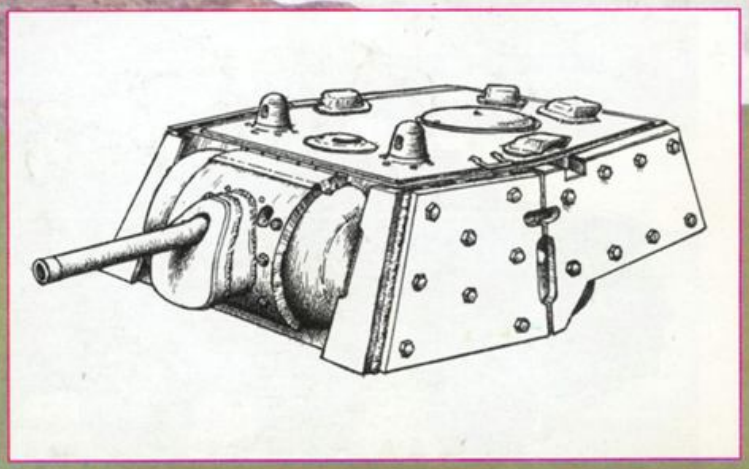
# ТанкоМастер

4-6/98

ЖУРНАЛ ЛЮБИТЕЛЕЙ ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ И МОДЕЛИРОВАНИЯ

Приложение к журналу
Техника молодежи



Т-90
МкА «Уиппет»
КВ-1
«Фердинанд»
К.Сиркен

*Сергей Ромадин*

# К. Сиркен

Как это не странно, но в стране, где объемы строительства и размах боевого применения бронепоездов не имели аналогов в мировой практике, давно забыли имена их конструкторов и строителей. Перечислим лишь некоторых: Хлебников, Голяховский, Барков, Денисов, Михайлов, Савкин, Обухов, Гущин, Флеров, Дроздов, Котов. В этом ряду особое место занимает также забытое имя Константина Карловича Сиркена, которому многим обязано не только бронепоездное дело, но и танкостроение и флот.

Сиркен родился в Петербурге 19 февраля 1888 г. в семье камердинера и прачки. Закончил три класса городского общеобразовательного училища, затем работал мастером оптико-механического производства, токарем Адмиралтейского судостроительного завода. В декабре 1907 г. он устроился в гараж фирмы «Бенц», где обучился авторемонтному делу. Попутно весьма результативно занимался гиревым спортом и стал участником первой русской олимпиады.

В декабре 1914 г. Сиркена призвали в армию ратником 2-го разряда и направили в Военную автомобильную школу бригадиром по авторемонту. С ноября 1915 г. он - ефрейтор, старший механик Броневого отдела школы. В августе 1917 г. его произвели в войсковые техники с назначением в Особый автоброневой отряд, а в октябре перевели в Харьковскую усиленную автомобильную мастерскую.

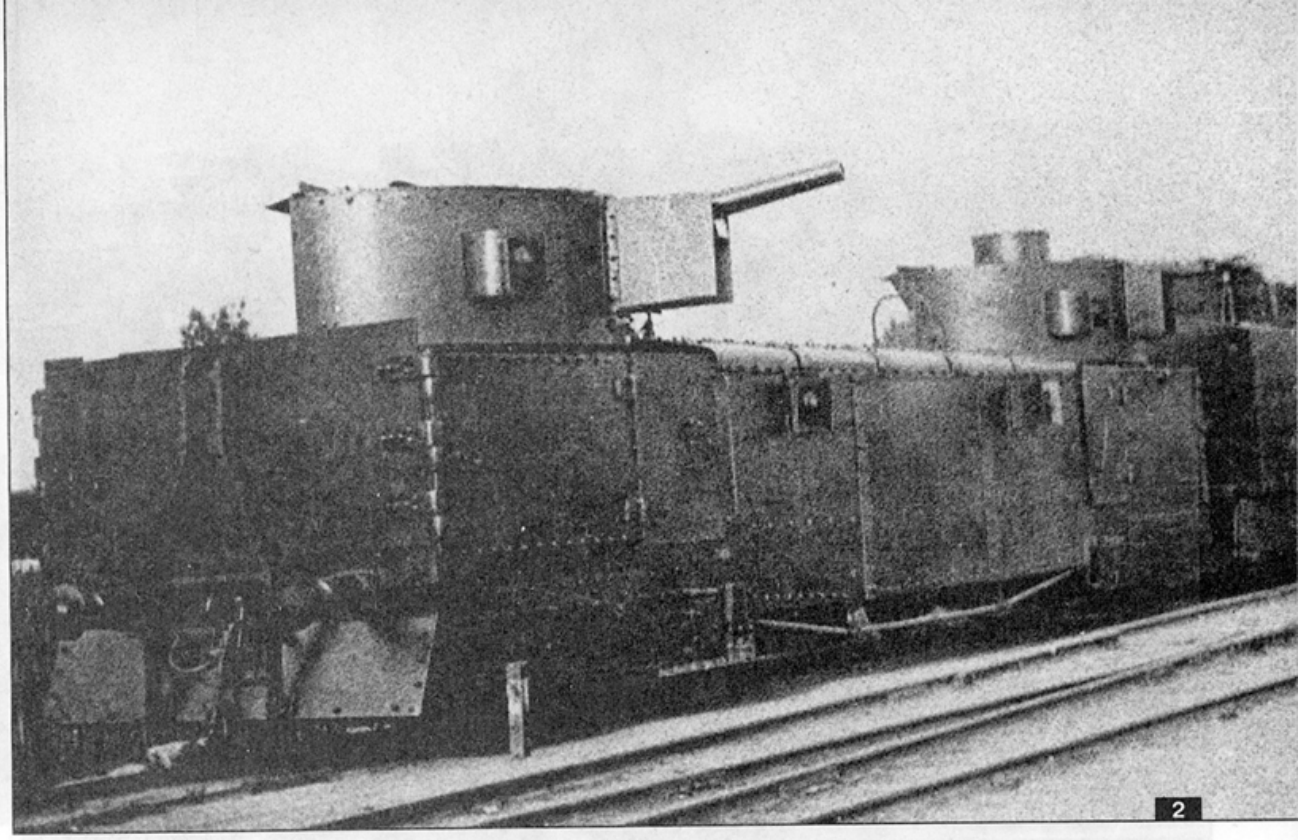
В ноябре 1917 г. он приехал в Пятихатки (здесь находилась его семья), и устроился на работу в депо, где попал в поле зрения местных большевиков и вскоре вступил в РСДРП (б). Решением Екатеринославского ревкома в феврале 1918 г. его назначили, ни много ни мало, начальником ревштаба Пятихатского района. Сиркен успел организовать постройку одной блиндплощадки в депо Пятихатки, но уже в апреле его откомандировали в Таганрог в распоряжение Военного Секретарства УНР для экстренного формирования бронеотрядов. Унеся ноги с Украины, Секретарство обосновалось в Москве, где 10 мая 1918 г. было ликвидировано. Сиркен как «один из лучших работников по организации броневых отрядов, техник и заведующий гаражом Секретарства», член Всероссийского Союза шоферов и автомехаников устроился инструктором-организатором в Центральную СНХ и занимался формированием губернской автосекции Тамбовского Совдепа.

В марте 1919 г. он добровольно вступил в Красную Армию и получил от Управления бронесил Южного фронта назначение на должность начальника фронтовой рембазы бронепоездов 13-й армии. Базу предстояло развернуть на заводе Металлургического Общества в Краматорске (ныне СКНЗ - Старо-Краматорский машиностроительный завод им.Орджоникидзе). Таким образом, Сиркен оказался задействован в наиболее актуальной тогда технической сфере - бронепоездном деле.

На момент формирования базы на заводе скопилось в ожидании ремонта более десятка бронепоездов. Для проведения работ была собрана группа всего из 11 рабочих, преимущественно слесарей, на основе которой в дальнейшем сложилась отличная бригада ремонтников. Огромную роль в работе базы сыграл Петр Дмитриевич Гладков - начальник бригады артремонта, артиллерист, генерал старой армии. На судьбу Сиркена он оказал немалое влияние. До того, как в июле Краматорск попал в полосу деникинского наступления, через базу прошло около 20 бронепоездов. Забрав наиболее ценное заводское оборудование, база под прикрытием бронепоезда «Гром», несмотря на потерю связи со штабом фронта, успела вывести свои эшелоны и четыре ремонтируемых бронепоезда на перегон Краматорск - Славянск, когда белые находились уже в 5 км от завода.

Остановились в Харькове на паровозостроительном заводе, но работали там недолго. Ночью, за день до сдачи города, Сиркен увел эшелоны базы в конотопские железнодорожные мастерские, однако из-за слабости имеющегося здесь оборудования через две недели они направились в сторону Брянска к посаду Бежица (станция Болва) на паровозостроительный завод. Здесь было все необходимое, как на самом заводе, так и в Брянском арсенале, но... Несмотря на то, что Сиркен выполнял функции инспектора бронесил Южного фронта (в иерархическом списке руководства бронесил РСФСР он занимал четвертое место), совмещая их с обязанностями инженера по руководству ремонтом, постройкой и формированием бронепоездов, администрация завода категорически отказалась принять на территорию предприятия прибывшие поезда. В ходе длительных переговоров с руководством завода Сиркен получил разрешение загнать два бронепоезда на заводские пути для ремонта своими силами вне цехов. Впрочем, толку от этого было мало. Только после получения телеграммы Совета Труда и Обороны (СТО) за подписью Ленина, работы без особого энтузиазма перенесли в цехи и организовали ремонтные бригады. Старшим наблюдающим за бронированием и представителем бронесил РККА на заводе был назначен Сиркен.

Пройдут годы, сочинят славные истории о вкладе Брянского завода в победу над врагами пролетариата. Реально же не все выглядело так мило. Саботаж был страшный, от забастовок до попыток устроить катастрофы на железной дороге. В ноябре 1919 г. Сиркен, обращаясь в Управление бронесил, писал: «...рабочие не представляют чистого пролетариата, в массе аполитичны, обыватели мещанского типа... перевыборы в Совет прошли удивительно вяло, чему некоторой виной здешняя компартия... Прислушиваясь к разговору рабочих, можно услышать почти явно контрреволюционные разговоры...» Были и угрозы террора. По Сиркену стреляли. Чего с голодухи не сделаешь - завод сидел на подножном корме (не без участия своего же руководства, валившего все грехи на представителя заказчика). В конце концов, в мае 1920 г. Бежицкий Совдеп объявил на заводе и в посаде военное положение. Но волнения прекратились только с переводом завода на снабжение по красноармейским нормам. Впрочем, если первокурсника хорошо кормить, это не значит, что одновременно он приобретает знания и навыки дипломника. В кадровом отношении завод был слаб. Настоящие пролетарские «проффи» ушли на фронт еще в начале Гражданской войны. Поэтому, говоря о заслугах Брянского завода в деле бронепоездного строительства, следует делать весьма внушительную поправку на роль, сыгранную краматорской бригадой - «гвардией» Сиркена,

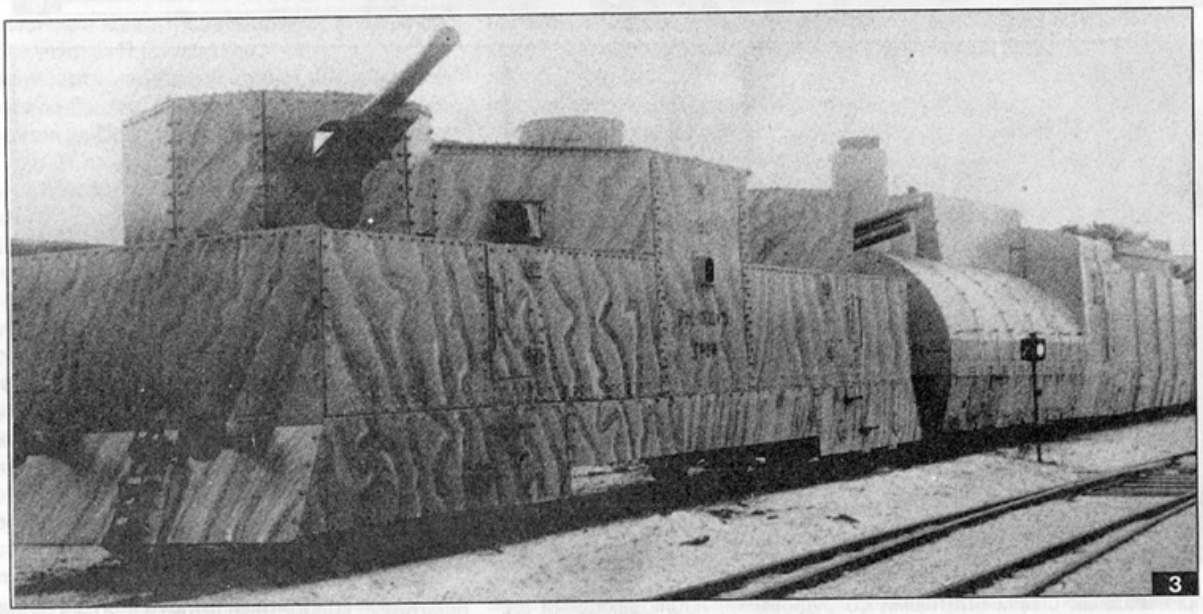


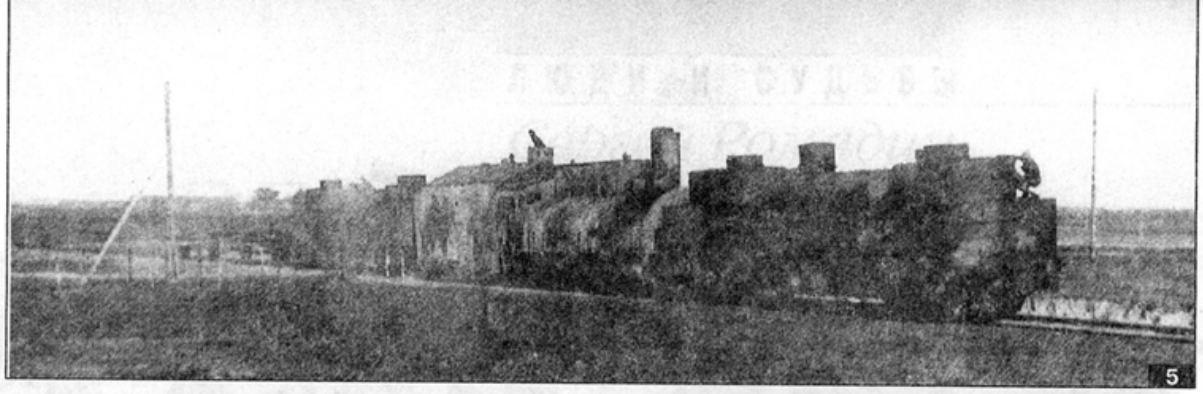
**1.** Константин Карлович Сиркен. (фото 1931 г.).

