

ЦЕНТР ПАМ'ЯТКОЗНАВСТВА
Національної Академії наук України
та Українського товариства охорони пам'яток
історії і культури

**МАТЕРІАЛИ
7-ї Всеукраїнської
наукової конференції
“АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ
ІСТОРІЇ НАУКИ
І ТЕХНІКИ”**

Київ – 2008

**ЦЕНТР ПАМ'ЯТКОЗНАВСТВА
Національної Академії наук України
та Українського товариства охорони пам'яток
історії і культури**

**МАТЕРІАЛИ
7-ї Всеукраїнської
наукової конференції
“АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ
ІСТОРІЇ НАУКИ
І ТЕХНІКИ”**

2–3 жовтня 2008 р.

м. Київ

Київ – 2008

УДК 94(477)

ББК 63.3(4Укр=Укр)

М34

Центр пам'ятокознавства Національної Академії наук України та Українського товариства охорони пам'яток історії та культури

М34 Матеріали 7-ї Всеукраїнської наукової конференції "Актуальні питання історії науки і техніки" (м. Київ, 2-3 жовтня 2008 р.) / Центр пам'ятокознавства НАН України та УТОПК. – К., 2008. – 268 с.

У матеріалах доповідей учасників конференції з різних регіонів України коротко висвітлені питання, що стосуються актуальних проблем історії науки і техніки: історії наукових організацій та промислових підприємств і цілих галузей науки і техніки, розвитку наукових та технічних ідей, персоналій видатних науковців та інженерів минулого тощо.

Збірник буде корисним науковцям, що працюють у галузі історії науки і техніки, пам'ятокознавцям і музеєзнавцям, аспірантам і студентам відповідних спеціальностей, усім, хто цікавиться нашою історичною та культурною спадщиною.

УДК 94(477)

ББК 63.3(4Укр=Укр)

ISBN 966-8575-40-6

© Центр пам'ятокознавства
НАН України та УТОПК, 2008

ЗМІСТ

РОЗДІЛ 1. РОЗВИТОК НАУКОВОЇ ДУМКИ

Шкату М.О. До колізії теорії науки у просторі неолібералізму	7
Савчук В.С., Санін Ф.П. Фізико-технічний факультет дніпропетровського національного університету: до історії створення	9
Сюх А.В. Дослідження впливу фізичних факторів на запалювання газових сумішей в Україні: історично-науковий контекст	12
Анненкова Н.Г. Втілення інформаційних технологій в Україні у контексті світової інформаційної революції	15
Боротканич Н.П. Історія створення і розвитку центру дальнього космічного зв'язку в м. Євпаторія	18
Гудзеватий В.В., Мудрук О.С. Історичні аспекти використання аерокосмічної техніки в дослідженнях земної поверхні	22
Карамаш С.Ю. Документи державного архіву м. Києва з історії астрономічної обсерваторії Київського університету	24
Корнієнко О.М. Особливості формування і досягнення патонівської наукової школи	27
Гутник М.В. Науково-дослідна робота в галузі хімії та хімічної технології у ХПІ: історико-методологічні аспекти	30
Котлярєнко Л.Т. Історія становлення основних постулатів синтетичної теорії еволюції	33
Рогожа М.М. Інституціональна структура зоогеографії України (загальний огляд)	36
Товмаченко В.М. Особливості розвитку сільськогосподарської науки в межах академії наук	39
Мудрук О.С. Еволюція наукової думки про утворення ґрунтів	41
Гриценко Н.Ф. Класифікація ґрунтів у системі природничих наук	43
Дефоржє Г.В. Значення філогенії хребетних тварин для розвитку геохронології та стратиграфії	45
Керін Д.В. Консервація палеонтологічних пам'яток: історичний аспект	47
Назаренко В.І. Відображення розвитку біохімічної науки в навчальному процесі	50
Сторожук Л.О. Еволюція наукової думки про годівлю тварин	53
Паук В.В. Підготовка педагогічних кадрів в Україні для системи ПТО	55
Сергієнко С.С. Нариси з історії розвитку школи бджільництва П.І. Прокоповича	59
Алексєєнко А.О. Координаційні заходи ЦДНТА України щодо збереженості національного надбання у сфері науки і техніки	62
Коробченко А.А. Видавнича діяльність товариства дослідників природи при харківському університеті	65
Вишневецька І.А. Музей технічного профілю як засіб виховання і трансляції історичного досвіду	67
Потанин С.Е. Первые украинские фотоаппараты	70

