. Паровозы серии Грузовые паровозы типа 1-5-0 серии 52 впервые появляются в качестве трофеев на отечественных железных дорогах в 1943 году. Первые паровозы этой серии - паровозы 5270 строились для железных дорог Саксонии в 1874 году.

Последующие паровозы серии BR 52 стали выпускаться заводом Борзиг с сентября 1942 года, а с января 1943 г. их изготовление начинается не только на паровозостроительных заводах Германии, но и некоторых заводах других стран - например, Шкода в городе Пльзене. В немецкой литературе их часто называют «военными паровозами» - Kriegslök. Всего было выпущено около 6,5 тысяч машин. Паровозы серии 52 имели номера с 001 до 7794, при этом номера с 1850 по 2027 давались паровозом с тендер конденсаторами постройки завода Геншель. В качестве исходного типа при проектировании паровоза серии 52 был взят паровоз серии 50 постройки 1939 года. Будка машиниста была выполнена закрытой со всех сторон, пресс-масленки были внесены в будку, котел и цилиндры утеплены стекловатой. В отличие от паровозов серии 50 на 52-й серии отсутствовали водоочиститель, водоподогреватель питательной воды, буксовые клинья, контрольные пробки. Поршневые питательные наносы были заменены инжекторами, оставлена одна песочница вместо двух.

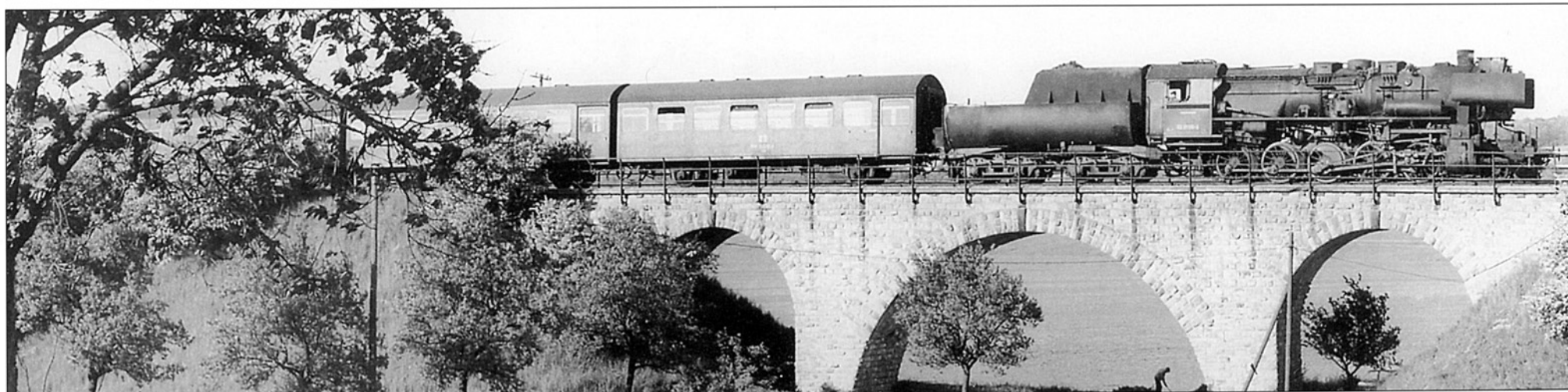
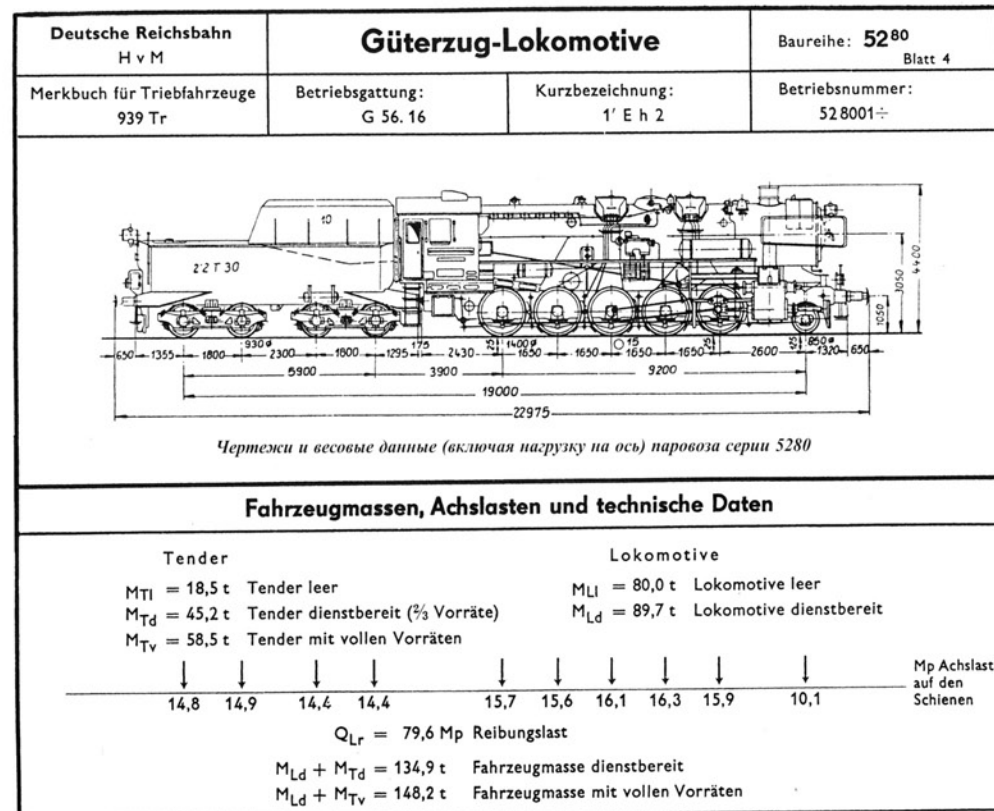
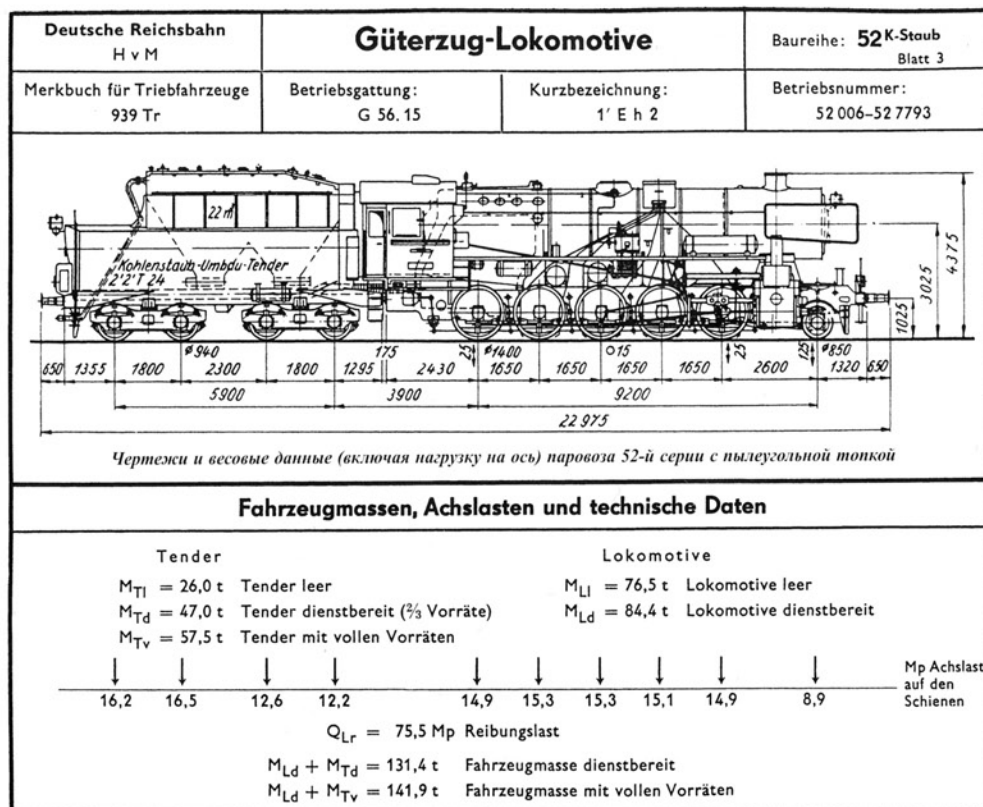