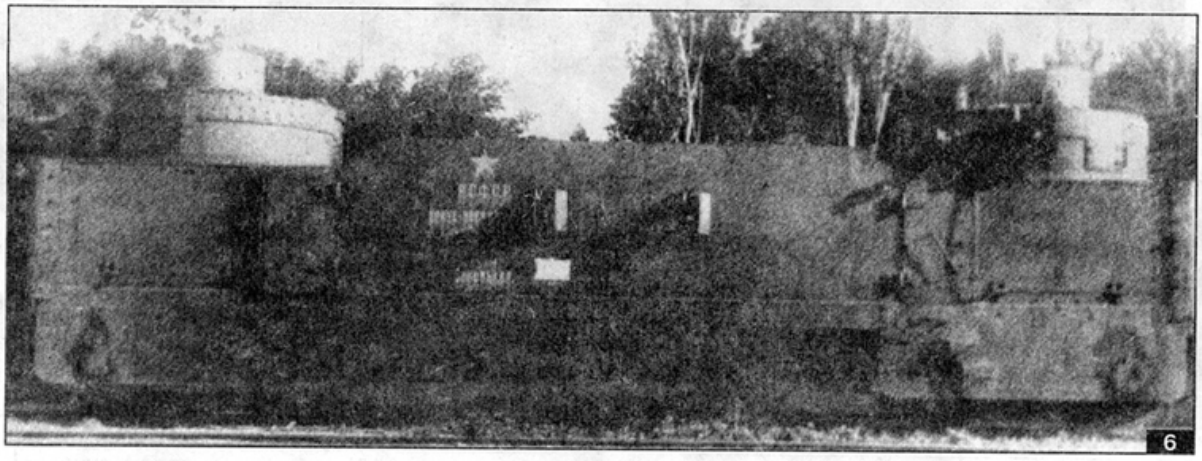
**2.** Бронепоезд № 9 (9-го желбата). 1919 г. (фото из коллекции С.Ромадина).

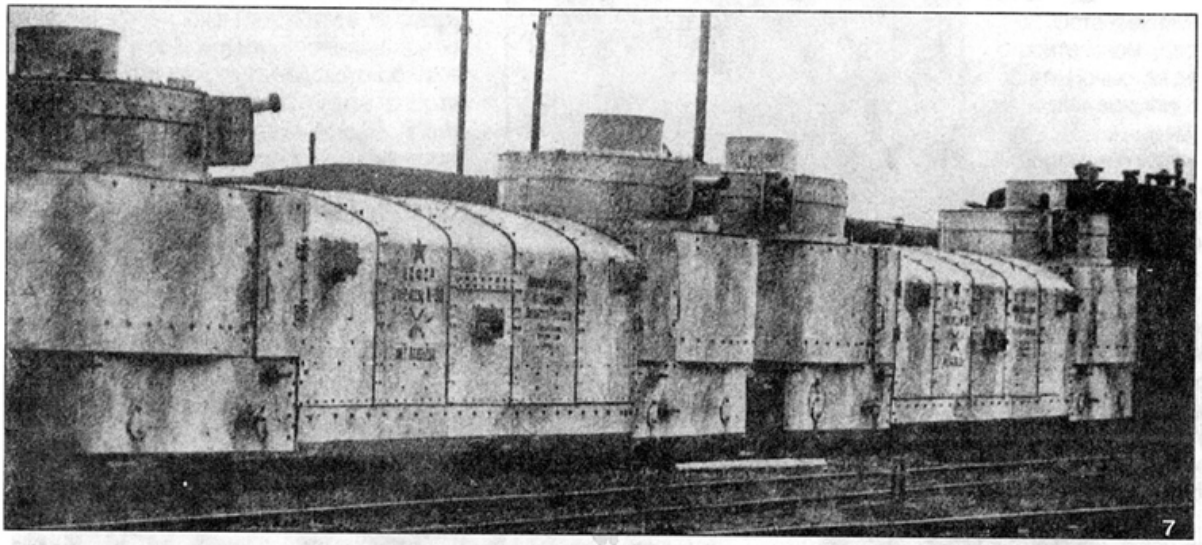
**3.** Бронепоезд № 25 «Гром». 1920 г. (фото ЦМВС).

**4.** Бронепоезд № 27 «Буря». 1919 г. (фото РГАКФД).









**5.** Бронепоезд № 22 «Воля». 1921 г. (фото РГАКФД).

**6.** Бронепоезд № 43 «Имени товарища Зиновьева». 1921 г. (фото из коллекции М.Коломийца).

**7.** Бронепоезд № 90 «Имени товарища Алябьева». 1920 г. (фото ЦМВС).

**8.** Бронепоезд № 36 ОДВА на советско-китайской границе, 1929 г. (фото ЦМВС).

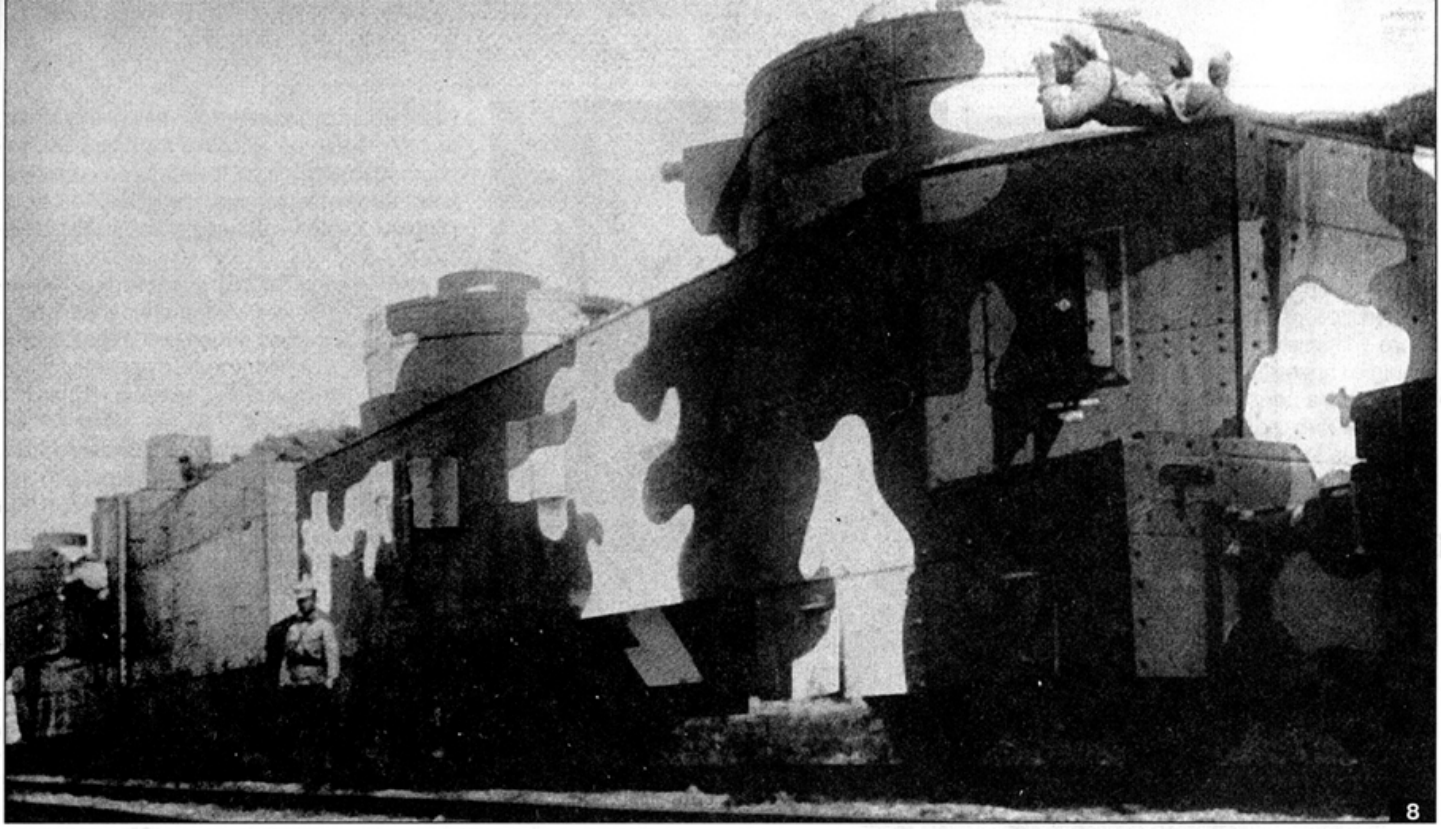
**9.** К.К.Сиркен, главный инженер СКМЗ по спецпроизводству (фото 1946 г.).

прибывшими с ним штатными сотрудниками, наблюдающими за бронированием, многочисленными рабочими-специалистами из бронепоездных команд, которых Сиркен оставлял на заводе с целью создания работоспособных ремонтных бригад. Свыше 70% работ по бронированию и ремонту бронепоездов в Брянске было выполнено бронепоездными командами. В порядке справки: оборудование бежицкими пролетариями башен для бронепоездов № 90 длилось две недели и волынилось бы дальше, но силами красноармейцев работу закончили за один день. Следует заметить, что за годы Гражданской войны сложилась особая элита - бронепоездники (красные, белые - все едино), отличавшиеся высоким уровнем технической подготовки, способностью самостоятельно оценивать ситуацию и мгновенно принимать адекватные решения. Бронепоездные команды были отлично сколочены (иначе они долго не существовали), пропитаны духом безоговорочной взаимовыручки, подчас готовы отправиться на тот свет вместе со своим бронепоездом - вполне флотский характер. Они и называли себя «братвой».

В 1965 г. старый бронепоездник, командир башни бронепоезда № 24, а затем командир бронепоездов № 4, 19 и 111 Григорий Коваленко, увидев фотоснимок Сиркена, датированный 1956 г., сказал: «О, как он изменился и постарел... жив ли и где он - мой друг по пивопитию в Бежице». Вот так, без холуйства, с одной стороны, и начальственных амбиций, с другой. Командир одной из трех башен одного из десятков бронепоездов и старший наблюдающий за бронированием. Равных последнему по должности в стране было всего двое - И.Х.Гаугель в Сормово и А.А.Иванов на Ижоре. Таковы некоторые колоритные штрихи к атмосфере, в которой складывалась центральная база бронепоездов РККА, просуществовавшая вплоть до июня 1941 г., и состоялась она не без организаторских качеств Сиркена. В Брянске проявились и его недюжинные конструкторские способности, позволившие решить краеугольную проблему бронепоездного дела тех лет - стандартизацию.

В 1918 г. бронепоезда повсеместно строили явочным порядком, где только была возможность. В итоге на фронтах действовало огромное количество (по мнению П.Д.Гладкова, в 1919 г. на всех фронтах противоборствующие стороны имели до 300 бронепоездов) разношерстных, часто неучтенных бронепоездных единиц. Большие сложности возникали в оценке имеющегося боевого потенциала, планировании боевого применения, правильном тактическом использовании, снабжении, подготовке команд, ремонте. Требовалась стандартизация бронепоездного парка. Приказом РВСР от 05.12.18 г. стихийная постройка категорически запрещалась. Однако, несмотря на принимаемые меры, «самопальные» бронепоезда втихоря строили вплоть до середины 1920 г. Но Бронеотдел Главного военно-инженерного управления (ГВИУ) занялся приведением бронепоездов к типовому виду самым серьезным образом. Львиную долю работ (свыше 70%) выполнили в Брянске. Переделке не подлежали бронеплощадки типа «С» (Сормово), «Д» (Донские), подобные им двухбашенные капитальные и ряд других конструкций, типа бронеплощадок Голяховского.

Бронеплощадки брянской (бежицкой) постройки и переделки именовались тип «Б». Особенностью их была полноповоротная



8

башенная карусельная установка конструкции Сиркена, созданная, как представляется, не без участия П.Д.Гладкова.