РОЗДІЛ 2. РОЗВИТОК ТЕХНІЧНИХ ІДЕЙ

Гріфен Л.О. Техніка як діалектична єдність матеріального й ідеального.....	73
Токарський Ю.М. Інженерно-технічні науки XVIII – початку XX ст.....	76
Гайко Г.И. Горное дело в истории культуры и техники.....	79
Нонік Л.Ю., Полонський Л.Г. Вплив розвитку залізничної промисловості Полісся на топоніміку регіону.....	83
Гуменюк А.А. Металобробка на житомирському поліссі.....	85
Герук С.М., Сукманюк О. Містичні аспекти виникнення зварювання металів.....	88
Мартинчук В.П., Полонський Л.Г. Технічні причини зміни науково-інженерних підходів до визначення твердості матеріалів.....	90
Таргоня Н.С. Історія випробувань сільськогосподарської техніки у творчій спадщині академіка Л.В. Погорілого.....	93
Дождьова О.С. Атомна енергетика СРСР у документах ЦІНТА України.....	95
Тверитникова О.С. Наукова-дослідна робота в галузі електроприводу в Харківському електротехнічному інституті (30–40 роки XX ст.).....	98
Ляшенко А.В. «Энергия» – «Буран» – классический советский «проект века».....	101
Заярин В.М. Стартовые площадки для запуска воздушных космических аппаратов на базе самолетов-носителей «АН».....	105
Пістоліченко І.О. Про нові полтавські імена і сторінки в аерокосмічній історії України..	108
Вассель О.Н. Создание и деятельность 33-го центра боевой подготовки и переучивания летного состава авиации ВМФ (Николаев. 1957–1997 гг.).....	115
Губ'як В.Д. Історія становлення та розвитку залізничної Тернополя (1840–1870 роки) ..	119
Король М.І. Від кінної до електричної тяги.....	121
Ливинская Л.А. Монорельс в Киеве.....	123
Донченко В.Н. История формирования железнодорожной магистрали Донбасса ..	126
Косовець Ю.В. Феномен дорадчих залізничних з'їздів у Російській імперії.....	130
Мамонтов С.В. Передумови появи з'їздів інженерів служби рухомого складу і тяги в Російській імперії.....	132
Грицюта О.О. Діяльність членів механіко-будівного відділу київського відділення російського технічного товариства на технічних дорадчих з'їздах інженерів служби рухомого складу і тяги поїздів.....	136
Ромашин С.В. Строительство бронепоездов на территории Украины в период гражданской войны.....	138
Ларин А.А. Вклад украинских ученых в исследование динамики двигателей внутреннего сгорания.....	142
Рижска Н.О. Трансформація поглядів керівництва чорноморського відомства на під'їзду систему суднобудування в Україні.....	145
Машталер В.В. Основные аспекты развития электродинамического оружия.....	148
Романенко В.Д. База даних літаків ленд-лізу в державному музеї авіації України.....	151
Анненков І.О. Періодизація розвитку сільськогосподарського машинобудування в Україні.....	154
Кобзар В.В. Одеський дністровський водогін: як все починалось (до 135-річчя побудови).....	157

Озоженко Т.І. Історія створення швейної машинки «Зінгер».....	161
Школьна О.В. Сантехнічний фарфор-фаянс України XIX – початку XX століття у світлі історії розвитку дизайну гігієнічної кераміки.....	163
Пилипчук О.О. Історія створення природничо-наукових товариств та російського технічного товариства в Російській імперії.....	165
Коваленко С.Д. Виставочний комітет при сільськогосподарському науковому комітеті України: до історії створення.....	167
Копил О.А. Відображення науково-конструкторських шкіл у ракетно-космічній техніці в музеях України.....	169
Писаревська Н.В., Татарчук В.В. Державному політехнічному музею – десять років....	172
Лупаренко Г.В. Деякі проблеми музейного експонування зброї як пам'яток історії техніки.....	177
Циганенко В.О. Застереження прадавнини та екологічні проблеми для сучасних енергетиків України.....	180

