

ДО ПИТАННЯ ПРО АВТЕНТИЧНІСТЬ ЗБЕРЕЖЕНИХ
ЗРАЗКІВ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ТЕХНІКИ БОЙОВОГО ПРИЗНАЧЕННЯ

Ромадін С.В.

(Ново-Краматорський машинобудівний завод)

В Україні (як і в Росії) збереглося дуже мало оригінальних зразків залізничної техніки бойового призначення. Однак має місце ряд її макетів. В статті розглядається ступінь автентичності цих макетів і умови, за яких можна адекватно відтворити деякі зразки бронепойздної техніки.

У періоди якісних стрибків, коли багато технічних і технологічних систем стрімко застарівають, їх природно розглядати як архаїку, що втратила сенс. Йде стихійне і масове знищення і утилізація устаткування, машин, агрегатів, вузлів і тому подібного, що виводяться з експлуатації. Так, в роки «атомного чаду» поступово були знищені всі залізничні артилерійські установки (ЗАУ) фортеці Владивосток, яких було 33, включаючи найпотужніші і в технічному і технологічному плані найбільш цікаві ТМ-1-14 [1]. Характерно, що в країнах так званого далекого зарубіжжя і Центральної Європи в переважному числі випадків збережені оригінальні зразки. На жаль, формат статті не дозволяє навести повністю список зразків залізничної техніки бойового призначення (ЗТБП), що збереглися і знаходяться числом більше 100 оригіналів в 30 країнах світу (без урахування техніки, що діє, і що зберігається у військових частинах).

Зразки ЗТБП, що в цілому збереглися, кількісно і якісно (мається на увазі еволюційна якість – «реперність»), а не по-



точний стан об'єкту) навіть віддалено не відображають:

- 1) масштабів процесу, що відбувався в цій області,
- 2) хронологічних ланцюгів і
- 3) еволюційної картини (гинеzisа).

Проте при всіх втратах сукупність, що зберігся, сприяє формуванню загального уявлення про сферу ЗТБП.

При існуванні СРСР компенсувати втрати в цьому сегменті залізничної техніки намагалися за рахунок створення повномасштабних макетів, переслідуючи, перш за все, ідеологічні і кінематографічні цілі. У цих випадках звернення до питань автентичності не представлялося першорядним: перша ситуація припускає самодостатній ідейний символізм, в другій превалує художня образність в рамках творчих цілей і фінансових ресурсів. Тоді в загальному інформаційному потоці (відповідному історичному тезаурусі) ці сфери відверто віддавали перевагу домінуванню аксіологічній складовій над семантичною [2]. Певні або непереборні проблеми могли створюватися і чисто технічною стороною матеріалізації останньої у ви-

гляді автентичних об'єктів. Нині свобода віртуалізації дозволяє синтезувати (реконструювати) з доступною точністю, мабуть, будь-який об'єкт (явище) у вигляді 3D-моделі, оперуючи виключно раціонально-логічними відомостями про реальні властивості об'єктів і їх зв'язки, вичленяючи з електронного образу (привносячи в нього) залежно від функціонального завдання ту або іншу аксіологічну спрямованість. Це лише питання часу і головне цілей. Перехід від віртуального до матеріального дозволяє розвернути питання автентич-

ності у бік створення не тільки скільки завгодно точних копій, але і процесу їх клонування. Проте, «автентичний» означає – справжній, вірний або заснований на першоджерелі, що не тотожно поняттю «оригінал».

Із звідної таблиці справжні зразків ЗТБП, що збереглися в Російській федерації, Україні і Фінляндії (остання має в своєму розпорядженні надзвичайно важливі для нас об'єкти) видно, що еволюція цього виду техніки по періодах простежується таким чином (крізна нумерація – в круглих дужках):