В этой установке мощный литой тумбовый станок нес не только орудие, но и цилиндрическую башню, которая поворачивалась одновременно с ним по горизонту. Орудийная прислуга, стоявшая на полу башни, сохраняла при этом неизменное положение относительно орудия. Для подачи боеприпасов в башню при любых углах ее поворота на всем периметре, ниже уровня перекрытия каземата, в стенках имелись большие прямоугольные отверстия. На установках турельного типа при повороте башни прислуга ходила по палубе вслед за казенником орудия, что создавало массу неудобств при стрельбе. Карусельная установка Сиркена была несколько тяжелее, но технологичнее, совершеннее всех известных систем и монтировалась на 4-осных бронеплощадках любого типа. Первые опытные образцы изготовили еще в Краматорске, используя для механизма поворота железнодорожные скаты. Серьезно усовершенствованную конструкцию одобрил бронеотдел ГВИУ и принял как стандарт для вооружения штурмовых бронепоездов. Таким образом, бронеплощадка типа «И» (Ижорская) после монтажа башенных установок Сиркена и снятия четырех бортовых пулеметов из восьми доводилась до уровня стандарта и могла рассматриваться как бронеплощадка типа «Б». В зависимости от того, какие площадки шли под переделку, брянские бронепоезда могли отличаться внешне, но ТТХ их были практически одинаковы. Элементом же, по которому безошибочно определялась «брянская рука», - карусельная башня Сиркена. Башни такого типа устанавливались и на советских бронепоездах, строившихся с середины 30-х и в начале 40-х гг. типов БП-35 и НКПС-42.

Помимо переделок, в Брянске изготовили несколько серий стандартных бронепоездов конструкции Сиркена: № 27 «Буря» (впоследствии № 52) и № 75 «Имени лейтенанта Шмидта» с бронеплощадками, оборудованными массивной центральной рубкой и коническими башнями; № 25 «Гром» и № 88 «Борец за свободу» с гранеными полубашнями (появление последних объяснялось тем, что не обеспечивалось должное вентилирование башен в боевых условиях, когда никаких норм не придерживались, и темп стрельбы взвинчивали запредельно); № 9 (9-го желбата), № 22 «Воля», № 442 «III-й Интернационал» и № 18 «Ермак Тимофеевич» с карусельными полубашнями.

Как в этих, так и в переоборудуемых бронепоездах Сиркен применял двухслойную броню с 25-мм прослойкой из стальной стружки. Снаряд срабатывал при ударе во внешний лист бронировки, стружка поглощала энергию взрыва, проникновению же осколков в каземат препятствовал второй слой.

Сиркен спроектировал универсальную пулеметную установку для вооружения переоборудуемых бронеплощадок любого типа. По простоте конструкции, при имевшихся условиях производства, и надежности наиболее совершенную из всех существовавших, ставшую единственной стандартизированной «бронепоездной пульустановкой», официально принятой на вооружение.

Он значительно усовершенствовал способы усиления рам бронеплощадок, спроектировал снарядные погреба (стеллажи) и разработал оборудование типовых бронепоездных баз. Иными словами, Сиркен комплексно решил вопрос массового приведения бронепоездного парка к принятому стандарту.

Необходимо отметить и успешное решение вопроса придания способности ведения кругового обстрела двум тяжелым площадкам ( с 6» и 8» морскими орудиями), захваченных у белых в Керчи. Подобных установок в России до этого не было, и Сиркен впервые решил эту задачу, и опять-таки, по-видимому, не без П.Гладкова. Плошадки оснастили специально спроектированными аутригерами с мощными винтовыми домкратами, которые при подготовке к стрельбе упирались в шпалы и приподнимали площадку над рельсами, снимая с них нагрузку. В 1921 г. работы были закончены, и обе площадки отправлены под Ленинград на морской артполигон. После госиспытаний 17.05.22 г. установки признали пригодными к применению в качестве 6»- и 8» железнодорожных транспортеров с круговым обстрелом и они получили наименование «Красная Москва» и «Красный Петроград».

9

6 июля 1922 г. пленум Броневого военно-технического совета под председательством А.С.Колесова избрал Сиркена почетным членом, а 1 сентября того же года Управление Начальника бронесил РККА в лице лично Г.С.Котовского вручило именной «маузер» № 178157 «К.К.Сиркену - конструктору 8» орудия Канэ на железнодорожном ходу с обстрелом 360 градусов, как поощрение за понесенные им труды на пользу развития молодого броневого дела в Пролетарской Советской Республике». Еще раньше - 9 июня - Начбронесил ходатайствовал о награждении Сиркена орденом Трудового Красного Знамени, но безуспешно.

Между тем «жизненное пространство» катастрофически сокращалось: в начале января 1922 г. в строю имелось 120 бронепоездов, в октябре 1923 - 44, в октябре 1924 - 19. Фактически бронепоездные войска были свернуты. 15 июля 1923 г. приказом Управления бронесил Сиркена откомандировали в распоряжение Главного артиллерийского управления (ГАУ), где его назначили старшим приемщиком Инспекции артприемов ГАУ, а в декабре 1923 г. районным инженером Инспекции артприемов. Он не вылезает из командировок: Брянск, Москва, Дарницкий полигон, Ленинград и т.д.

10

Во второй половине 1924 г. произошло малопонятное событие, объяснить которое возможно, разве, что через призму разгрома наркомвоенмора Троцкого и его кадровой опоры. В сентябре по ходатайству Брянского губкома, поддержанному Политуправлением Республики (ПУР), Сиркен убыл в распоряжение означенного губкома. «Подорожная», выданная ему, гласила: «без ведома ПУРа переход на другую работу не допускается». Начальник ГАУ РККА Сэдлуцкий от лица службы выразил Сиркену прощальную благодарность. «Я здесь не буду перечислять всех заслуг К.К.Сиркена перед родным броневым делом, - говорилось в приказе. - Сослуживцы броневики знают, что нет той отрасли броневого дела, где бы тов. Сиркен не приложил своих знаний и сил. Ныне, расставаясь, хотя и временно, я считаю своей прямой обязанностью выразить...» и т.д. И спеца такого уровня уволили из армии и держали на заурядной работе - начальником тракторного цеха и замдиректора по труду завода «Профинтерн», директором вагоностроительного завода им.Урицкого. В эти годы Сиркен в порядке хобби разработал автолыжный тропоход, аэросани тяжелого типа, зенитную пулеметную установку на повозке грузоподъемностью 0,75 т.

В конце 1928 г. Клим Ворошилов извлек Сиркена из «цивильного нафталина» и назначил директором артиллерийского завода № 13, а в январе 1930-го в составе комиссии Высшего совета народного хозяйства (ВСНХ) по закупке машин и технологий отправил в загранпоездку с целью изучения танкового производства в Германии, Франции, Англии, Чехословакии, США. По возвращении его назначили главным инженером, а затем начальником танкового отдела завода «Большевик».

Когда Сиркен пришел на «Большевик», там серийно выпускали танк Т-18 и разрабатывали более совершенный Т-19. 16 и 23 января 1931 г. состоялись рабочие заседания комиссии под председательством начальника Технического управления УММ РККА Г.Г.Бокиса, вопросу о выборе типа легкого пехотного танка (Т-19 или 6-тонный «Виккерс») для развертывания массового производства на базе мощностей строящегося СТЗ. От «Большевика» присутствовал К.Сиркен. Его позиция выделена особым мнением, которое в принципе совпадало с выводами комиссии. Т-19 горел по всем статьям. «Виккерс» был на порядок проще и технологичнее буквально во всем. Поскольку речь шла о баснословных объемах производства - 13.800 танков в год (мировая революция дело серьезное), то уже 6-цилиндровый двигатель на Т-19 против 4-цилиндрового на «Виккирсе» подписал «смертный приговор» своему «хозяину» (трудоемкость и объем подгонок, вероятность брака для картера, поршней, коленвала, распредвала и т.д.).

Заслушав 13 февраля 1931 г. доклад начальника УММ РККА И.Халепского, РВС СССР постановил принять на вооружение 6-тонный танк «Виккерс» под индексом Т-26, как основной танк общевойсковых соединений и танковых частей РГК, то есть массовый танк сопровождения пехоты и количественного усиления стрелковых соединений при прорыве оборонительных полос. Однако осваивать Т-26 предстояло не СТЗ, упорно не выходившему на проектную мощность по выпуску тракторов, а танковому производству завода «Большевик», которое выделялось в самостоятельный завод № 174 им.Ворошилова. Директором завода назначили К.Сиркена. 1 мая 1932 г. «За заслуги специального характера» ВЦИК СССР наградил его орденом Красной Звезды за № 21, что означало - возглавляемое Сиркеном предприятие впервые в СССР, да, по сути, и в мире, освоило массовое производство танков и вышло на уровень устойчивого выполнения производственной программы. К концу года армия получила свыше 1.000 Т-26.

На XII съезде ВКП(б), характеризуя успехи танкостроения, Ворошилов заявил - «мы имеем сейчас неплохих специалистов танкового производства» и, перечисляя по просьбе Сталина по-фамильно, назвал, в частности, Сиркена.

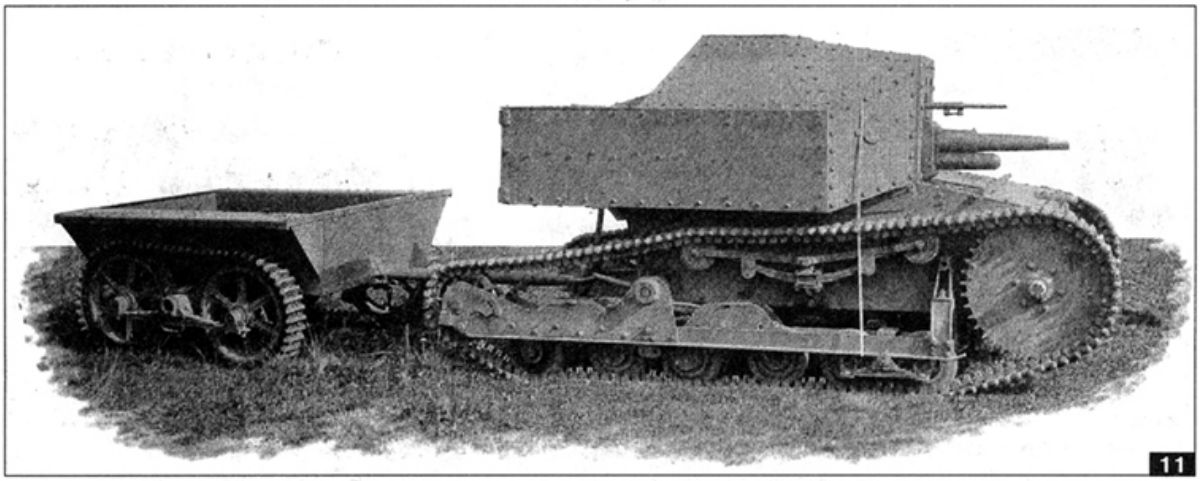
Наряду с организаторской деятельностью, в эти годы Сиркен участвовал в разработке танкетки Т-23, спроектировал два варианта 37-мм САУ на шасси танкетки Т-27. Последние хорошо известны, но мало кто знает автора. Разработал малоизвестный проект лафет-танка, так называемой системы Сиркена-Шаврова. Он поступил на рассмотрение ГАУ РККА в начале 1930 г. с препроводительной запиской командующего ЛВО Тухачевского, в которой тот со свойственной ему манерой бежать впереди паровоза указывал на возможность использования данного принципа для орудий калибра 12» и 14», хотя проект предусматривал использование лишь 120-мм орудия. Система представляла собой гусеничный транспортер, оперативная переброска которого происходила по железной дороге с подводом железнодорожных тележек, а тактическое перемещение - на гусеницах. Причем орудийная секция массой 32,7 т приводилась в движение силовой секцией на отдельной повозке массой 40 т. ГАУ отметило: угол горизонтального обстрела при стрельбе с железнодорожного полотна 15 градусов совершенно недостаточен для такого калибра; открыт вопрос использования существующих мостов в случае передвижения вне железной дороги (даже стратегические мосты нулевого класса такой нагрузки не держали); в целом система чрезмерно дорога (250 тыс. руб.) для калибра 120-мм и не увязана с ТТТ Штаба РККА, предъявляемыми к установкам подобного рода. В отношении рассуждений Тухачевского о 12» и 14» ГАУ мягко выразило свое недоумение.

В ноябре 1932 г. Сиркена назначили первым заместителем председателя треста «Спецмашиностроение» по технической части и он отбыл в Москву, однако через год, по ходатайству Ворошилова, был переведен на должность районного инженера АБТВ при Управлении бронетанковыми заводами Ленинграда. В этот период он работал над оборудованием подводного вождения танков. Специфика и сложность работы заключались в том, что требовалась не уникальная экспериментальная конструкция для проверки самой идеи преодоления танками водных преград по дну, а дешевый простой надежный комплект и методика его использования в строевых частях. Испытания Т-26ПХ дали обнадеживающие результаты. Однако эти работы, проводившиеся в СССР впервые в мире, вскоре свернули.

Итак, очевидно, человек на своем месте, зачем дергать, но... он потребовался Ленинградскому обкому партии. Сиркена уволили из армии и направили на завод «Большевик» начальником внешнего монтажа и начальником цеха № 46. В третий раз Сиркен оказался в числе пионеров. По оценке начальника Артуправления ВМФ контр-адмирала Егорова, под его руководством были проведены «высококачественно и в срок крупные монтажные работы по сборке впервые изготовленных в СССР крейсерских башен, модернизация 12» башен на форте Красная Горка и ряд ремонтных и монтажных работ на Балтийском, Черноморском и Тихоокеанском флотах». Можно предположить, что Сиркен, в частности, курировал изготовление и монтаж 180-мм трехорудийных башенных установок МК-3-180 крейсеров «Киров», «Ворошилов», «Максим Горький», «Молотов» и 152-мм трехорудийных башенных установок МК-5 крейсеров типа «Чапаев». Во всяком случае, когда на Старо-Краматорском машиностроительном заводе развернулось строительство цеха для сборки башен МК-5, распоряжением наркома вооружений Ванникова, в мае 1938 г. Сиркена направляют в Краматорск в качестве начальника спецуправления СКМЗ с задачей организации производства башен. Фактически работа была сделана, но... в 1941 г. в Краматорске все,

**10.** К.К.Сиркен на пенсии (фото 1956 г.).

**11–14.** САУ на базе Т-27 конструкции К.Сиркена с разной подвеской и разными ваниантами вооружения (фото 1931 г.).



11

что успели сорвать с фундаментов, эвакуировали, остальное второпях взорвали. Первоначально Сиркен оказался в Иркутске, а в начале осени 1942 г. был откомандирован в Комсомольск-на-Амуре на завод № 199, где в должности заместителя главного инженера по морскому вооружению и освоению новых видов вооружения, занимался организацией сборки и монтажа башен, командно-дальномерных постов на крейсерах «Калинин» и «Каганович», за что вторично был награжден орденом Красной Звезды.