РОЗДІЛ 3. ВИДАТНІ НАУКОВЦІ ТА ІНЖЕНЕРИ

Вергунов В.А. Віхи історії кафедри ботаніки Національного аграрного університету (до 110-річчя створення).....	183
Шуманський В.П. Формування М.М. Миклухо-Маклая як особистості.....	186
Паюк В.Б. Еволюція вчення В.В. Докучаєва про зональність ґрунтів.....	188
Бадаєв Р.Г. Метр ґрунтознавства – професор Набоких.....	190
Безлуцька О.П. Наукові досягнення Й.К. Пачоського в галузі ботаніки.....	192
Завальнюк О.О. Історично-науковий аналіз праць видатного українського гідробіолога і зоолога Д.Є. Белінга.....	195
Пічкур Т.В. Порівняльний анатом Б.О. Домбровський: життя та діяльність.....	198
Глязетдінова Т.Р. М.М. Вольф і аграрна кафедра Українського інституту марксизму в 1926–1927 роках.....	210
Опара Н.М. Життєвий шлях та науковий здобуток відомого вченого-аграрія Сергія Федоровича Третякова.....	202
Довгоруку Ю.О. Перша всеросійська нарада луговодів-дослідників 1928 року у творчості Д.О. Джовані.....	205
Лень А.С., Пасічник Ю.А. Внесок О.В. Снітка до фізики поверхні напівпровідників і мікроелектроніки.....	206
Пасічник Ю.А. Вони навчали любити фізику. Професор Г.Г. Де-Метц.....	208
Сукманюк О.М., Герук С.М. Євгеній Оскарович Патон – родоначальник автоматичного зварювання під флюсом.....	211
Литвінов О.П. Організація Б.Є. Патоном вирішення проблем військово-промислового комплексу.....	214
Стадник Т.В. Роль науково-технічної школи професора А.Н. Рабиновича в розвитку автоматизації процесів збирання.....	217
Татарчук В.В. Діяльність Г.П. Адлера в галузі авіабудування.....	219
Фоміна М.В. Володимир Васильович Повороженко – видатний науковець та інженер-залізничник України.....	222

Довганюк С.С. Академік В.М. Образцов про пріоритети у вітчизняній науці про залізничні станції та вузли	224
Сорочинська О.Л. О.С. Раєвський про сходження поїздів на стрілках та заходи їх попередження (початок ХХ ст.).....	227
Пилипчук О.Я. С.Ю. Вітте як організатор залізничної справи у Російській імперії	228
Кирилюк Т.К. М.Г. Гарін-Михайловський – фундатор залізниць Кримського півострова	231
Власенко А.В. Діяльність Ю.В. Ломоносова та його внесок у розвиток залізничного транспорту: історико-системологічний аналіз основних наукових праць з теорії тяги	234
Сандул І.А. Значення діяльності В.М. Лігіна у питаннях розвитку транспортної мережі Одеського відділення Російського технічного товариства	236
Горецький О.А. Роль С.Д. Карейші в розвитку інформації про залізничну справу	239
Стрелко О.Г. Академік Г.П. Передерій – видатний залізничник-мостобудівник	242
Возненко А.Д. Внесок академіка М.П. Петрова в розвиток гідродинамічної теорії тертя.....	244
Давидовська Г.І. Внесок С.О. Макарова у розробку проблем теорії корабля.....	247
Таргоня Н.С. Історія випробувань сільськогосподарської техніки у творчій спадщині академіка Л.В. Погорілого.....	250
Пекишев О.С. Участь Франца Павловича Деволана у роботі департаменту водяних комунікацій.....	252
Парійська Л.П. Коваленко Борис Васильович – провідний науковець поліграфічного виробництва.....	255
Горбатюк О.В. Визначний український педагог М.М. Лисенко як історик науки ...	259
Алейкіна В.В. Формування наукового світогляду визначного українського педагога Василя Біднова.....	261
Татаринов С.Й., Богуненко В.О. Видатний археограф і музейник	263

СТРОИТЕЛЬСТВО БРОНЕПОЕЗДОВ НА ТЕРРИТОРИИ УКРАИНЫ В ПЕРИОД ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ

С.В. Ромадин

История бронепоездов (БП) – интереснейший раздел военной истории, по накалу событий и колориту не уступающий истории флота или авиации, мало изучен. В СССР, где объемы строительства и размах боевого применения БП не имели даже отдаленных аналогов в мировой практике, никогда не велось системное изучение истории бронепоездного дела. Возможная причина – дискретность процесса развития этого вида техники – этапы развития имеют весьма выраженные границы, по обе стороны которых царит совершенно разное качество. В данном докладе будут кратко обозначены всего три опорные точки из множества характерных для истории строительства БП на территории Украины. Отличительные особенности той гражданской войны – широкие прерывистые фронты, глубокий стремительный маневр и контроль над железной дорогой, как неременная составляющая успеха. В калейдоскопе боевых действий на Украине эти особенности приобрели гиперпрофилированный характер. БП быстро стали ударным средством атаки, захвата и удержания объектов в полосе железных дорог, мощным эффективным средством

поддержки боевых формирований и полевых войск – как в наступлении, так и в обороне, зачастую являя операционную ось и становой хребет боевых порядков.

1.

Лавинообразный рост числа импровизированных боевых составов (БС) (термин «босвой состав» употреблен умышленно, причины – тема отдельного доклада), в истоке связан с периодом т.н. «эшелонной войны», когда стараниями разномастных боевых формирований суррогатные БП сооружались в мастерских, депо и на заводах в считанные дни и часы. В целом это была пестрая палитра «конструкций», благодаря которым оттачивалась практика боевого применения защищенных железнодорожных составов во всех видах боя. По оценке одного из ведущих специалистов по артвооружению БП тех лет П.Д.Гладкова таких поездов соорудили порядка 1000 ед.