Період	Об'єкт	Країна
1900 - 1914	(1), (2)* Броневагони для VIP-персон.	РФ
1914 - 1917	(3) БПл БП «Генерал Анненков».	Фінлянд.
1917 – 1920**	(4) Остов БПл	Україна
	(5), (6) БПл фінського спорудження.	Фінлянд.
1930** - 1941	(7) БПл типу БЛ-35 (БЛ-37)	РФ
	(8) МБВ №02, (8) японська БТР-Др тип «95» SO-Ki.	
	(10), (11), (12) 305-мм ЗАУ ТМ-3-12; (13), (14), (15) 180-мм ЗАУ ТМ-1-180	РФ Україна
	(16)* Броневагон і.В. Сталіна; (17)* броневагон-салон № 32 для VIP-персон.	РФ
(18) БПл БП-43. (19) БПл ППО-4; (20) 2-осная і (21) 4-осная зенітні БПл. (22) БПр типу ОБ-3, (23) БПр типу ПР-43.		
1941 – 1945**	(24) БТР-40А із ЗТПУ-2; (25), (262) БТР-40 залізнична модифікація; (27), (28), (29), (30) Мінімальний пусковий модуль БЗРК 15П961 з МБР 15Ж61 «Молодець»; (31) Броневагон Л.І. Брежнева;	

* Передбачається виготовлення у вказаний період.
 ** 1920 – 1930 рр. виявляли перехідну фазу, що реалізовується, головним чином, в організаційній області, в технічній сфері вираженого самостійного значення не мали; 1945 – 1965 рр. – ЗТБП за межами актуальності.
 Скорочення: БП – бронепізд, БПл – бронеплощадка, БПр – бронепаровоз, МБВ – мотоброневагон, БТР-Др – бронетранспортер-дрезина, БЗРК – бойовий залізничний ракетний комплекс, МБР – міжконтинентальна балістична ракета.

Звідси витікає, що (періодизацію див. [3]):

1) Статика періоду 1900 – 1914 рр. – частковий захист рухомого складу (1), (2) і тяга – цілком відбита.

2) Перша світова війна представлена єдиним збереженим розукомплектованим і значно зміненим зразком (3), що багато в чому відображає суть того, що відбувалося в Російській армії в області найбільш динамічного сегменту ЗТБП – штурмових бронепоездів (БП).

3) Період Громадянської війни читається украй умовно і фрагментарно: (4) – представник численного ряду типових бронеплощадок (БПл), характерних для багатьох бойових составів (БС) спорудження 1918 – 1919 рр.; також див. деякі елементи конструкції (7), скомпільованої на основі БПл сормовського і брянського типів. (5) і (6) – БПл специфічного регіонального спорудження, істотно переобладнані фіннами в 30-і рр.

4) Міжвоєнний період. Тут безперечний шедевр – (7) – практично комплектна типова БПл БП РСЧА передвоєнного десятиліття, така, що більш того, відображає концепцію штурмових БПл, стандартизовану РСЧА ще в роки Громадянської війни і яка протрималася до 1942 рр. (включно), а з деякими обмовками, можна сказати, в принципі не піддавалася ревізії до закінчення Великої Вітчизняної війни. Характер розвитку в СРСР перспективного напрямку бронепоездної техніки (БПТ) – самохідні бойові машини – не відбитий адекватно (трофей (9) і експериментальний зразок (8), проте видатний в проектно-конструкторському відношенні). Залізнична артилерія від-

різняється одноманітною численністю, в цілому дає достатнє уявлення про такий вид техніки, як ЗАУ (10) (11). (12), (13), (14), (15). Розділ БПТ спеціального призначення відзначається історичною реліквією (16).

5) Роки Великої Вітчизняної війни відбиті поверхнево. Основа БП – артилерійські БПл – представлені єдиним дещо видозміненим зразком останньої серії (18), зенітні – трьома різнотипними БПл ППО польових БП (19), (20), (21), тяга – двома бронепаровозами (БПр) основних серійних типів (22) і (23). Абсолютно втрачена лінія зенітних і універсальних БП.

6) 1965 – 2010 рр. Збережена найважливіша складова ЗТБП цього періоду – БЗРК (27) (28) (29) (30). Не виключено, що в перспективі цей період буде представлений найповніше за рахунок збереження техніки такою, що знаходиться нині у військах і на зберіганні.

В цілому вельми рельєфно ілюструється думка висловлена: «Існує велика вірогідність, що саме «реперні точки» і можуть виявитися втраченими. Набагато легше знайти більш-менш типовий об'єкт, який є достатньо характерним для певного часу або явища. З деякими обмовками він також може бути достатньою мірою використаний при відтворенні минулих культурно-історичних процесів ... застереження стосуються того, що далеко не завжди найбільш характерне в статичній картині є таким же і в розумінні еволюційного розвитку, тобто відтворює швидше зовнішню картину певного етапу розвитку, чим його суть (яка якраз і утілюється в зародках нового, в тих же «реперних точках»)» [4].