В эти годы старый «броневик» не забыл своих корней и спроектировал оригинальный противоминный катковый танковый трал, допускавший прокладку проходов по криволинейной траектории, то есть маневрирование на минном поле.

В августе 1945 г. Минсудпром передает Сиркена в Минтяжмаш, который планировал восстановление производства морских башенных артустановок на СКМЗ. Артуправление ВМФ характеризовало Сиркена, как «весьма ценного специалиста по морской артиллерии». 14 мая 1951 г. главному инженеру СКМЗ по спецпроизводству К.К.Сиркену за коренное усовершенствование методов производства была присуждена Сталинская премия.

Летом 1956 г. Сиркен вышел на пенсию, но вскоре жизнь заставила его обратиться к Ворошилову с письмом: «*... мне 60 лет, состояние здоровья вынуждает уходить на пенсию, опереться не на кого. Старший сын Олег, штурман бомбардировочной авиации, погиб при защите Ленинграда, сын Игорь вернулся с фронта инвалидом. Так что я оказываюсь в тяжелом материальном положении и вынужден обратиться лично к Вам, дорогой Климент Ефремович, с убедительной просьбой дать мне характеристику о моей работе, которая дала бы возможность получить Республиканскую персональную пенсию и спокойно дожить последние годы своей жизни.*

*Обращаюсь именно к Вам потому, что Вы больше всех знаете о моей работе в области освоения танкового производства в СССР и других работ по вооружению РККА боевой техникой.*

*Одновременно прошу Вас, если явится возможность, разрешить мне может быть в последний раз, встретиться с Вами.*

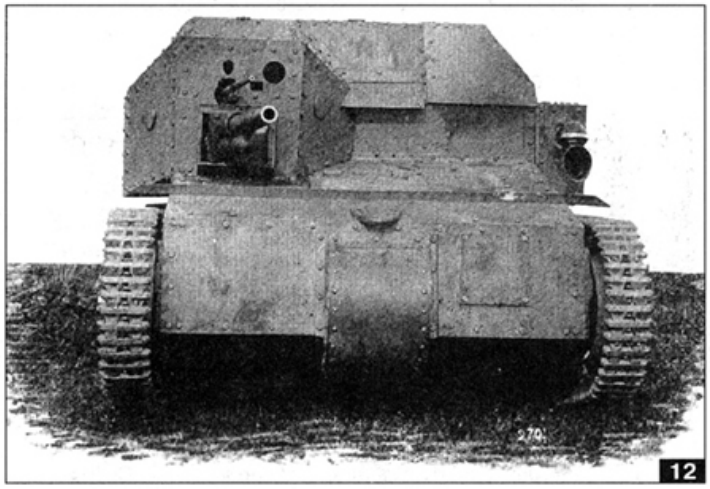
*С коммунистическим приветом.*

*Преданный Вам К.К.Сиркен*»

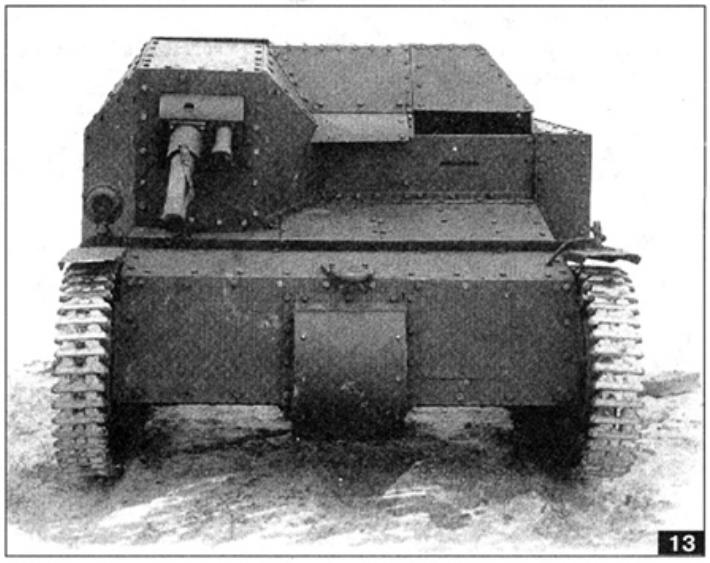
И Клим не подвел, помог. Клим все помнил.

Тем временем крейсера, забравшие у Сиркена 20 лет жизни, отправляли на слом. «Затрещали кости» и у танковых войск, авиации, артиллерии. Вряд ли при этом душевное состояние Сиркена оставалось спокойным. Более того, донимала астма. С апреля 1959 г. приступы настолько усилились, что без кислорода уже не обходилось. В начале 1960 г. - инсульт. Он выкарабкался, чтобы вновь свалиться от астматических удуший. Инъекции следовали через каждые 2-3 часа днем и ночью. Роковым стал 1963 г . - паралич с потерей речи, постепенное восстановление функций, новый паралич. 7 октября смерть жены, о чем ему не скажут, - говорить было бесполезно и немилосердно. 31 октября Сиркена навестил старый приятель Гонтарев. Что видит он: «Лежит живой труп, обе ноги и левая рука парализованы. Никого не узнает, ничего не говорит. Врачи объявили, что он постепенно отходит, то есть умирает, и они бессильны чем-либо ему помочь».

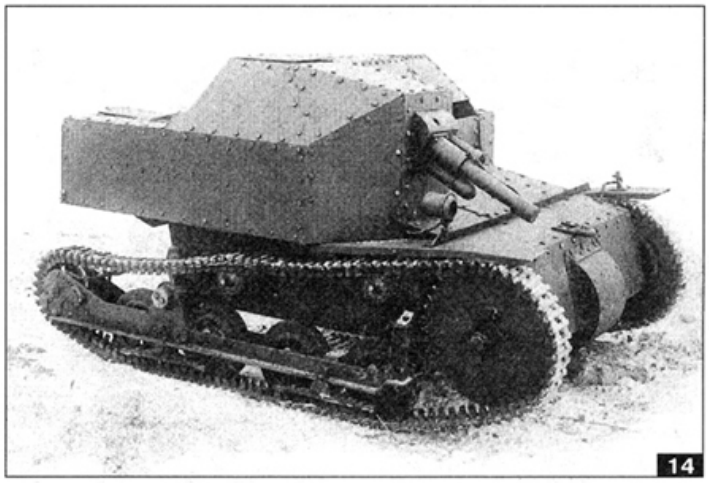
6 ноября 1963 г. Краматорск хоронил Сиркена. Хоронил достойно. Однако не было здесь ни тех тысяч бойцов, сражавшихся на бронепоездах, сработанных Сиркеном, ни десятков тысяч танкистов воевавших на запущенных им в производство Т-26, ни тысяч моряков. Все осталось в прошлом.



12



13



14

За пределами статьи в «Танкограде» осталась масса вопросов, связанных с работами К.К. Сиркена в военно-технической сфере и обстоятельствами его жизни. Кроме того, формат этого популярного издания не предполагал, по крайней мере на момент публикации, к примеру, ссылок на источники. Сейчас же, пользуясь случаем, хочу выразить благодарность за оказанную помощь в работе по данной теме:

дочери Константина Карловича Сиркена – Людмиле Константиновне (Захаренковой);

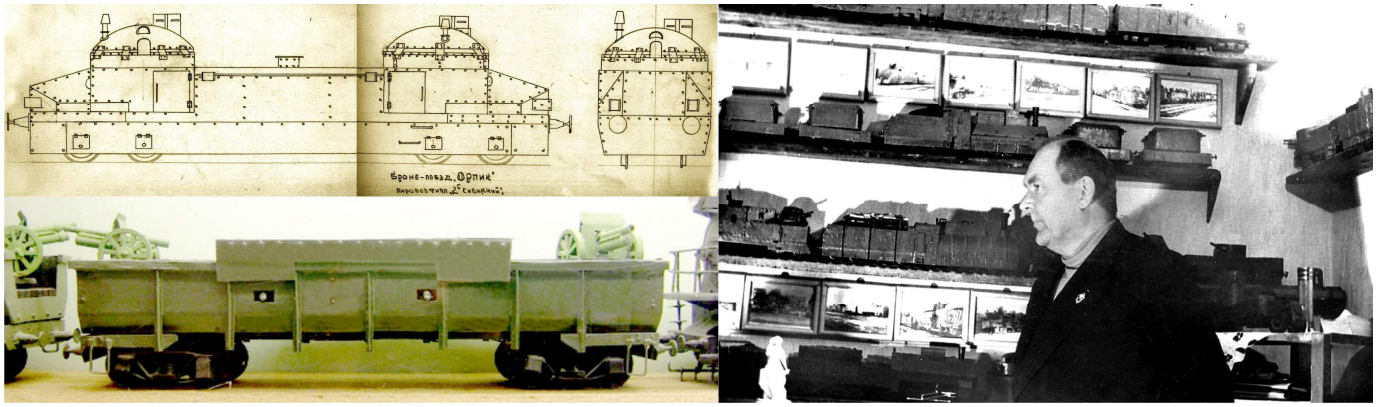
директору Краматорского городского краеведческого музея Наталье Евгеньевне Волошиной;

быв. директору музея истории Старо-Краматорского машиностроительного завода (СКМЗ) Надежде Дмитриевне Шляхтиченко;

краеведу Владимиру Федоровичу Коцаренко;

сотруднику архива Военно-исторического музея артиллерии, инженерных войск и войск связи (Ленинград, вторая половина 90-х) – Сергею Васильевичу Карпущенко;

светлой памяти Анне Петровне Дикой – супруге Анатолия Ивановича Дикого, который видимо первым в СССР обратился к вопросам истории бронепоездов (БП) периода гражданской войны и реконструкции их внешнего облика (г. Константиновка, Донецкой обл.).



Иллюстративный блок 1.

*Как бы теперь сказали: «Мир А.И. Дикого» - Анатолий Иванович в своем доме-музее (справа), вычерченный им эскиз модели мотоброневагона (вверху слева) и изготовленная в масштабе 1:35 модель бронеплощадки (БПл). Первое фото и эскиз из коллекции С. Ромадина, фото модели из экспозиции железнодорожного музея в Санкт-Петербурге (заимствовано в Интернете без ссылки на источник, за что прошу снисхождения у автора фото и администрации сайта).*

*Во второй половине 90-х годов модели, выполненные А.И.Диким, и его фотоальбомы приобрел музей истории железнодорожного транспорта при Ленинградском институте инженеров железнодорожного транспорта – подробности в последующих комментариях к другим публикациям).*

***

Create PDF files without this message by purchasing novaPDF printer (http://www.novapdf.com)

Иллюстрация 2

*Краматорск буквально «нашпигован» заводами. Практически все они выстроены в ряд вдоль реки Казенный Торец, водозабор из которой для технологических нужд явился в свое время серьезной гидротехнической задачей. Два из них машиностроительные.*

*1. СКМЗ (см. фрагмент аэрофотосъемки промышленной панорамы Краматорска, (П.В.Трофимюк с борта Як-18Т, фонды Отдела маркетинговых коммуникаций НКМЗ) примерно треть завода видна на дальнем плане) - Старо-Краматорский машиностроительный завод имени Орджоникидзе в прошлом именовался как заводская группа - Машиностроительный, Литейный, Чугуноплавильный, Сталелитейный и Прокатный заводы при станции Краматорская или Заводы Краматорского металлургического общества. На местном сленге – «Старый» завод. «Старым» он стал, когда построили новый гигантский НКМЗ.*

*2. НКМЗ (передний и средний планы панорамы) - Ново-Краматорский машиностроительный завод (имени Сталина, затем имени Ленина).*

*Специальное производство этих предприятий во времена СССР было ориентировано следующим образом:*

*СКМЗ – а) до 1941 морские башенные установки, б) после войны – морские башенные установки, береговая артиллерия, затем транспортное оборудование ракетных комплексов;*

*НКМЗ – а) до 1941 работы в области морской и железнодорожной артиллерии предельных калибров, артиллерия большой мощности РГК; б) с восстановлением предприятия и в последующие десятилетия – наземное оборудование ракетных комплексов космического и боевого назначения, защитные сооружения шахтных пусковых установок, опорно-поворотные и антенные устройства РЛС раннего обнаружения, машины и агрегаты ракетных комплексов ПРО и ПВО, транспортное и пусковое оборудование самолетов-снарядов, инженерные машины разграждения и прочее.*

**Периодизация бронепоездной истории СКМЗ.**

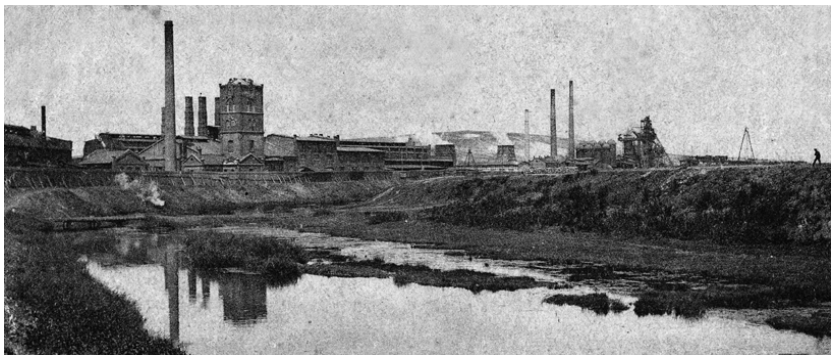


Иллюстрация 3.