Воссоздание картины происходившего в те годы сталкивается с большими трудностями в силу как чрезвычайно противоречивого характера самого процесса, так и отсутствия достаточной информационной базы. Тогда по очевидным причинам отчетность и делопроизводство носили условный характер, а также можно назвать десяток причин, по которым и без того скудные документальные материалы рассыпались за пределами Украины или утрачивались вовсе. В этой связи вектор внимания уходит в направлении изучения заводских, отраслевых, городских и областных информационных ресурсов, основанных по большей части на воспоминаниях участников событий и требующих к себе критического отношения. Трудно назвать в Украине крупный город или узловую станцию, чьи депо и предприятия не были бы связаны с постройкой, формированием или ремонтом импровизированных БС или капитальных БП. Причем к их услугам в равной степени и с почти равным успехом прибегали все противоборствующие стороны.

Судя по всему, к западу от линии Днепра, где войска какой-либо стороны опирались преимущественно на производственные мощности железнодорожных депо, строительство импровизированных БС велось на протяжении всей гражданской войны. Капитальные БС заводской постройки характерны для центра и территорий к востоку от Днепра.

2.

Период украинского типового бронепоездного строительства весьма короток (УСР со столицей в Харькове, Южный фронт) и здесь следует обратиться, прежде всего, к строительству БП на Днепровском (Нижне-Днепровском) заводе в селе Каменское Екатеринославской губернии (Днепродзержинск, Металлургический комбинат им. Дзержинского) и Киевском машиностроительном и котельном заводе Гретера и Криванека (впоследствии «Большевик»). Отметим сразу высокую технологическую оснащенность предприятий, а в порядке примера остановимся на БП каменской постройки (информация по данной теме в таком объеме публикуется впервые).

Броневой отдел Главначснаб соввойск Украины после обследования ряда предприятий счел завод в Каменском наиболее подходящим для развертывания работ по бронированию, т.к. здесь имелись значительные запасы высокосортной стали и необходимое производственно-технологическое оборудование. Поскольку у истоков строительства БП в Каменском стоял Главначснаб соввойск Украины, то это

обстоятельство следует понимать, как попытку Советской Украины обзавестись собственным БП-парком. Он существовал так или иначе, но в данном случае речь идет о попытке организовать собственное централизованное, не зависимое от центральных броневых органов производство. Отсюда и название первого и единственного почти полностью достроенного каменского БП – «Первый бронебашенный поезд «Советская Россия». После того, как украинские БП переведут на учет Центроброни, он с декабря 1919 будет именоваться №98 «Советская Россия».

Заказ на строительство БП и распоряжение об организации на заводе отдела по бронированию были получены заводом от Штаба Южного фронта (Юж.ф.) в мае 1919. Постройкой БП руководил уполномоченный командования Юж.ф. Дзыбенко (быв. шахтер бахмутских соляных выработок).

Строительство «Первого бронебашенного поезда «Советская Россия» заняло порядка месяца. Вторым шел «Советская Украина» (впоследствии №24 «Советская Украина»), который окончательно достроят и оснастят в Брянске. По состоянию на 22.06.19 завод сделал заготовки металлоконструкций, обеспечивающие запуск в постройку бронеплощадок (БПл) для 20 БП. Поставка бронепаровозов возлагалась на завод Гартмана (Луганск), но эти намерения не были реализованы.

Боевые части (БЧ) БП №98 и №24 были представлены оригинальными БПл, спроектированными Н.Н.Хлебниковым. Это мощные 4-осные 2-башенные бронеединицы 3-слойной бронировки башен и казематов, выполненной на швеллерном каркасе. Толщина металла внешней и внутренней преград по 24 мм, между ними – стальная пружинная (рессорная, или как еще говорили – волнистая) прослойка. Такой «сэндвич» при попадании в него снаряда пружинил, поглощая энергию удара, и навывлет не пробивался. Как отметил один из членов команды БП №41 «Славный вождь Красной Армии Егоров»: «...ни один снаряд не мог пробить эти стены». Торцы каземата, занимавшего центральную часть площадки, сопрягались с крупногабаритными цилиндрическими башнями, равными по высоте каземату. Башня монтировалась на высоком поддоне и опиралась на размещенный в поддоне мощный роликовый подшипник, обеспечивающий угловое перемещение без особых усилий помощью штурвал. От каземата башня совершенно изолирована. Вход прислуги и загрузка боеприпасов – через дверной проем, закрываемый стальными 2-створчатыми дверями, сдвигающимися по роликовым направляющим.

