

SUMMARY

This is the eighth issue of *The Semaphore*, a Russian-language magazine for railway enthusiasts. The magazine is published by a group of railway fans. Many of the materials showing up in *The Semaphore* originally appear in the Internet forums and mailing lists, such as <1520mm@yahoogroups.com> (Russian language) or <5feet@yahoogroups.com> (English language). The magazine is also available for download free of charge as a PDF file or as a collection of PDF files at <http://parovoz.com/semaphore/>, and can be freely printed and distributed, provided that the integrity of the materials is preserved.

This issue is a very technical one. Steam, diesel, and electric locomotives of all times and origins, both well-known and little-known, plus two trip reports and a short story — all under the same cover.

Vapnyarka–Yampol, by A. Porev — Vapnyarka narrow gauge railway was a part of the larger Gayvoron system in the Ukraine. It was closed and dismantled by 1998. The team under the leadership of the author explores the remnants of this once important local line —and even discovers the written order to shut it down for good.

Series E Locomotives, by A. Shanin — Series E of Soviet steam locomotives was among the most widespread in the USSR, and one of the longest in production. A variety of modifications, such as Em, Er, and Eu, have been developed. The author discusses the visual details of these modifications.

TEM21: Revolution at Your Doorstep, by O. Izmerov — TEM21 is a novel Russian diesel-electric switching locomotive — the one yet to come to your classification yard. With just four axles, it is expected to develop the thrust of 30 tons — 50% more than the 6-axle TEM18!

TE109: the “Kalashnikov” of the Soviet Locomotive Industry, by O. Izmerov — TE109 diesel-electric mainline locomotive is the “father” of many other locomotive seria, such as TE114, TE115, 2TE116, TE120, and more. It was to the Soviet locomotive industry what the Kalashnikov rifle was to its defense industry: the pattern to follow and to improve.

Those Russians Locomotives, by J. Boyer — This article about GE electric locomotives built for the USSR after the WWII but never delivered to the customer is translated from the *Headlights* magazine published in June 1967.

Murom–Kovrov Branch, by D. Zinoviev and D. Fokin — Murom–Kovrov branch has been built in 1880 and is, therefore, one of the oldest Russian railways. With a plenty of side lines and with the legendary TEP10 locomotives, it is a bonanza for railway photographers. But beware of the Stalin-era station masters!

Descendants of TE109 — A picture gallery that features rare photographs of TE114, TE120, TE136, and other diesel-electric and diesel-hydraulic locomotives.

Transsib Merchants, by S. Sigachev — If you have never taken the Transsib, you know nothing about Russian station merchants. Have a look at them and at the goods they sell.

One and a Half Talk. Dispatcher’s Story, by N. Grigoryev — A train dispatcher has no time to chat with train engineers. A talk and a half is all he can afford. The amazing fiction story about the steam era train dispatching on the mainline from Saint-Petersburg to Moscow.

ТЕХНИКА

МОДИФИКАЦИИ ПАРОВОЗОВ СЕРИИ Э

А. Шанин (Москва)

Прошло уже немало лет с тех пор, как паровозы из главных действующих лиц на наших железных дорогах превратились в экзотику. Выросло целое поколение любителей, которые видели живой паровоз только в кино или во время ретро-туров. Поэтому все чаще встречаются ошибки, когда любитель, сфотографировавший паровоз, не может правильно определить его серию. Данная заметка как раз посвящена этой теме и должна помочь сократить количество подобных ошибок при идентификации разновидностей самого многочисленного семейства российских паровозов.

Паровозы серии Э выпускались как российскими, так и иностранными заводами на протяжении целой эпохи: с 1912 по 1956 годы. История не знает больше подобных примеров в мировом локомотивостроении. Поэтому неудивительно, что в процессе производства эти паровозы значительно изменили свой внешний вид, а сама серия Э обросла многочисленными вариантами и разновидностями.

Для идентификации конкретного паровоза серии Э (будь то по фотографии или вживую) можно опираться на его номер, написанный на будке и буферном брусом или на характерные внешние детали. Заметим, что номер, написанный на тендере, относится именно к тендеру и совершенно не имеет никакого отношения к паровозу. В процессе эксплуатации паровозы порой сцепляли с тендерами совсем других серий,

иногда при этом переделывая как тендер, так и паровозную будку.

Автор встречал паровозы серии Э с тендерами от Ов и Щ, а первые паровозы Э постройки Брянского завода работали с трехосными тендерами пассажирских паровозов серии Б.

Насколько можно верить номеру? В процессе работы номер паровоза не менялся, но часто при установке на памятник номер паровоза, а порой и серию переписывали в угоду местным интересам. Еще переписыванием номеров порой грешили при съемках художественных фильмов. Самый характерный пример: в фильме «Квартет Гварнери», действие которого происходит во время Гражданской войны, на будке паровоза Эм написали Су, хотя паровозы Су в время действия фильма еще не выпускались.

Внешний вид паровозов в процессе эксплуатации также подвергался значительным изменениям. Например, автор видел паровоз серии Э (без дополнительных индексов), построенный до революции на Сормовском заводе, с переданной будкой, укороченным буферным брусом, компаунд-насосом и колесами от паровоза Эр (не говоря уже о наращенной песочнице и фронтонном листе с маленькой дверкой).

Все паровозы серии Э довоенной постройки в процессе модернизации получили новые фронтонные листы с ма-