*Металлургический завод Фицнера и Гампера. Общий вид в начале прошлого века (полиграфическое издание фото из фондов Краматорского городского краеведческого музея)*

Краткая справка о становлении предприятия.

В мае 1892 решением состоявшегося в Сольцах собрания «Высочайше утвержденного акционерного общества котельных и механических заводов В. Фицнер и К. Гампер» на поиски места для строительства нового завода был послан инж. М. Хоржевский, обладатель всего 18 акций на сумму 25 тыс. р. В итоге потомок графа Николая Таранова продал акционерному обществу «В. Фицнер и К. Гампер» 541 десятину земли в районе станции Краматорская Курско-Харьковско-Севастопольской железной дороги.

Предприятие начало функционировать 22.09.1896 как машиностроительный (механический) завод акционерного общества «В. Фицнер и К. Гампер» при ст. Краматорской. Предприятие располагалось на левом берегу р. Казенный Торец, у самого устья ее притока – р. Маячка, в одной версте от названной станции.

Построен как специальный машиностроительный завод для обслуживания южной металлургической и каменноугольной промышленности. В 1897 полностью закончили строительство основных цехов. В кузне поставили ряд наковален на 300 пар кузнецов и два 100-

Create PDF files without this message by purchasing novaPDF printer (http://www.novapdf.com)

пудовых молота. В центре цеха устроили нагревательную печь с ручным дутьем. Кранового оборудования не было.

В 1899 – 1901 строятся доменные печи с целью создания собственной сырьевой базы. В 1909 – 1910 сооружаются мартеновский и прокатный цеха. В конечном счете, взятый в целом Краматорский завод стал представлять собой комбинат двух заводов – металлургического и машиностроительного. Последний получал основные материалы (литейный чугун, мелко- и среднесортовое железо, литье, стальную болванку и обжатую заготовку) от металлургической части. Листовое железо, кокс, уголь, антрацит, цветмет и все вспомогательные материалы подвозили по железной дороге через станцию Краматорская. Предприятие специализировалось на поставке котлов для двора его Императорского Величества и различных учреждений Морского ведомства. Начиная с 1902 по заключении договора с германской фирмой «Демаг» о техническом содействии основной специальностью завода становится выпуск прокатных устройств, адьюстажей к ним и различных металлообрабатывающих станков.

04.01.05 завод заключил соглашение с германской фирмой «Борзиг», являвшейся акционером завода, о выпуске на русский рынок паровых машин, компрессоров, насосов, гидравлических прессов по документации фирмы «Борзиг». Целевым образом для рудников Донбасса изготавливались паровые машины, электролебедки, металлоконструкции надшахтных зданий, копры.

Очевидно, что завод технологически и по характеру освоенной номенклатуры был вполне пригоден для выполнения работ по восстановлению БП.

**1-й период**

Ремонтно-восстановительные работы на матчати, принадлежавшей войскам УНР. Пока фиксируется БП «Тарас Бульба». Восстановление начато 29.05.18.

**2-й период**

1. Первый краматорский рабочий блиндированный поезд (БлП) «Карл и Роза».

Оборона красными направления и района, когда 20.12.18 на районном съезде Ревкома был сформирован красногвардейский отряд численностью 200 штыков под командованием Георгия Лисицкого и Терентия Руденко. Параллельно в механическом цехе по эскизам Кобазева форсированным образом построили первый БлП в составе двух блиндированных площадок (БлПл) - «Карл Либкнехт» и «Роза Люксембург». Обобщенно именовали «Карл Либкнехт и Роза Люксембург» или «Имени Карла Либкнехта и Розы Люксембург», но обычно кратко «Карл и Роза». Блиндирован металлическими щитами и мешками с песком, вооружение - 6 станковых пулеметов и пушка (разночтение: 2 пушки).

За ним числился удачно проведенный 08.02.19 бой с БП «Генерал Корнилов». Противник был серьезный. Команда «Генерала Корнилова» обладала значительным боевым опытом и хорошо знала район боевых действий. В течении всего января этот БП эффективно работал по переменно на четырех ветках, отходящих от узловой ст.Никитовка, взаимодействуя с подразделениями Дроздовского, а затем Корниловского и Марковского полков, принимая активное участие в многократных атаках и захватах ст.Константиновка, ст.Бахмут, ст.Дебальцево и получил 19 прямых снарядных попаданий. С «Карлом и Розой» вышла неудача. Этот БлП поддерживал 12-й партизанский полк, действуя на линии Бахмут – Никитовка, стоял в выемке и когда «Генерал Корнилов» показался со стороны Курдюмовки, внезапно открыл прицельную стрельбу из лобового орудия (наводчик Литвиненко). Первым выстрелом на «Генерале Корнилове» была сбита дымовая труба, как следствие упала тяга, и бронепоезд вышел из боя.

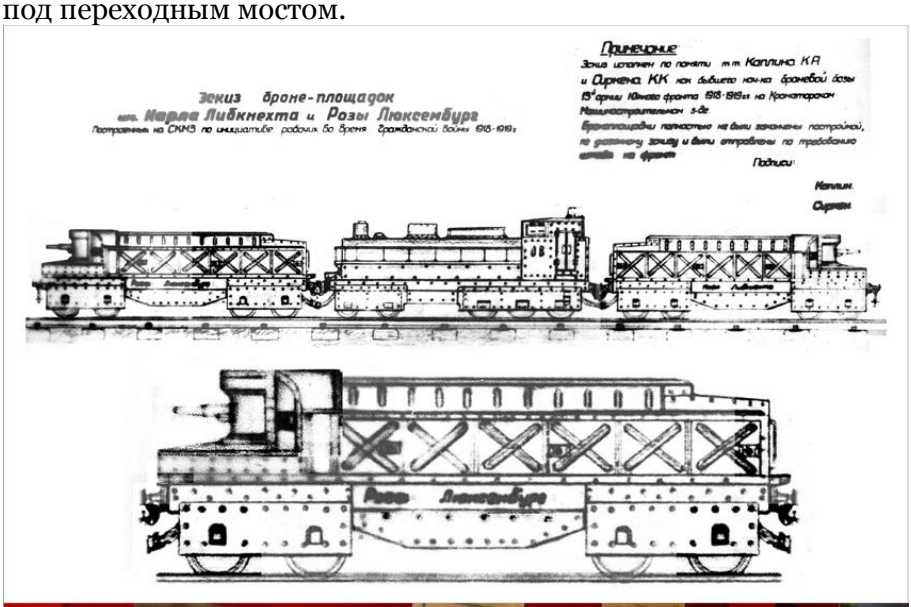
В отношении внешнего облика «Карла и Розы» сказать что-либо определенно пока невозможно. Видимо он не значился в реестрах центральных броневых органов. Попытки краеведов получить документальную информацию из московских архивов, в частности ЦГАСА, не давали положительных результатов. В ответах рассматривался либо БП №60 «Карл Либкнехт» («имени Карла Либкнехта»), либо БП №10 им. Розы Люксембург, значившиеся в списках бронеотдела ГВИУ.

2. Второй краматорский рабочий блиндированный поезд

Постройка второго БлП происходила уже при подходе противника к Краматорску. Предполагая, что лобовой удар вдоль железной дороги, пересекающей Краматорск с юга на север, будет сочетаться с обходом города с востока/запада и выходом в тыл обороне, Ревком завода решил построить еще один БлП для усиления южного направления и прикрытия в случае необходимости тылового северного. Все дело заняло 6 дней усиленной работы. Определенные сложности доставил ремонт 4 трофейных пушек лишенных замков - токарный станок крутили вручную попеременно команды в 20 чел. В первом же бою этот БлП был встречен двумя хорошо

Create PDF files without this message by purchasing novaPDF printer (http://www.novapdf.com)

вооруженными неприятельскими БП и подбит. Заводской отряд Красной гвардии оставил ст.Краматорская противнику и отступил к Лиману, где и занял оборону. Начальника вокзала и районного комиссара путей сообщения Павлича за предоставление красногвардейцам паровоза белые повесили под переходным мостом.



Иллюстративный блок 4

*Представленный в городском краеведческом музее эскиз и выполненный на его основе макет «Карла и Розы» требуют весьма критического отношения. Однако заметим, что за прошедшие более полувека, и они приобрели самостоятельную историческую ценность (фото модели – Тамара Ромадина). Не вдаваясь в нюансы, отметим хотя бы то, что:*

*- изображен не блиндированный поезд, а бронированный капительной постройки, причем авторы эскиза наградили образ бронеплощадки чертами, заимствованными от нескольких БП и ассимилировали их с известным пониманием дела.*

*- тяга «Карла и Розы» - заводской маневровый паровоз-танк (безтендерный паровоз с водяным танком и угольным бункером, расположенными консольно вдоль парового котла). На эскизе паровоз, напоминающий паровоз-танк, но странной колесной формулы, да еще с надписью «О$^{В}$», Как известно, «О$^{В}$» товарный линейный паровоз колесной формулы 0-4-0.*

*В 1956 была сделана еще одна коллективная попытка восстановить облик «Карла и Розы». Этот вариант вызывает меньше сомнений, и хотя грешит массой издержек, может рассматриваться, как наиболее близкий к реально существовавшему БлП. Его обнародование предполагает иной характер публикации.*

**4-й период**

Организация и функционирование на заводе броневой базы (в некоторых источниках числится артиллерийской) именуемой: Авто-броневой базой 13-й армии; Броне-базой 13; Бронепоезд-авто-базой 13-й армии. Угловой штамп гласит: «Р.С.Ф.С.Р. Броне-поезд-авто-база XIII армии. Управление броневыми силами южного фронта» (буква «ю» в слове «южного» - строчная).

Create PDF files without this message by purchasing novaPDF printer (http://www.novapdf.com)

Сиркену удалось наладить работу базы в предельно короткий срок, обеспечив минимальный топливный резерв и продовольственный запас за счет бартерных сделок с крестьянами и угольщиками, стартовым капиталом в которых послужил имевшийся на заводе запас сельскохозяйственных борон. Вся затея обошлась в 6 тыс. единиц. Первые эшелоны, посланные на шахты за углем, насчитывали 25 вагонов. В качестве тяги использовали бронепаровозы стоявших под ремонтом БП. Через несколько дней получили еще 60 вагонов угля.

Заводской гудок оповестил округу о начале работ 22.09.1919.

Завод находился в прифронтовой зоне – линия боевого соприкосновения проходила в районе Константиновки, а затем и того ближе – в районе Дружковки (в 12 – 20 км).

Вот четыре темы в истории БПАБ-13, каждую из которых в рамках имеющейся информации можно определить в число основных с целью более глубокой проработки:

1. Из воспоминаний К.К.Сиркена: «…прошло через ремонт 20 бронепоездов, и их артиллерия… Были изготовлены новые бронепоезда с усовершенствованной материальной частью артиллерии, допускавшей стрельбу по зенитным целям. Таких было построено 4 бронепоезда». Но строительства новых БП база не вела (по крайней мере, таковые, как боевое целое пока не найдены). Занимались только устранением боевых и эксплуатационных повреждений, а главным образом ремонтом артиллерийской части. В данном случае Сиркен имел в виду, видимо, четверку БП, на которой были установлены некие «наземно-зенитные орудия». И вот что, видимо, скрывается за этим курьезным словосочетанием.

2. Принципиальное решение оригинальной конструкции бронепоездной орудийной башни, названной в последствие башней карусельного типа, было найдено К.К.Сиркеном в те месяцы, когда база дислоцировалась в Краматорске. К.К.Сиркен: «Однако отсутствие материалов и нужного оборудования сильно тормозило работу. Работал только литейный цех, который отлил несколько тумб для первых опытных образцов установки. Для поворотного механизма мы использовали скаты железнодорожных разбитых вагонов. Одно вагонное колесо, срезанное с оси, крепилось наглухо к неподвижной тумбе, установленной неподвижно на полу бронеплощадки. Второе колесо с осью ложилось на первое, а между ними укладывались шесть роликов, закрепленных в сепараторе, для уменьшения трения при повороте верхнего колеса. Колесная ось входила в кронштейн тумбы и закреплялась через буферную пружину. К верхнему поворотному колесу болтами крепился лафет орудия со срезанным хоботом. Установка могла поворачиваться на 360°, а угол возвышения ствола доходил до 28°» Видимо это и есть те самые «наземно-зенитные орудия». Несомненно, главным в этой «конструкторской находке» следует считать использование бросовых материалов, в изобилии имеющихся в любом депо. Уже в Брянске конструкцию доведут до серийного уровня. По сути, она представляла башенный орудийный модуль, легко интегрируемый в структуру любой БПл. Именно выпуск, прежде всего, башен этого типа позволит начать в Брянске приведение разношерстного бронепоездного парка к стандартизованному виду. Карусельные башни состояли на вооружении советских БП вплоть до появления машин типа БП-43.

3. Роль в работе базы П.Д.Гладкова и судьба этого человека в целом.