Общая масса паровоза составляла 86 тонн, сцепная - 77 тонн. Особенности паровозов серии 52 были относительно небольшая площадь колосниковой решетки - 3,92 кв.м и малый объем топki - 6,9 куб. м. Это техническое решение позволяло работать только на высокосортных углях. При использовании низкосортных смесей данные паровозы резко снижали свои теплотехнические качества.

Если сравнивать общий объем переработки конструкции паровозов 50 серии, то следует отметить, что из 6000 деталей паровоза серии 50 на паровозе 52 серии около 1000 деталей было упразднено, а 3000 подверглись значительной переделке.

Экипажная часть паровоза серии 52 позволяла ему проходить кривые радиусом 110 м. На этих паровозах могли быть тендеры четырех типов: 2'2'T26, 2'2'T30, 2'2'T32 и 2'2'T34. Особенностью тендера 2'2'T32 являлось то, что водяной полуцилиндрический бак заменял в нем раму.

На отечественных железных дорогах паровозы серии 52 получили обозначение ТЭ. Они работали на западных железных дорогах страны: Белорусской, Октябрьской, Прибалтийской, Львовской. По мере ввода электрической и тепловозной тяги они снимались с поездной работы. Часть окончивших работу была передана промышленности, около 700 паровозов было отправлено на железные дороги Восточной Европы с переделкой на колею 1435 мм. Последний паровоз 52 серии ушел с магистральной работы в середине 70-х годов.



На линии Куэрфурт-Витценбург долгое время ходил пассажирский поезд с паровозом серии 5280. Здесь он сфотографирован в июне 1975 года во время проезда по виадуку в Грокиштедте.

В августе 1969 года этот примечательный поезд прибыл в Фюрстенвальде. Два паровоза 52-й серии и состав из красивых купейных пассажирских вагонов старого производства.





Ремонтный поезд локомотивного депо Шёневайде. Его паровоз № 52 6666 8 мая 1972 года стал экспонатом музея на берлинской алее имени Ленина.



С 1982 года реанимированный энергетическим кризисом паровоз № 52 8068 серии Reko-52 ведет пассажирский поезд на линии Берга-Кельбра - Штольберг, июнь 1982 года.



Вокзал Нордхаузен в феврале 1982 года: паровоз № 52 8179 отправляется с пассажирским составом на узловую станцию Эльрих главной магистрали Хале/Саале - Кассель.