На частку підприємств України припадає : побудовані – (3) (10) (11). (12), (13), (14), (15) і з великою вірогідністю (4), по кооперації – (27) (28) (29) (30). Доводиться констатувати, що Дніпропетровськ/Павлоград залишилися без «авторських» екземплярів функціональних блоків БЗРК або його елементів.

Розглянемо питання автентичності відносно об'єктів ЗТБП що збереглися в Україні, включаючи повномасштабні макети. Таких п'ять. Відмітимо - Київ, Одеса, Севастополь, Дніпропетровськ зробили великий внесок до історії БПТ, а також були районами інтенсивного бойового застосування БП.

1) Київ. Національний музей історії Великої Вітчизняної війни експонує макет (що з деяких пір підтверджує інформаційна панель, розташована на його борту), який імітує образ 4-вісної 2-баштової БПл, для якого запозичені башти танка Т-10м [5]. Башти, власне, і надають макету деяку історичну цінність, у всьому ж іншому це вольна інтерпретація, виконана не оглядаючись на який-небудь реально існуючий об'єкт.

2) Одеса [6]. Меморіал «411-а батарея» демонструє виготовлені заводами імені Січневого повстання і Жовтневої революції напередодні 40-ліття Перемоги: макет БП, іноді іменований БП «За Батьківщину», в складі: «броньована» контрольна площадка (КПл), безбаштова БПл, БПр, баштова БПл;

макет трамвайної бойової площадки з 45-мм зенітною гарматою 21-К.

Остання – єдиний в світі збірний образ з мало розробленої теми використання міських трамваїв в бойових цілях (Москві – 1917 р., Петроград – 1919 р., Одеса і Ленінград – 1941 р.).

Макет БП як образ вельми умовний з об'єктивних причин. Кількість БП, споруджених в авральному порядку влітку-восени 1941 р., обчислюється десятками і в процесі формування історії БПТ якраз кількісна сторона справи має цілком обнадійливу динаміку. Цього не скажеш про якісну сторону – як виглядали і чим були ці БП, ми здебільшого поки не знаємо, не дивлячись на цілком цілеспрямований пошук. БП одеського спорудження тут майже еталон.

Всього в Одесі будували 5 БП: №21; №22; №23; №24; №25. Запланована кількість забезпечила б постійну присутність 1 БП в кожному секторі і наявність потужного оперативного резерву, а в крайній необхідності нищівну вогняну атаку на одному напрямі. Операційні напрями: для Південного сектора – овідіопольська вітка: для Західного сектора – магістраль Одеса – Роздільна; для Східного сектора – магістраль Одеса – Вознесенськ.

По кооперації до роботи притягувалися інші організації, зокрема, локомотивні депо Одесса-товарна і Одесса-сортировочна.

	Назва БП	Місце спорудження
1	№21 «Чорноморець»	Судноремонтний завод №1
2	№22	Завод імені Січневого повстання
3	№23(?) не встановлено озброєння	Завод імені Жовтневої революції
4	№24 «За Батьківщину»	Завод імені Січневого повстання
5	№25(?) недобудований	Судноремонтний завод №1

Реально на передові позиції відпра- вили тільки 3 БП – №21, №22, №24, поодинці в кожен сектор. Згідно дослі- джень М.В. Коломійця, побудовані у вересні 1941 р. №21, №22, №23; початі бронюванням, але не завершені – №24 і 25. Тобто суперечність стосується БП №23 або №24. Приймаємо №24, як до- будований і введений в дію, оскільки на нього указують більшість опубліко- ваних краєзнавчих матеріалів.

У завершуючі дні і години оборо- ни Одеси БП прикривали евакуацію військ і, кінець кінцем, були підірвані. Який був їх зовнішній вигляд – не ві- домо до цього дня. За тих 70 років, що минули, обнародовано всього декілька фотознімків, що відображають окремі моменти будівництва і, що примітно, – жодних матеріалів супротивника. В зв'язку з цим про спорудження автен- тичного макету якого-небудь з одесь- ких БП говорити не доводиться.

Що стосується макету, котрий демон- струється меморіалом «411-а батарея», то реальну цінність представляє прихований під зварним «бронюванням» паровоз «ОВ» № 3818, побудований Со- ртомовським заводом в 1905 р. (дані з послужного реєстру паровоза внесе- ні на інформаційну табличку, закріпле- ну на експонаті). Проте з архітектурної точки зору об'єкт має прийнятний об- раз і став звичним настільки, що у ви- гляді силуету може цілком фігурувати як елемент фірмової емблеми меморіа- лу, оскільки решта об'єктів, загалом, не створює враження яскраво виражених раритетів. Звідси, якщо через які-небудь причини почнеться «порятунок» паро- воза «ОВ» № 3818 споруд. 1905 р., зни- щувати макет все-таки не слід.