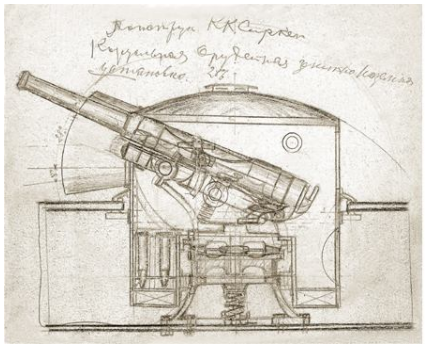
4. Набор цитат из П.Д.Гладкова: «Мы начали нашу работу на Краматорском заводе… завком помог подобрать бригаду (преимущественно из слесарей) в 11 человек… пришлось работать по постройке и переоборудованию бронепоездов на Краматорском заводе, в Харькове, в Конотопских железнодорожных мастерских, на Брянском паровозостроительном заводе. По всем этим местам разъезжала набранная в Краматорске бригада рабочих-специалистов…

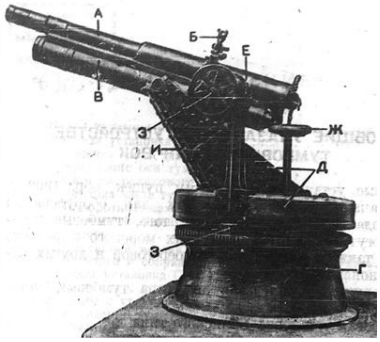
…ощущалась необходимость возможно быстрее привести в порядок материальную часть наших бронепоездов, добиться однообразия в их типах… Разрешением этих задач и занялась наша бригада, путешествуя с завода на завод… Краматорская бригада построила и переоборудовала свыше сотни бронепоездов… Брянские бронепоезда (конструкция нашей бригады) имели…»

Это, между прочим, не много не мало расширяет авторство бронепоездного стандарта типа «Б» и предполагает относить его не только исключительно на счет К.К.Сиркена, но учитывать неким образом вклад рабочих с завода Фицнера и Гампера, а также косвенно указывает и на самого П.Д.Гладкова. Названное им количество рабочих – 11 человек преимущественно из слесарей - конечно недостаточно, чтобы числить за ними постройку и переоборудование более сотни бронепоездов. Здесь видимо следует говорить о ядре бригады, которое теперь представляется возможным назвать поименно: Литвиненко Венедикт Иванович (слесарь, возглавлял всю группу), Шестопалов Константин Васильевич, Черкащенко Василий Григорьевич, Клюев Петр Петрович, Лисицкий Григорий Трофимович, Богатырев Иван Александрович,

Create PDF files without this message by purchasing novaPDF printer (http://www.novapdf.com)

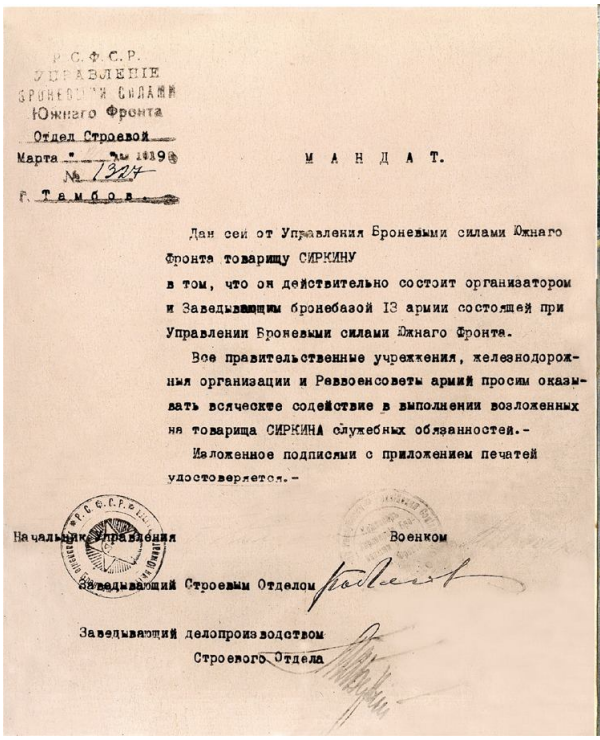
Шестопалов Денис Васильевич, Бородай Александр Иванович, Любим Петр Григорьевич, Головин Петр Григорьевич, Щука Иван Васильевич.






Иллюстративный блок 5 *(из коллекции С. Ромадина)*

*Слева рисунок принципиального устройства бронепоездной карусельной башни выполненный К.К. Сиркеном, справа изображение тумбовой бронепоездной орудийной установки обр. 1931 брянского типа («Руководство службы»).*



Р.С.Ф.С.Р.
УПРАВЛЕНІЕ
БРОНЕВЫМИ СИЛАМИ
Южнаго Фронта
Отдел Строевой
Марта " " 1919 г.
№ 1324
г. Тамбов

МАНДАТ.

Дан сей от Управления Броневыми силами Южнаго Фронта товарищу СИРКИНУ в том, что он действительно состоит организатором и Заведывающим бронебазой 13 армии состоящей при Управлении Броневыми силами Южнаго Фронта.

Все правительственные учреждения, железнодорожныя организации и Реввоенсоветы армий просим оказывать всяческое содействие в выполнении возложенных на товарища СИРКИНА служебных обязанностей.-

Изложенное подписями с приложением печатей удостоверяется.-

Начальник Управления — Военком

Заведывающий Строевым Отделом

Заведывающий делопроизводством Строевого Отдела

Иллюстративный блок 6 (*из фондов Краматорского краеведческого музея)*

*Справа - благодарственное письмо (грамота) Холст, масло.*

*Рекомендую прочитать этот «ребус» - зело колоритен. А так же обратить внимание на:*

*- датировку – март 1919. Не знаю, как объяснить, но вверху справа изображен боевой состав архитектуры БП №75 «Лейтенант Шмидт» брянской постройки (не путать с в/ч БП №15 «Имени лейтенанта Шмидта» и ее БЧ Сормовской постройки), который в марте 1919 как материальная субстанция не существовал в принципе. Его формирование, как в/ч началось в марте 1919 в Николаеве под наименованием «Бронепоезд им. т.Свердлова», но бронирование в Бежице начали по наряду Главброни с опорой на силы самой команды 24.07.1919 уже под наименованием БП «Лейтенант Шмидт».*

*- фамилия «Сиркин» здесь и в мандате, а не «Сиркен». Встречаются и другие вариации, что требует не только своего объяснения, но может сбить с толку и привязать какой-либо документ к иному лицу.*

**6-й период**

Create PDF files without this message by purchasing novaPDF printer (http://www.novapdf.com)

В конце 1919, когда Добровольческая армия Деникина оставила Краматорск, завод приступил к ремонту БП РККА. Вновь Сиркен возвращается сюда для организации работ, но вскоре его отзывают в Бежицу.

Иллюстрация 7

*К примеру, летом 1920 в Краматорске закончили ремонтные работы на прибывшем из Каменского БП №98 «Советская Россия» (из коллекции С. Ромадина, негатив получен от А.П. Дикой).*

**3-й и 5-й периоды**

На присутствии в Краматорске белых и деятельности/бездеятельности в эти месяцы завода в прошлые времена внимания не заостряли. Было не интересно ☺.

**О наградах**

**I**

Как ни странно, начнем с гиревого спорта - иллюстративный блок 8 (*фото из коллекции С. Ромадина, получено от Л.К. Сиркен*):

- Первенство России 1913 - лучший результат в рывке левой – 167 фунтов (68 кг);
- Первенство Геркулес-Клуба - Первый приз;
- Первая русская олимпиада (Киев) - Серебряная медаль;
- Первенство Петрограда (январь 1914): чистый толчок двумя руками – 113 кг, толчок правой – 84 кг (собственный рекорд), выкручивание левой – 77 кг.

**II**

Вклад К.К. Сиркена в бронепоездное дело выдающийся и в относительном и в абсолютном смыслах. Трудно назвать еще фигуру такого масштаба. Но адекватной оценки в наградном отношении он не получил:

- избран почетным членом Броневого Военно-Технического Совета;
- поскупились дать орден Трудового Красного Знамени;
- Почетная грамота РВС по случаю XX годовщины РККА.

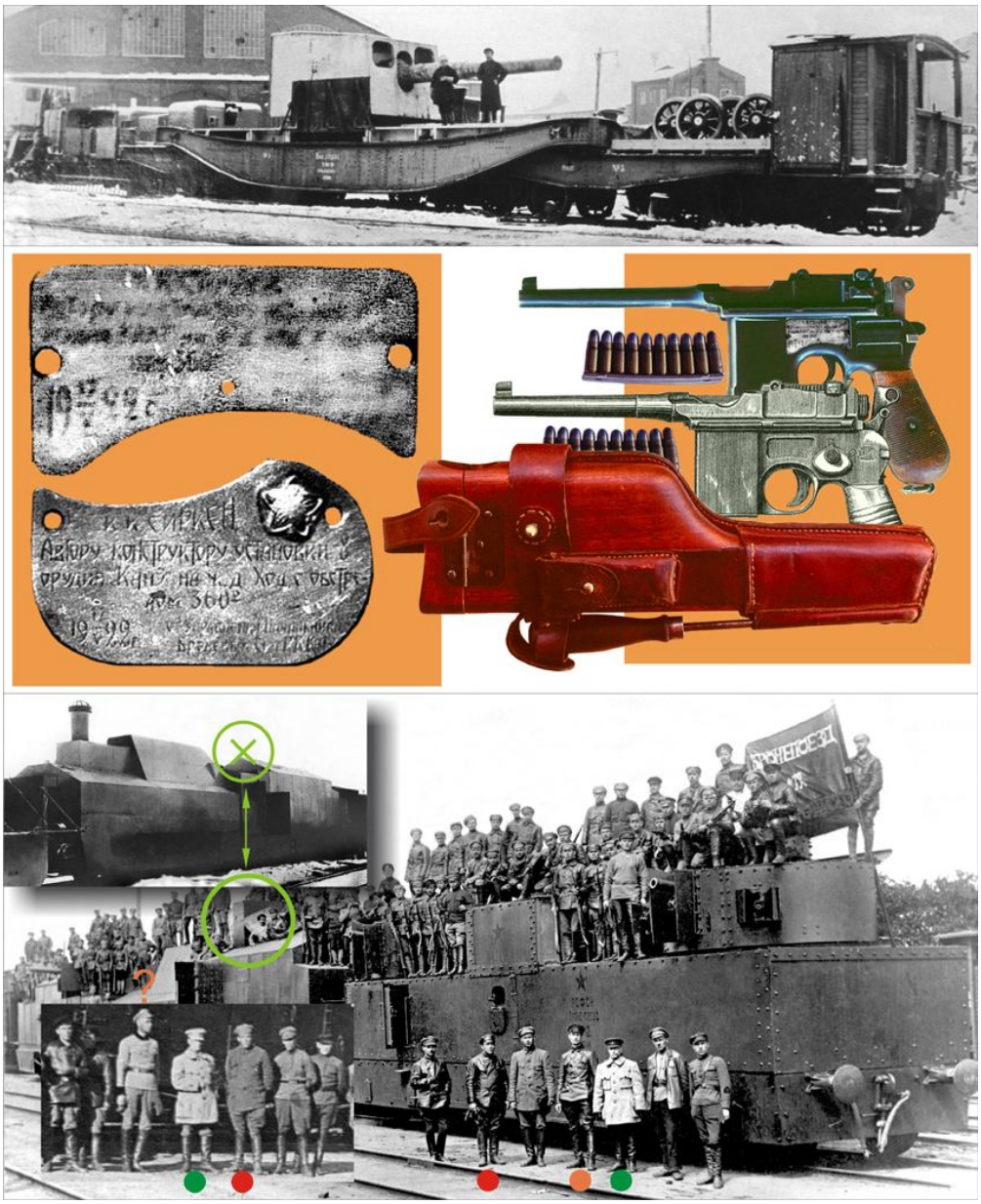
Максимум – гарнитур: именные «Маузер» (№178157), призматический бинокль (№7911) с памятными накладками и фотоснимок площадки «Красная Москва» за подписью и приложением печати Броневого управления. И это не за решение крупномасштабной проблемы стандартизации бронепоездного парка, а всего лишь за переделку двух трофейных бронеплощадок.

Конечно, пистолет - это грандиозно. Первый раз я держал пистолет еще дошкольником. Видимо не существует слов, подходящих для характеристики испытываемого душевного состояния – особый, ни с чем не сравнимый психологический опыт. «ТТ» с вынутой обоймой! Принадлежал дяде Коле (Николаю Ивановичу Морозову) - седовласому соседу по ленинградской коммуналке. Все жильцы этого 5-комнатного улья на Фонтанке знали, что он бывший шпион, специалист по скандинавским странам и, что у него есть именной «ТТ». А у Сиркена был Маузер (!!!) Был… потому, что он его сдал. Отвинтил серебряные накладки и сдал. Вот и все… все, что осталось от былой «роскоши».