Каменские БП следует относить к промежуточному классу – по мощи артиллерии они находились на уровне тяжелых полевых БП, сочетая с возможностями штурмовых (легких полевых) БП. Каждая БПл БП №98 несла одну 76-мм пушку обр.1902 года и одну 107-мм пушку обр.1910 года. При формировании БЧ их ставили так, чтобы головной и хвостовой были 107-мм пушки. Сектор обстрела орудия 280°, т.е. не всегда можно было ввести в дело сразу всю артиллерию, особенно когда противник находился на курсовых углах. На 2-башенной БПл БП №24 – две 76-мм пушки обр.1902 года. На второй, достроенной как 1-башенная, стояла одна 107-мм пушка обр.1910 года. Единственная БПл конструкции Хлебникова в составе БП №41 была вооружена 48-линейными гаубицами (при необходимости орудия полностью задвигали в башни).

Внешний вид БПл весьма внушителен. Масса почти в 80 т не допускала движения по слабому полотну и легким деревянным мостам. Основательно усиленные базовые платформы позволяли выдерживать сильнейшие ударные нагрузки. Когда ночью во время прохода по мосту через р.Псел БП №98 с ходу налетел на сценку из 6 вагонов, груженных лесом и рельсами, все вагоны оказались под откосом, а головной БПл потребовалось всего несколько часов беглого ремонта. Избыточная масса накладывала ограничения и на скорость передвижения. Так во время форсированной переброски БП №98 на поддержку отступающих частей 27-й дивизии (лето 1919) буксы приходилось полеваять водой со вслед идущего вспомогательного паровоза.

3.

Централизованное строительство бронепоездной компоненты Броневых сил Красной армии не мыслилось без жесткой стандартизации матчасти и в определенной степени связано с Броне-поезд-авто-базой 13-й армии Юж.ф. (условно БПАБ-13), развернутой на площадях заводов Краматорского металлургического общества (впоследствии СКМЗ – Старо-Краматорский машиностроительный завод имени Серго Орджоникидзе). На должность организатора и заведующего базы 26.03.19 был назначен К.К.Сиркен. К моменту формирования базы на заводе скопилось в ожидании ремонта более 10 БП.

На примере Краматорска хорошо иллюстрируется вопрос, затронутый в первой части доклада и некоторым образом развивается тема второй части.

А) Еще до формирования в БПАБ-13 здесь имела место постройка импровизированных БС. В декабре 1918 по проекту Кобзева соорудили первый БС из двух импровизированных боевых площадок «Карл Либкнехт» и «Роза Люксембург», суммарно именуемый «Карл и Роза». Попытки краснецов получить в этой связи информацию в Центральном государственном архиве Советской армии оказались безрезультатными – данная инициативная постройка в документах фонда Центроброни не значилась, зато архив предоставил сведения на БП №10 им. Розы Люксембург и БП №60 «Карл Либкнехт», не имевшие к теме никакого отношения.

Б) Строительство новых БП БПАБ-13 не вела, а занималась только устранением боевых и эксплуатационных повреждений и ремонтом артчасти. Бригаду ремонтников возглавлял П.Д.Гладков. До того, как в июле месяце Краматорск попал в полосу деникинского наступления, через бронезащиту прошло порядка 20 БП. Именно здесь была сделана первая попытка разработать единый бронепоездной станок для легких полевых артсистем и карусельную орудийную башню глухой бронировки, позволившая вскоре начать работы по приведению к единообразию матчасти БП.

С выходом частей Доброй армии к Краматорску костяк краматорской рембригады, наиболее ценное оборудование и все ремонтируемые бронеединицы эвакуировали в Харьков на паровозостроительный завод, затем в конотопские железнодорожные мастерские и окончательно на Брянский паровозостроительный завод (посад Бежица, ст.Болва, впоследствии «Красный Профинтерн», Брянский машиностроительный завод им. В.И.Ленина), где вскоре и сформировалась центральная бронезащита РККА. Сюда направляли со всех фронтов для капитального ремонта, восстановления и модернизации БП всех типов, включая трофейные, а так же команды БП для

получения новой матчасти и обучения. Работы велись под непосредственным контролем Главного военно-инженерного управления и Управления начальника бронесил РККА. Через базу прошло не менее сотни БП, на которых было установлено ок.300 новых орудий. Появились БП так называемого брянского типа конструкции краматорской бригады, или, иначе говоря, конструкции Сиркена с оригинальными карусельными башнями. По сути, башня представляла собой орудийный модуль, легко адаптируемый к БПл любой конструкции, что позволило перевести проблему приведения нестандартной матчасти к типовому виду в плоскость серийного производства. Интересно отметить, что 01.05.32 К.К.Сиркен будет награжден орденом Красной Звезды №21 за освоение впервые в СССР массового танкостроения.