3. Канів [7]. Район в'їзду до міста з боку Києва, недалеко від колишнього вокзалу. Меморіальний комплекс (від- критий 09.05.1980 р.) з повнорозмір- ним макетом БП, як пам'ятника екіпа- жу БП 56-го сп 4-ої дивізії ВВ НКВС по охороні залізниць і особливо важ- ливих об'єктів (БП №56).

Макет виготовлений на заводі «Маг- ніт» у складі: макет БПл, макет БПр, макет БПл і представляє вільну імпр- овізацію на тему зовнішнього вигля- ду штурмового БП. Насправді БП №56 мав бойову частину (БЧ) тип БП-35/ БП-37. З погляду історії техніки безу- мовний інтерес представляє прихова- ний під «броню» паровоз серії «ОД» № 1147, побудований в 1907 р. в Харко- ві. Проте канівський меморіал добре ві- домий і користується великою популяр- ністю. Тому у разі витягання паровоза з під «броні» макетна частина повинна бути збережена за рахунок підведення під неї менш цікавого об'єкту.

Нині над меморіалом шефствує Мі- ністерство внутрішніх справ України.

4. Севастополь [8]. Площа Рев'якіна: Паровоз «ЭЛ» №2500. Вважається, що використовувався у складі БЧ БП «Же- лезняков». Встановлений тут в жов- тні 1967 р. Його відновили ще в 1946 р., а в кінці 60-х років після виводу з експлуатації передали Музею героїч- ної оборони і звільнення Севастополя. Спочатку: «Пам'ятник залізничникам, загиблим під час оборони Севастопо- ля 1941-1942 рр.». Згодом на тенде- рі нанесений напис «Смерть фашиз- му» і меморіал цілком був пов'язаний з пам'яттю про БП «Железняков»; 180-мм ЗАУ ТМ-1-180 – встановлена 08.05.1990 р. як пам'ятник артилерис-

там залізничних батарей, один з трьох що збереглися і єдина матеріальна точка відліку при вивченні робіт колись проведених у сфері ЗАУ українськими підприємствами (НГЗ, НКМЗ). Нерідко туристами помилково сприймається як одна з БПл БП «Железняков».

ТМ-1-180 належить до найбільш досконалих зразків. І принципово відрізняється від 356-мм і 305-мм установок. Менший калібр і збільшення числа опорних ніг до восьми дозволили добитися кругового обстрілу при стрілянні з рейок.

Зразок, представлений в Севастополі, мабуть належав 16-й ОЗАБ, що базувалася на обладнаних позиціях на ст. Шепсі в 10 км. на південь від Туапсе і з 1952 г в Севастополі. Від знищення врятований зусиллями ветеранів берегової оборони за підтримки генерал-майора Дмитрієва В.П. і севастопольських комсомольців і піонерів, що зібрали близько 200 тонн металобрухту для Вторчормету замість приреченого ТМ-1-180.

5. Дніпропетровськ. Пам'ятний знак у вигляді остову БПл періоду Громадянської війни [9]. На борту лита меморіальна панель з текстом: «Побудований брянцями в 1918 р. Брав участь в боях на Україні і в Поволжі».

Унікальний зразок, що представляє не тільки А) остов конкретної реально існуючої БПл часів Громадянської війни, але і Б) втілюючий цілий ряд типових БПл періоду Громадянської війни, а так само значний пласт найважливіших подій.

А) Порівняльний аналіз остову БПл в Дніпропетровську з БПл БП, задіяного в кінофільмі «Чоловік з рушницею»

(кіностудія «Ленфільм», 1938 р.), дає наступне:

- У серії кадрів по хронометражу 01.04.30 – 01.05.19 – сцена атаки, що проводиться легким польовим БП, що веде обстріл з ходу з головної гармати. Перше, що впадає в очі, – невірна побудова складу – БПр з рубкою командно-наглядового поста (КНП), розташованого на тендері в контрбудці машиніста, рухається котлом вперед. У практиці це робити унікалі, що б димовий шлейф не «сліпив» КНП. Але найважливіше для нас – перша (головна) БПл: вже побіжне порівняння на стоп-кадрі з остовом БПл з Дніпропетровська говорить на користь автентичності об'єктів – повна відповідність по всіх основних елементах – відсутні хіба що гарматна башта (напівбашта) і «втрачений» броньовий захист букс. І що характерно – і там, і там передня кромка барбету лежить на зрізі буферного бруса платформи. Друга (хвостова) БПл в бажаному ракурсі в кадр не потрапляє.