Иллюстративный блок 9

Create PDF files without this message by purchasing novaPDF printer (http://www.novapdf.com)

*Надпись накладок: «К.К. Сиркену – автору-конструктору установки 8″ орудия КАНЭ на ж/д ход с обстрелом 360° 19 15-22/ V от Управления Начальника Броневых Сил РККА, как поощрение за понесенные им труды на пользу развития молодого броневого дела в пролетарской Советской Республике».*



*Что представляли собой захваченные в Керчи площадки, названные «Красная Москва» (6-дм) и «Красный Петроград» (8-дм) - не ведаю. В то время, говоря о 8-дм Кане длиной в 50 калибров, можно было иметь в виду, как представляется, только два сормовских 8-дм транспортера, первоначально входивших в состав БП №85. См.верхнее фото (получено в порядке информационного обмена от М.Коломийца). Воспоминания К.К.Сиркена на этот счет построены так, что осязаемый образ 8-дм установки не формируется, возникает лишь вполне стойкое впечатление, что это не сормовский транспортер, а нечто более легкое.*

*Если точно, то Сиркен не являлся автором-конструктором ни 6-дм, ни 8-дм установки. Он разработал опорную систему, обеспечившую им круговой обстрел. Примечательна следующая цитата из его воспоминаний (речь идет об испытаниях на морском полигоне): «В последний раз тщательно осмотрели с П.Д.Гладковым всю конструкцию...» Рукопись была передана А.И.Дикому, который брался подготовить сборник воспоминаний бронепоездников времен ГВ, и в его машинописном тексте это место выглядит уже так: «В последний раз тщательно осмотрел всю конструкцию...»*

Create PDF files without this message by purchasing novaPDF printer (http://www.novapdf.com)

*С помочью подручного материала можно определить местоположение накладок и причину замысловатости их формы. Вверху слева накладка с «Маузера», ниже – накладка с бинокля. Что касается размытого изображения накладки с «Маузера», то это следствие не механического повреждения, а результат сферической аберрации дешевой оптики - на снимке много предметов, данная накладка располагается на его периферии. Изображение «пушки» вверху справа - развернуто зеркально.*

*Для полного «счастья» приплюсуем шикарное (!) фото из фондов Санкт-Петербургского Государственного архива кинофотодокументов (негатив №Ер.368) Снимок был опубликован в журнале «Советское фото» и аннотирован: Бронепоезд №12 в дни обороны Петрограда от войск Юденича 1919. Фото В.Буллы.*

*- В. Булла – это Виктор Карлович. Великий сын великого Карла Буллы. В сети материалов о Карле Булле и сыновьях есть многое. Вот для затравки:*
www.peoples.ru/art/photo/karl_bulla/

*- Смотрим на знамя БП: поле разбито на три равных горизонтальных части, баланс/тектоника таковы, что в нижней трети логична была бы зрительная масса сопоставимая с шрифтовым массивом в верхней трети, шрифтовая графика вполне ремесленная, то есть шрифтовик с такой подготовкой не мог «вывалить» из композиции нижнюю треть. Смотрим на нее с интересом: видим фрагмент заретушированной надписи «…оцкаго». Перед нами не просто №12, а №12 имени Троцкого. В фондовых книгах Центроброни, хранящихся в ЦГАСА, что по улице Макарова, которые с благословления архивного управления Генштаба мне выпало счастье держать в руках, БП, носящие имя Троцкого, «конспиративно» значились, как «имени Предреввоенсовета». В/ч БП №12 - это фонд 11622 (см. Гр.11 Авто-броневые части РККА, кн.7, раздел «Бронепоезда», с.51). Следы «подпольной» борьбы за историческую правду можно увидеть на 4-й странице обложки книги В.А. Поцелуева «Броненосцы железных дорог» (М., Молодая гвардия, 1982) – третья сверху иллюстрация скверного качества. При хорошем увеличении то, что это БП №89 мы не разберем, но, что он «имени Троцкого» каракули ретуши поведают. Вывод: ретушируй… замалчивай… – в долгосрочной перспективе все бесполезно: «демона революции» - ледорубом по голове, «отца всех народов» - вон из мавзолея, а все, ради чего столько жизней загубили, пущено с молотка по ветру ямщиком с «квадригой».*

*- Пространственно-временная привязка Петроград-Юденич-1919 крайне не определенная. Как известно Николай Николаевич, оптимист и романтик, пытался дважды подержать всемирную пролетарскую революцию за бороду и БП №12 имени Троцкого под Петроградом действительно был. К примеру, фото в том же архиве – негатив №Гр.3581. Аннотация: БП «Ленин» перед отправкой на фронт, в районе Ямбурга, 1919. Если присмотреться, то на нижнем поясе бронировки котла прочтете (хотя плоскость бликовала) «…имени товарища Троцкого». Матчасть сормовская с хорошо заметной особенностью – на одной площадке не 76-мм зенитные пушки обр.1914/15, а 75-мм морские Кане. Это события периода весеннего наступления. А на момент осеннего наступления воинская часть БП №12 имени Троцкого по всем расчетам оперировать под Петроградом не могла. На этот временной отрезок и далее (конец 1919 – весна 1920) в ее судьбе приходится «потеря» матчасти на Юге, «безлошадная» жизнь в Бежице в состоянии переформирования и получение новой матчасти, которая и запечатлена на фото №Ер.368.*

*- Головная БПл конструкции К.К. Сиркена. Ее можно рассматривать, как промежуточный тип, поскольку ей присущи элементы БПл сразу нескольких типов и тоже конструкции К.К. Сиркена. См. иллюстративный блок 10. Если не брать в расчет несущественную мелочь, то: архитектура каземата (кузова) ставит ее в ряд серии башенных БПл БП №27 «Буря» - №52 (Ил. 10.1) и №75 «Лейтенант Шмидт» (Ил. 10.2), полубашенных №25 «Гром» (Ил. 10.3) и №88 «Борец за свободу» (Ил. 10.4); в то время, как конструкция полубашенной орудийной установки соответствует серии БПл БП №38 «Донецкий коммунист», №9 (Ил. 10.6), №22 «Воля» («Воля(V)» Ил. 10.5), №42 «III интернационал» (Ил. 10.8), №18 «Ермак Тимофеевич» (Ил. 10.7);*

*- Бронепаровоз ижорской бронировки – быв. штат 2-го Петроградского бронепоезда или, т.н. «Бронепоезда Васильева». Обратим внимание на «заштопанный» тендер и установленную на нем рубку командно-наблюдательного поста (КНП) – первоначально ее не было (см. аппликацию вверху слева);*

*- Конструкция хвостовой БПл в целом понятна, но в деталях не видна, очевидна 107-мм пушка обр. 1910 в ближней башне;*

Create PDF files without this message by purchasing novaPDF printer (http://www.novapdf.com)

*- У головной БПл стоят, считая слева: второй - К.К. Сиркен (красная метка), четвертый – начальник депо формирования бронепоездов А.Т. Стоянов (оранжевая метка), пятый – ? (зеленая метка). Этот «пятый» – образ весьма характерный. См. аппликацию внизу слева – увеличенный фрагмент фото БП №22 «Воля» (см. Ил. 10.5). На аппликации этот «пятый» (зеленая метка) стоит четвертым слева. Правее и рядом с ним – К.К. Сиркен (красная метка, на фото из семейного архива Сиркенов он был отмечен крестиком). А вот левее – ? (оранжевый вопросительный знак) - А.Т. Стоянов (?)*

Иллюстративный блок 10

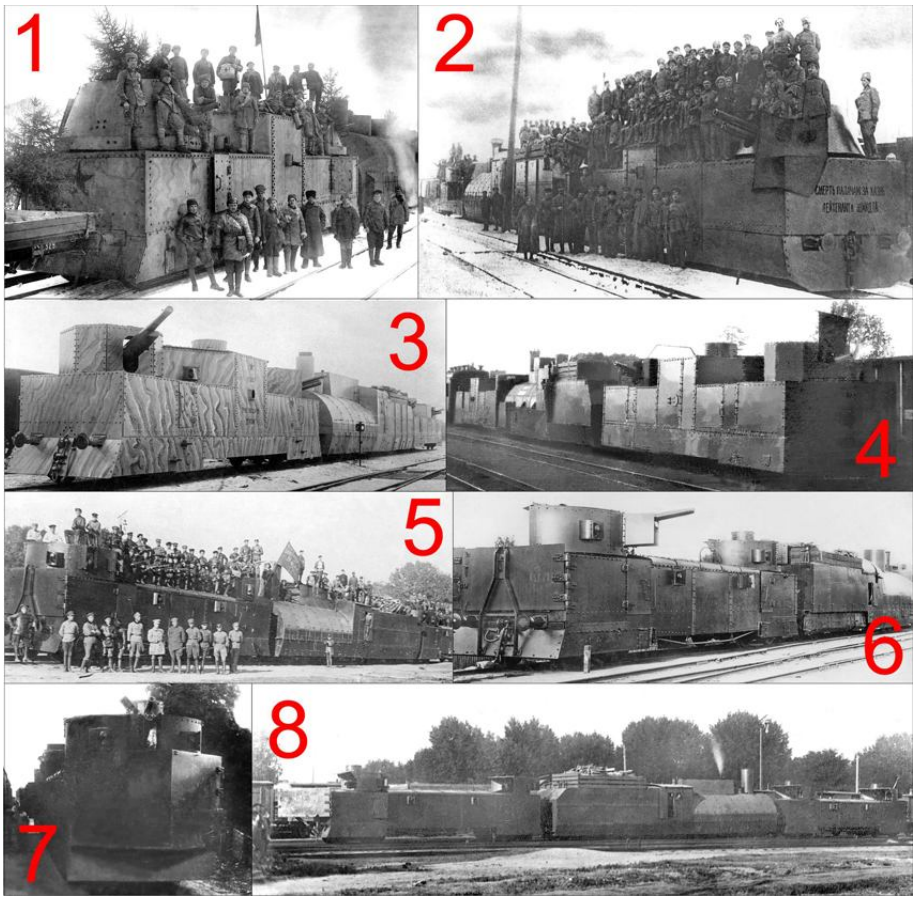



Фото из коллекции С. Ромадина, источники поступления (аббревиатуры соответствуют таковым на момент приобретения материала): 1). Отпечаток 18х24 ЦГАКФФД СССР 43058; 2). Отпечатки 18х24 ЦГАКФД УССР 0-74672, 2-71401, ЦГМР СССР А64621, ЦВММ 06266; 3). Отпечатки 18х24 ЦГМР СССР А51981 (альбом), ХИМ 18417, ЦМВС 66482; 4). Получено негативом от А.П. Дикой; 5). ЦГМР СССР А51979; 6). Получено отпечатком 18х24 от Л.К. Сиркен; 7). Получено негативом от А.П. Дикой; 8). Отпечаток 13х18 ЦМВС 67114.

## III

Иллюстративный блок 11

Полномочное Представительство ОГПУ в ЛВО
Управление Пограничной Охраны и войск ОГПУ
Отдел

№ 200003 20 декабря 1931 г.

д. № .....

УДОСТОВЕРЕНИЕ.

Дано сие тов. СИРКИНУ К. К. в том, что ему в 14-ю Годовщину существования Органов и Войск ВЧК-ОГПУ преподнесены часы за № 369702 с надписью "ЗА СПОСОБСТВОВАНИЕ УСИЛЕНИЮ БОЕВОЙ МОЩИ ПОГРАНОХРАНЫ И ВОЙСК ОГПУ в ЛВО", что подписями и приложением печати удостоверяется.

НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ ПОГРАНОХРАНЫ И ВОЙСК ПП ОГПУ в ЛВО
(Фомин)

Create PDF files without this message by purchasing novaPDF printer (http://www.novapdf.com)

*Отметим, условно говоря, «левые работа» и «малогабаритные» поощрения, к примеру, золотые и серебряные часы.*

**IV**

Вклад К.К. Сиркена в танковое дело значителен и в относительном и в абсолютном смыслах. С его именем неразрывно связана адаптация к серийному производству английской лицензионной танкетки Карден-Ллойд Мк.VI (в советском исполнении - Т-27), запуск в массовое производство английского пехотного 6-тонного танка Виккерса (лицензионный советский Т-26), а также создание ряда опытных образцов и проектов.

Орден Красной Звезды за освоение впервые в мире массового производства танков на момент вручения, когда в наградной системе значилось всего 4 ордена, безусловно, серьезная оценка. Однако со временем формальная значимость этого ордена изрядно девальвировалась, чего нельзя сказать о фактической значимости экземпляра - №21 (!). Мне довелось держать его в руках. Он сильно отличался от орденов, которые видел у фронтовиков еще в детстве. Вначале 60-х (учился в 3 или 4 классе) у меня было два «собственных» ордена Красной Звезды - выменял во дворе у пацанов за баббитовый пугач, пачки спичечных этикеток и десяток солдатиков. №21 был не таким, а каким уточнят здесь http://monetnii.ru/ORStar.html (сокращенная цитата): «Первый тип ордена - Тип 1 «ГОЗНАК». Вручался в 1930-1936 (приблизительно). Произведено ок. 800 экз. Крайне редкая разновидность. В отличие от последующих типов, пятиконечная звезда выполнена из двух частей. Изготавливались передняя часть, отдельно от нее, задняя и затем соединялись при помощи пайки. Внутри знак полый. На переднюю часть припаивался центральный округлый медальон с изображением красноармейца. В отличие от остальных типов, красноармеец на центральном медальоне обращен к нам лицом (на более поздних типах красноармеец повернут вправо). Реверс также отличается от последующих типов. Реверс гладкий. На реверсе нарезной штифт и круглая площадка в его основании (фланец) выполнены из бронзы. Фланец двухступенчатый, несколько выступает над поверхностью реверса. Штампованное клеймо «ГОЗНАК» расположено под нарезным штифтом (на 6 часов по циферблату). Номер ордена расположен выше штифта (на 12 часов) и выполнен штампованными цифрами высотой 1,5 мм. Прижимная гайка диаметром 36 мм. На реверсе гайки припаян двухступенчатый бронзовый фланец с резьбовым отверстием. Минимальный известный номер ордена – 18, максимальный – 754».