В 30-е годы Брянск вновь станет основным центром советского бронепоездного строительства. Строившиеся здесь БП по конструкции представляли сплав конструктивных решений БП брянского и сормовского типов.

В заключение к упомянутой выше тысячи импровизированных БС добавим также названные П.Д.Гладковым 300 БП – столько по его оценке действовало на всех фронтах в 1919 году. От этого обилия не осталось ровным счетом ничего, разве, что макет 2-осной БПл в Днепропетровске.

Наукове видання

**Матеріали
7-ї Всеукраїнської
наукової конференції
“Актуальні питання історії
науки і техніки”**

(м. Київ, 2–3 жовтня 2008 р.)

Комп'ютерна верстка, редагування
Л.О. Гріффен

Підписано до друку 25.09.2008 р.

Формат 60x84/16. Друк ризограф. Папір офсетний.

Гарнітура Times New Roman Суг. Обл.-вид. арк. 16,58.

Ум. друк. арк. 15,57. Наклад 150 прим.

Зам. № 3474.

Віддруковано з оригінал-макетів замовника
в ТОВ “Видавництво “Аспект-Поліграф”.

Свідоцтво про внесення до Державного реєстру суб'єктів
видавничої справи серія ДК № 1115, від 12.11.2002 р.

16600, Чернігівська обл., м. Ніжин, вул. Шевченка, 109А,

факс: (04631) 3-11-08, тел. (04631) 3-18-03, e-mail:

aspekt@ne.cg.ukrtel.net

Выражаю искреннюю признательность за помощь в разработке темы:

- Заведующей архивом музея истории Днепровского металлургического комбината им. Ф.Е.Дзержинского Нине Александровне Цыганок.
- Директору музея истории завода «Большевик» Екатерине Ивановне Колесник.
- Бывшему директору музея истории Старо-Краматорского машиностроительного завода (СКМЗ) Надежде Дмитриевне Шляхтиченко.

А также известному российскому исследователю в области истории бронетанковой техники Максиму Викторовичу Коломийцу.

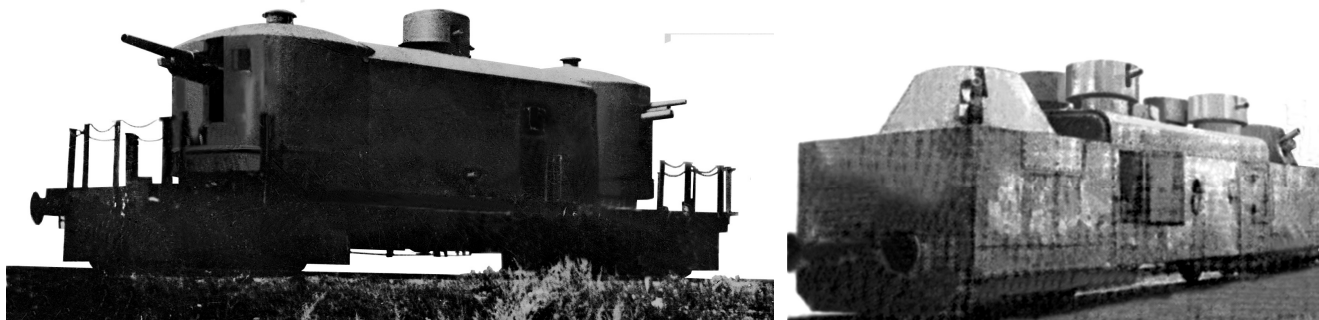


Фото 1 и 2 (ретушь). Типовые бронеплощадки постройки Нижне-Днепровского завода (слева) и завода Гретера и Криванека.

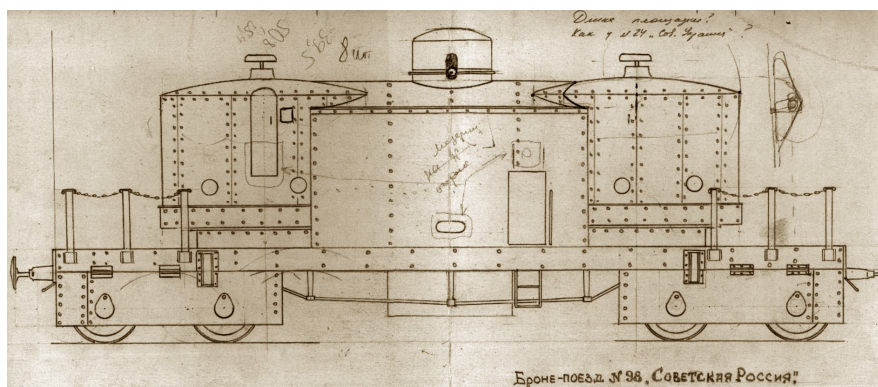
Первым, видимо, «воскресил» нижнеднепровские БП Анатолий Иванович Дикий (Константиновка, Донецкая обл, школьный учитель, в молодости рабочий-металлист, затем летчик морской авиации).