- Зате ми бачимо її в серії кадрів по хронометражу 01.09.02 – 01.13.01. Ключове значення набуває те, що прийнято іменувати кіноляпом – БПр як і раніше стоїть котлом вперед, але барбет БПл виступає за зріз буферного бруса настільки, наскільки це дозволяють ударно-зчепні пристрої. Іншими словами, головною стоїть БПл, яка на відрізьку 01.04.30 – 01.05.19 знаходилася в хвості складу. Тобто спостерігаємо деяку відмінність в розміщенні барбетів на однотипних БПл.

- Аналіз ускладнений двома обставинами: БП знятий в русі і дрібні деталі конструкції на кадрах стрічки є видимими нечітко; дрібні деталі остову БПл

з Дніпропетровська завуальовані шарами фарби і на фотографіях втрачаються. Проте, ряд кадрів фільму дає абсолютно чітку картину щодо характеру розташування і особливостей окремих деталей, наприклад, заклепок в районі кулеметних амбразур (кількість, крок, форма головок) і по вертикальних лініях стику листів металу, створюючих борт каземату головної площадки по хронометражу 01.09.02 – 01.13.01. Вони повністю ідентичні таким на острові БПл в Дніпропетровську. Залишається нагадати, що БПл, головна по хронометражу 01.04.30 – 01.05.19, однотипна.

Справа з дніпропетровським островом БПл прийняла ще більш багатообіцяючий поворот 17.10.2010 р., коли аукціонний сайт ebuy виставив на продаж фото радянського БП, захопленого німецькими військами в 1941 р. на ст. Плюса, із стартовою ціною €1. Через два дні (19.10.2010 р.) фото було придбане за €156. На фотознімку дві БПл, остов однієї з них (хвостовий) нині в Дніпропетровську.

Визначити приналежність «дніпропетровської» БПл поки не представляється можливим. Швидше за все, її сліди треба шукати в тих, що створювалися на базі резервної матеріальної частини БП мобілізаційного формування. Ст. Плюса знаходиться на лінії Псков – Ленінград. У передвоєнні роки цей відрізок входив в зону відповідальності 2-й сд ВВ НКВС, розгорненої по лінії Псков – Ленінград – Виборг – Петрозаводськ – Кандалакша. З 4 БП, що були у розпорядженні дивізії, на Псков базувався учбовий БП 51-го стрілецького полку (сп), укомплектований мотоброневагонами (МБВ)

конструкції Диренкова. А з БП мобілізаційного формування у складі тієї ж дивізії в Пскові був розгорнений БП 110-го сп ВВ НКВС. Обидва БП активно брали участь в боях, але ефективність дій БП 51-го сп в другій декаді липня 1941 р. в районі ст. Плюса наголошується особливо (повідомлення ТАРС від 11.08.1941 р.). В кінці серпня він вже прикривав польові частини в районі Дивний, потім висувався на лінію Киріші – Грузіно, де взаємодіяв з 292-ою стрілецькою дивізією. Не припинив свого існування в боях під Ленінградом в липні – серпні і БП 110-го сп ВВ НКВД – з 21.10.1942 р. ця війська частина іменуватиметься окремих бронепоезд (ОБП) №28. Але чи уціліла в них початково отримана матеріальна частина поки невідомо.