Create PDF files without this message by purchasing novaPDF printer (http://www.novapdf.com)

Иллюстративный блок 12

Верхний ряд:

*Английский пехотный 6-тонный танк Виккерса 2-башенного пулеметного исполнения (слева) и его советский клон – Т-26 - танк непосредственной поддержки пехоты (танк групп НПП) или танк количественного усиления танковых частей РГК при прорыве укрепленных оборонительных полос. Основная машина танковых бригад РКГ.*

Второй ряд:

*К. Сиркен о двух ромбах в петлице на фоне Т-26. Проект тяжелого танка К. Сиркена. Орден Красной Звезды - поскольку по слухам №21 давно за пределами континента, воспользуемся помощью все того же сайта* http://monetnii.ru/ORStar.html, *где показан подобный №521 (забавное совпадение, разница ровно 500 экз).*

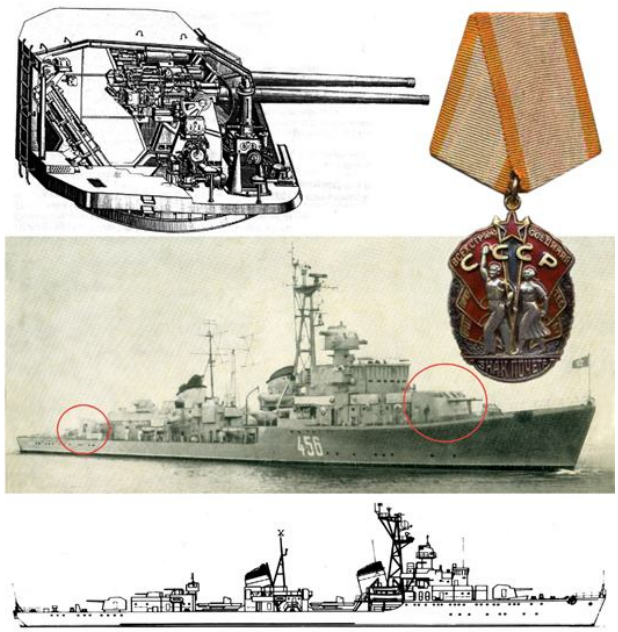
Нижний ряд:

*Слева: Ленинград, 01.05.1933, площадь Урицкого (Дворцовая), Т-27 и Т-26 (дальний план) парадного расчета войск ЛенВО. Справа: Москва, 01.05.1934, свора Т-27 на Красной площади.*

Материалы из коллекции С. Ромадина. Фото верхнего ряда получены в порядке информационного обмена, слева - отпечаток 13х18 с оригинала негатива от М. Барятинского, справа – отпечаток 18х24 с оригинала негатива от М. Павлова. Второй ряд: фото из домашнего архива Сиркенов, получено от Л.К. Сиркен; проекции см. книгу Солянкина А.Г., Павлова М.В., Павлова И.В., Желтова И.Г. «Отечествееные бронированные машины. XX век. 1905-1941» Т.1, М., «Экспринт», 2002, с.152. Нижний ряд - приобретенные в музейных фондах фотоотпечатки 18х24 с оригиналов негативов Ар.32031 ЦГЛАКФД и 73732 ЦМВС СССР.

**V. VI**

Create PDF files without this message by purchasing novaPDF printer (http://www.novapdf.com)




Иллюстративный блок 13

*Слева: вторая Красная Звезда за организацию сборки и монтажа башен и командно-дальномерных постов на крейсерах «Калинин» и «Каганович» (завод №199, Комсомольск-на-Амуре), медали «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне».*

*Справа: в 1947 СКМЗ начал поставку изделий под кодовым названием 80000 в распоряжение ВМФ. Хронологически это были, скорее всего, 130-мм двухорудийные башенные установки Б-2ЛМ, состоящие на вооружении эсминцев (ЭМ) проекта 30 «Огневой» (30К, 30-бис). Выпуск Б-2ЛМ завод осуществлял до 1953. Красной кольцевой меткой отмечены места расположения установок Б-2ЛМ.*

Из приказа директора СКМЗ от 26.08.1946: «...в соответствии с приказом Министерства тяжелого машиностроения №164 об организации новых видов производства приказываю: «Организовать в составе производственных единиц завода механический цех №5 на базе механосборочного цеха №4 с непосредственным подчинением его отделу №2. Организацию мех. цеха №5 поручаю начальнику отдела №2 К.К. Серкену...» Отдел №2 - режимная составляющая конструкторско-технологической службы предприятия. Через год Сиркен возглавит этот цех. А тогда через несколько месяцев - 09.11.1946 - завод встретил свое 50-летие. Отмечая заслуги предприятия, Президиум ВС СССР в связи с юбилеем, восстановлением завода, освоением производственных программ наградил многих его работников орденами и медалями, в частности, К.К. Сиркен был удостоен ордена «Знак Почета».

Роль К.К. Сиркена в сфере морской артиллерии заметна только в относительном смысле. Раньше масштаб его деятельности находился на мировом уровне, и он еще займет свое место в истории военной техники именно на этом уровне. Здесь нет преувеличения. Не важно, что его имя еще не оценено по достоинству. Это будет происходить по мере беспристрастной разработки вопросов истории бронепоездного дела и проблем истории механизации и моторизации РККА в 20-30 годы в проекции на общий ход развития бронетанковой техники, теории и практики ее боевого применения. Но легкие артиллерийские крейсера Советских ВМС - явление - безусловно только для Советских ВМС. На фоне всеобщей истории флота это может быть интересная, но весьма скромная страница.

## VII

На рубеже 40/50-х годов артиллерийская специализация СКМЗ, надо полагать, была ограничена изготовлением орудийных установок калибра 130-мм по документации, разработанной специализированными КБ, и «полет мысли» сводился к ее адаптации под технологические особенности данного предприятия. Заметим также, что К.К. Сиркен принадлежал к славной когорте специалистов-практиков в то время, как советские ВУЗы широким потоком ускоренными курсами готовили новые послевоенные инженерно-технические кадры. Иными словами, с выходом на заслуженный отдых задержка не предвиделась.

Create PDF files without this message by purchasing novaPDF printer (http://www.novapdf.com)

Постановлением СМ СССР от 14.03.1951 за коренное усовершенствование методов производства К.К. Сиркену (руководитель работ), А.В. Дурневу, И.Ф. Иванову, И.Ф. Кейсу, В.К. Масюкову, Р.С. Черкащенко, Е.Ф. Доценко, И.А. Захарову, Р.Н. Стрельнекову была присуждена Сталинская премия 3-й степени (25000 руб.). Правда, здесь не все в порядке - премию не так назвали. Не знали в те годы, как правильно премию называть. С 1966 «Государственная» (!) и не иначе. Вот уже ни Сталина, ни того государства... Видать, опять переименуют.

Хронологически это событие совпадает с освоением на СКМЗ производства 130-мм двухорудийной универсальной палубно-башенной стабилизированной установки СМ-2-1 и 130-мм подвижной береговой установки СМ-4-1. Первая состояла на вооружении крейсеров проекта 68-бис и ЭМ проектов 41 и 56 (долю СКМЗ в выпуске этой системы см. в таблице), вторая находилась здесь в производстве с 1953 по 1954.

| 1952 | 1953 | 1954 | Итого: |
|---|---|---|---|
| 1 | 5 | 8 | 14 из 65 |

При формировании разделов V, VI, VII, 13- и 14-го иллюстративных блоков использованы материалы беседы с бывшим директором СКМЗ Иваном Петровичем Белобровым, материалы, полученные в порядке информационного обмена от Н.Гаврилкина, А.Широкорада, из личной коллекции («Морской сборник») и ресурсов: http://flot.sevastopol.info/arms/guns (mk5.htm, b2lm.htm, sm2_1.htm); http://ru.wikipedia.org; http://navsource.narod.ru/photos/02/066/index.html; http://worldweapon.ru/flot/68bis.php; http://www.rusarmy.com/vmf (em_pr_30.htm, em_pr_41.htm, em_pr_56.htm), http://mega.km.ru/Weaponry/encyclop.asp?TopicNumber=1461.

См. так же: Н. Шляхтиченко «Старокраматорский машиностроительный завод. Вехи истории 1896-1996». Харьков, ИНАРТ, 1996 с.127-130; А. Широкорад «Энциклопедия отечественной артиллерии». Минск, Хорвест, 2000, с.947-949, 954-957, 962-963, 1114-1117; А. Широкорад «Крейсера типа «Свердлов»» (Морская коллекция №2 1998, с.5-10, 16-17; Ю. Мелконов «Пушки Курляндского берега». Рига, GVARDS, 2005, с.227-232.

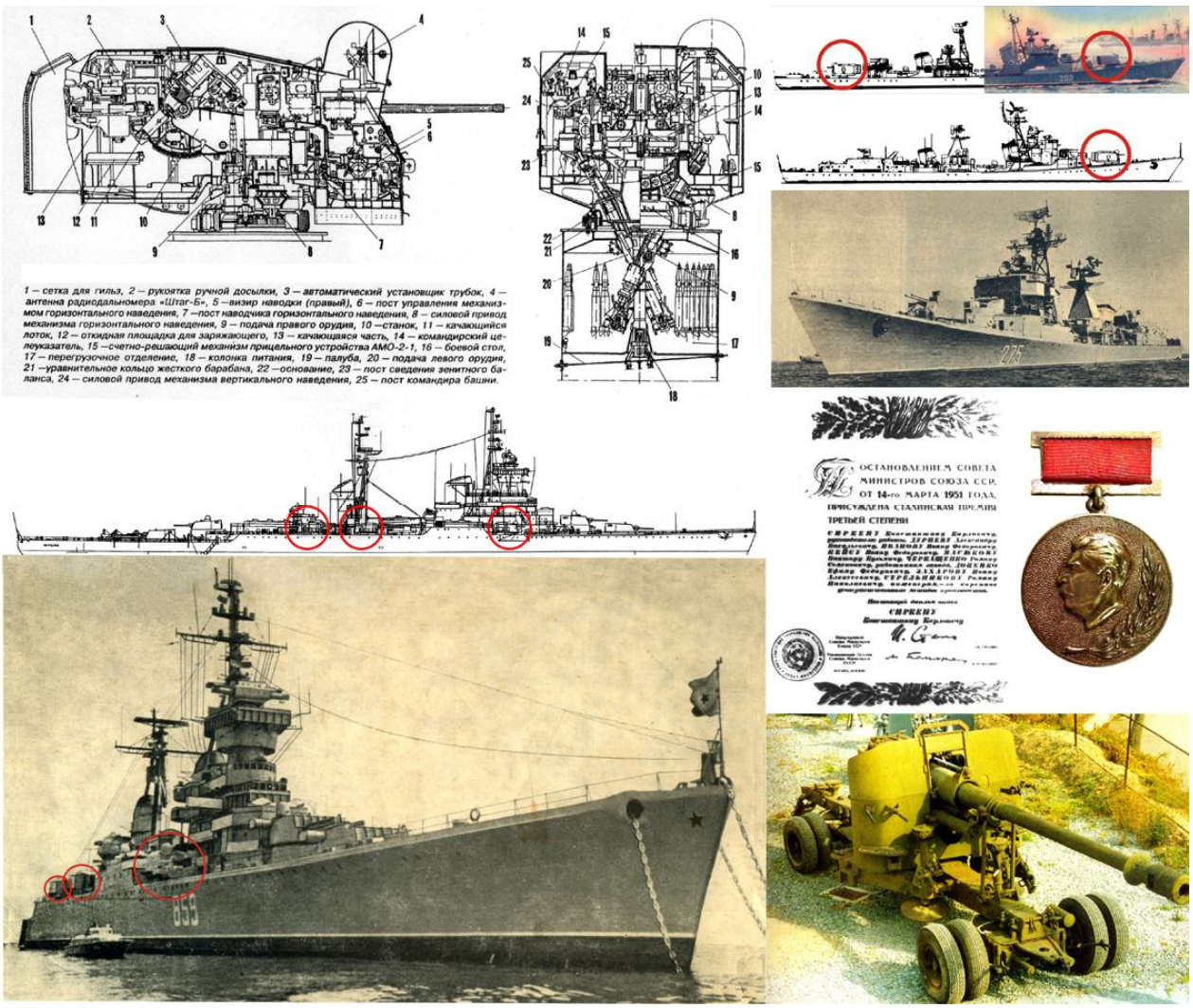
Иллюстративный блок 14.

*Слева сверху вниз: СМ-2-1 продольный, поперечный разрезы и спецификация, легкий крейсер проекта 68-бис – «Яков Свердлов» (проекция) и «Адмирал Ушаков» (фото).*

*Справа сверху вниз: комбинированное изображение эсминца проекта 41 «Неустрашимый», боковая проекция и фото эсминца проекта 56 «Спокойный», фотокопия титула диплома лауреата Сталинской премии 3-й степени и знак лауреата Сталинской премии, 130-мм подвижная береговая установка СМ-4-1.*

*Красной кольцевой меткой отмечены места расположения установок СМ-2-1.*

Create PDF files without this message by purchasing novaPDF printer (http://www.novapdf.com)




## VIII

Create PDF files without this message by purchasing novaPDF printer (http://www.novapdf.com)

Иллюстративный блок 15 *(из коллекции С. Ромадина, автор цв/фото - В. Брольник).*

*Слева:*

*Вот дом, где К. Сиркен провел пенсионные годы и окончил жизненный путь. В Краматорске весьма уважительно относятся к истории города, но вот статья из региональной газеты «Восточный проект» - своего рода сводка от 14.10.1999 с фронтов «той войны невидимой одаренности с бесполезностью... в царстве глупости и стяжательства среди гор барахла казенного...» (Николай Носков)*

*Если доску стырили в коллекционных целях и, как говорил товарищ Саахов, ребята «не из нашего района», то понять еще можно. Но если для вторсырья... это породистый дебилизм. Могли бы получить значительно больше. Попутно обратим внимание, на нечто торчащее слева в верхнем углу рядом с доской.*

*Справа:*

*Завод нашел время и средства - последствия чей-то дури устранил. Обратим опять внимание, на нечто торчащее слева в верхнем углу рядом с новой мемориальной доской – то есть новая доска хоть несколько и отличается от предшествовавшей, но установлена точно в том же месте.*

*Фото: Сиркен Константин Карлович (последние годы жизни, сравните с фото в разделе I).*

*Вот С. Ромадин фотографировался 14.03.2007 на память возле дома №7. Очевидно, что доска расположена не низко и просто так до нее не дотянешься. Профессиональный инстинкт требует отработать фото, используя zoom-функцию. И, что же мы видим?*

*И так все 4 гайки... история – процесс не только циклический, но и чисто конкретный.*

Create PDF files without this message by purchasing novaPDF printer (http://www.novapdf.com)