В каком плане «первым»? И в каком смысле «воскресил»? Здесь требуется уточнение. Информация по этим, как впрочем, и по множеству других БП, не являлась каким-то откровением. Она годами заурядно кочевала по страницам газет, брошюр, книг, фигурировала в экспозициях музеев, в ветеранской среде, различных общественных организациях, выносилась на трибуны тематических вечеров, митингов и т.п. К примеру, на заводе имени Дзержинского (быв. Днепровский) в Днепродзержинске существовало целое общество советско-чехословацкой дружбы в составе бывших бойцов команды БП №24 «Советская Украина», в частности: Г. Коваленко, П. Латышев, В. Ляудис, И. Шиманский, К. Яндовский, И. Щкода, Ф. Маклес. Отметим, между прочим, что до революции ядро кадрового состава Днепровского завода и завода Гретера и Криванека составляли чехи. БП №24 «Советская Украина» командовал чех – Юлиус Скалик. Деятельность общества освещалась в местной и республиканской прессе.

Одна из заслуг А. Дикого состоит в том, что он начал процесс концентрации информации, развернув обширную переписку с бывшими бронепоездниками, с целью получения данных для изготовления масштабных (1:35) макетов. Именно эта сторона дела первоначально превалировала. В целом интерес охватил практически весь спектр военной техники времен ГВ от револьверов и походных кухонь до авиации и БП. В конце 80-х мне еще удалось застать это изобилие в концентрированном виде – в частном доме по ул. Пролетарской, сравнительно небольшая комната была буквально забита муляжами и моделями миниатюрных винтовок, сабель, бронеавтомобилей, самолетов, бронепоездов и пр. Был здесь и макет БП №98 «Советская Россия»

Корреспонденция зачастую сопровождалась машинописными копиями воспоминаний, предназначавшимися ранее для краеведческих музеев и т.п. Концентрация информации не могла не повлечь за собой качественного скачка. Вектор интересов А.Дикого стал смещаться в направлении создания монографии, освещавшей организацию, матчасть и практику боевого применения бронепоездных частей РККА в годы ГВ. Началась целенаправленная работа в центральных архивах, на что уходили практически все тарифные отпуски. За монографией «Броневые поезда в боях за власть Советов» последовали «Красный воздушный флот в гражданской войне» и «Средства агитации и пропаганды в первые годы Советской власти». Ни

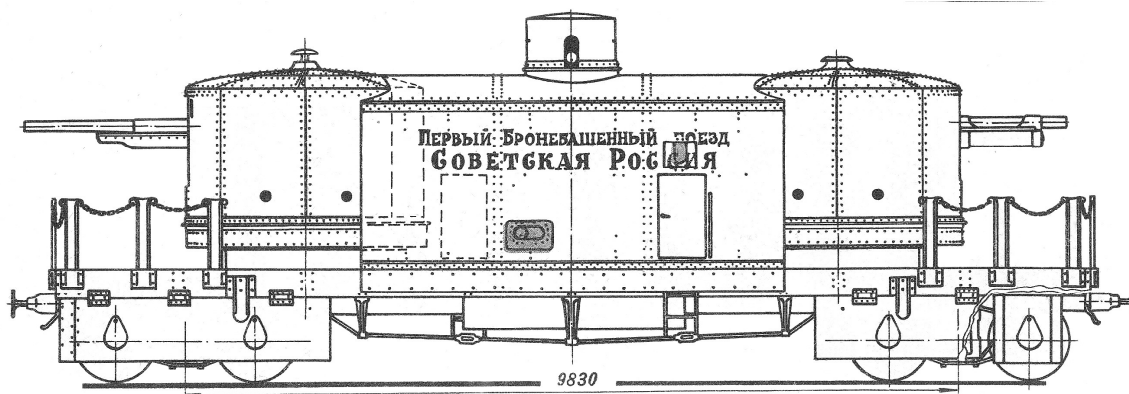
одна издана не была. О причинах можно только догадываться. Естественно, в процессе знакомства с методикой, стилем и результатами работы А.И. Дикого, у меня сложилось на этот счет определенное мнение. Однако, это сугубо личное мнение.