Б) Ще в 1915 р. при пошуку оптимального варіанту штурмового БП в Києві були побудовані три типи БС, які істотно відрізняючись по частині архітектури, були абсолютно співзвучні в плані розміщення артилерійської компоненти – абсолютно рівна якість у кожного складу на головних і кормових курсових і скулових кутах, і на траверсах. Очевидно, що в основі такого компоувального рішення лежали тактичні властивості, що закладаються в концепцію штурмового БП, – пристосованість до таранної атаки фронту, сприяння його прориву, розвідка ближнього ворожого тилу (рейд) з подальшим проривом у зворотному напрямі. Наступний еволюційний етап («ешелонна війна») був пройдений не в розвиток попереднього, а як абсолютно самостійне відособлене явище. Його характерні особливості:

- осередкові бойові дії на власній території в умовах багатовекторного співчуття і підтримки з боку населення;

- осі бойових операцій лежать на напрямках залізничних магістралей, здатних забезпечити експлуатаційні потреби масованого хаотичного переміщення составів;

- у голові ешелонних порядків незмінно як таран один або декілька БС або бронелетючок (БЛ), ведення наполегливих затяжних боїв не передбачається – або супротивник перекидається раптовим ударом з ходу, або, якщо зустрінутий неприйнятний опір, кавалькада ешелонів ретирується за межі вогняного контакту, а то і взагалі йде із зони боїв;

- питання прикриття тилу турбує мало.

Відповідно створюються БС з БПл з вантажних (товарних) піввагонів (платформ), в головній частині яких влаштована якась подібність гарматного барбету і встановлена польова артилерійська система, центральну частину і корму займає бліндаж (каземат). Рідкісний варіант – на кінцях площадки по гарматному барбету, в центрі бліндаж.

Тим же знаменний подальший етап – введення на Україну німецьких і австро-угорських військ. В цілях забезпечення високого темпу просування німецьке командування звернулися до імпровізованих БЛ, за рахунок широкого використання і швидкого перекидання яких вдавалося контролювати величезну територію. В результаті відходу червоних бойових формувань (більшовики, ліві есери, анархісти) в напрямі, головним чином, Воронежа і Царицина в останньому концентрується значне число імпровізованих БС. Тут склалася

своєрідна сукупність – є що захищати, є кому захищати, і є чим захищати.

Вперше з метою централізації управління і масованого застосування всі наявні бронеєдиниці були об'єднані в армійську броньову колону. З 23 БП, що знаходилися в 1918 р. на озброєнні Червоної Армії, 15 БП діяли в районі Царицина. Для технічного обслуговування бронеколоні на Гарматному заводі були створені майстерні «Цетроброні» Північно-кавказького військового округу. Це була найбільша на всьому Півдні країни ремонтно-артилерійська і автоброньова база.

Називати БП царицинського спорудження типовими слід не стільки в проектному відношенні, скільки в концептуальному плані. Концептуальна єдність БПл царицинської побудови, або тих, що пройшли тут переобладнання, очевидна: 1-гарматні (2-гарматні рідкість) БПл; спрощений каземат на 2/3 або 3/4 довжини; брустверний захист гармати. Та, що знаходиться в Дніпропетровську, БПл належить саме до такого типу площадок. Це не означає, що Царицин причетний до її спорудження, але по типажу тут повна відповідність. Особливо відзначимо наявність достатнього об'єму інформації про її первинну зовнішність, що дозволяє почати опрацювання технічних і технологічних питань відновлення цього об'єкту до стану, близького до того, який він мав в роки Громадянської війни і впродовж декількох подальших десятиліть. Зокрема, необхідно знайти тіла 4 кулеметів сист. Максима і 76-мм польову гармату зр.1902 р. або 76-мм гірську зр. 1909 р. Доцільно розглянути питання подальшого експонування відновленої БПл в закрито-

му павільйоні подібно до того, як мають намір поступити в Луганську з танками Mk.V «Рікардо». Іншими словами, потрібне опрацювання комплексу заходів щодо перетворення іржавого остову БПл в повноцінний пам'ятник історії.

З сказаного бачимо, що:

1. При створенні повномасштабних макетів БПТ бажане проведення якщо не скрупульозно повної реконструкції, то хоч би загальної реконструкції автентичного зовнішнього вигляду (візуального образу) відтворюваного об'єкту, що дозволяє отримувати практично при тих же виробничих витратах макети, які б представляли певний інтерес не тільки з пізнавальної (виховної), але і наукової точки зору.

2. Необхідно акцентувати увагу на двох раритетних справжніх зразках ЗТБП, які має в своєму розпорядженні Україна. Особливо відзначимо остов БПл в Дніпропетровську – унікальний особливо цінний об'єкт, не зважаючи на його непоказність, як з погляду історії техніки, так і з погляду загальної і національної історії.