Чертеж 1. Первая реконструкция БПл БП №98 «Советская Россия». Эскиз выполнен А. Диким на основе двух приведенных ниже фото 3 и 4, переписки с командиром БП №98 «Советская Россия» П. Бойко и командиром башни БП №24 «Советская Украина» Г. Коваленко. Карандашные пометки на эскизе нанесены С. Ромадиным в процессе работы над новой реконструкцией.



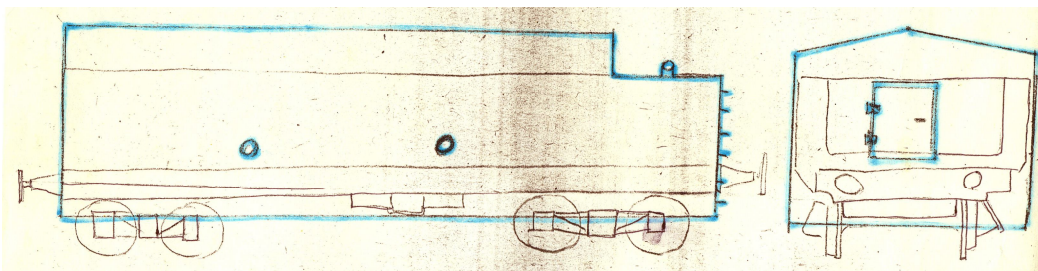
Чертеж 2. Вторая реконструкция БПл БП №98 «Советская Россия». Выполнена С. Ромадиным на основе критического анализа реконструкции А. Дикого с опорой на фото из фондов ЦГАКФФД СССР (ранее не публиковались, а их обнародование в данный момент не предполагается).



Результаты реконструкции опубликованы в журнале «Моделист-конструктор» №3 1990 и широко тиражируются пиратским образом без ссылок на источник.

На момент подготовки публикации в «МК» идентификация данного типа БПл проводилась мной с учетом воспоминаний П.Д. Гладкова, в части описания типажа БП, проходивших через Брянскую бронепазу: «Были царицынские бронепоезда, Хлебниковской конструкции. Они представляли собой две четырехосные площадки с двумя 76-мм орудиями обр.1902 г, установленными в круглых башнях из двухслойной бронировки (стальное 24-мм железо) с пружинной (рессорной) прослойкой. Башни вращались на железном поддоне. Вес

площадки (около 80 т) не допускал движения бронепоезда по слабому полотну и легким деревянным железнодорожным мостикам». Отсюда последовала ошибочная ориентировка на Царицын, как место постройки БП данного типа. Со временем был найден ряд ответов на старые вопросы и появились новые проблемы. Так, что же такое «царицынские бронепоезда Хлебниковской конструкции»? Оговорка П.Д. Гладкова? Издержки редакционной правки?



Чертеж 3. Беглый эскиз конфигурации бронировки площадки БП «1-й морской имени Ленина» (Мотовилиха, в последствии воинская часть БП №36 «Товарищ Ленин») прорисованный бывшим членом команды П. Болотовым (Бересневым) поверх эскиза угольного полувагона, сделанного А. Диким. Попутно П. Болотов достаточно подробно описал конструкцию этой площадки и состав БЧ. Конструктором ее он назван Хлебникова.

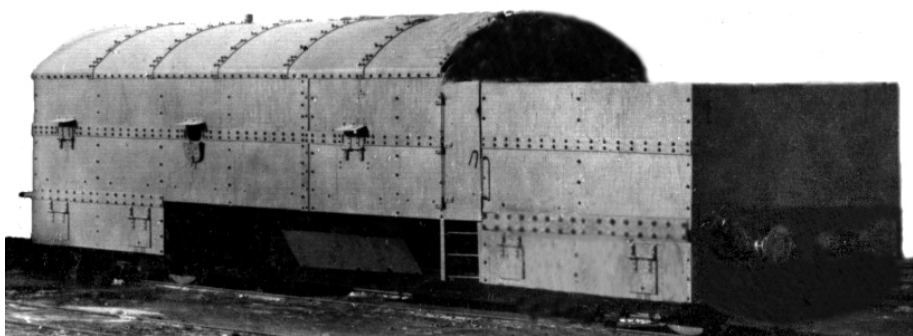


Фото 5 (ретушь). БПл БП «Молния» царицынской постройки. Не нужно быть специалистом в области бронепоездной техники, чтобы определить идентичность концептуального начала БП «1-й морской имени Ленина» и «Молния», несмотря на географическую удаленность Мотовилихи (Пермь) и Царицына. Нет оснований утверждать взаимосвязь или отрицать ее, но как одно из рабочих направлений для разработки темы «Роль Н. Хлебникова в развитии бронепоездных конструкций в годы гражданской войны» вполне осязаемо.