ЛІТЕРАТУРА

1. Крепость России // Историко-фортификационный сборник. Выпуск 2. // Владивосток. Дальнаука. – 2005. – С. 95, 97, 100, 110, 147, 148, 152-159, 231-233.
2. Гріффен Л.О. До питання про теоретичні основи пам'яткознавства // Праці Центру пам'яткознавства Національної академії наук України і Українського товариства охорони пам'яток історії та культури. Випуск 18. - Київ. – 2010. - С. 46.
3. Ромадін С.В. К истории бронепоездной техники // Питання історії науки і техніки. – 2008. – №2. – С. 32-42.
4. Гріффен Л.О. Пам'ятка техніки як феномен історії і культури // Праці Центру пам'яткознавства Національної академії наук України і Українського товариства охорони пам'яток історії та культури. Випуск 14. - Київ. – 2008. - С.46.
5. Руководство по материальной части и эксплуатации танка Т-10М. // Москва. Воениздат. – 1960. – С. 40– 42.
6. Балоцкий В. «Подвиг Одессы». Путеводитель. // Одесса. Маяк – 1978. – С. 27, 54-56, 65; Севастьянов Е. Памяти защитников Одессы. // Техника молодежи №2 1986. – С. 59; Ефимьев А.В, Манжосов А.Н, Сидоров П.Ф. Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. // Москва. Транспорт. – 1992. – С. 40-44; Коломиец М. Бронепоезда Красной Армии в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Часть 1. // Фронтальная иллюстрация №7 2007. – С. 15-16.
7. www.kaniv.net; www.tour.ck.ua; Правда Украины. // От 22.02.1958 - С. 3, от 25.02.1958 - С.3; Бронепоезд №56. // Комсомольское звание №96 от 17.05.1987. - С. 3; Ашман Н.А. Центральный музей внутренних войск. // Москва. Политупр ВВ МВД СССР. – 1988. - С. 53.
8. www.sevastopol.info/monument; Венедиктов Л. Люди стальной магистрали. // Информационно-рекламный еженедельник «Боспор Крым» №15 от 12.04 и №18 от 03.05.2007 (<http://bospor.com.ua>); Ефимьев А.В, Манжосов А.Н, Сидоров П.Ф. Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. // Москва. Транспорт. - 1992. – С. 62-63, 68; Широкопад А.Б. Энциклопедия отечественной артиллерии. // Минск. Хорвест. – 2000. – 1126 - 1138;
9. Какурин Н.Е. Как сражалась революция. Том 1 (1917-1918). Изд. 2-е, уточненное. // Москва. Издательство политической литературы. - 1990. – С. 155–156; Ромадін С.В. Макет бронеплощадки в м. Дніпропетровську як пам'ятка науки і техніки. // Другі Зарембівські читання. Центр пам'яткознавства Національної Академії наук України і Українського товариства охорони пам'яток історії та культури. – Київ. – 2009. – с. 125–134; <http://offer.ebay.de/ws/eBayISAPI.dll?ViewBids&item=170554004051>.

Ромадін С.В. К вопросу об аутентичности сохраненных образцов железнодорожной техники боевого назначения. *В Украине (как и в России) сохранилось очень мало оригинальных образцов железнодорожной техники боевого назначения. Однако имеется ряд ее макетов. В статье рассматривается степень подлинности этих макетов и условия, при которых можно адекватно воспроизвести некоторые образцы бронепоездной техники.*

Romadin S.V. To the question about authenticity of the stored standards of railway technique of the battle setting. *In Ukraine (as well as in Russia) saved very little original standards of railway technique of the battle setting. However there is a row of its models. The degree of authenticity of these models and terms at which it is possible adequately to reproduce some standards of their technique is examined in the article.*

УДК 378.1

ПЕРШІ РОКИ ДІЯЛЬНОСТІ ХАРКІВСЬКОГО ПРАКТИЧНОГО ТЕХНОЛОГІЧНОГО ІНСТИТУТУ ТА ЙОГО РОЛЬ У ПІДГОТОВЦІ ІНЖЕНЕРНИХ КАДРІВ

Сорочинська О.Л., канд. іст. наук, д-р філос.

(Державний економіко-технологічний університет транспорту)

Коротко освітлена передісторія створення Харківського практичного технологічного інституту, розглянута історія його побудови і формування наукових кадрів. Приведена роль інституту в підготовці кадрів для паровозобудівної сфери.

Харківський технологічний інститут – це перший технічний вуз в Російській імперії на теренах сучасної України. Ідея створення Харківського технологічного інституту належить Міністерству фінансів, а відкриття інституту відбулося під управлінням Міністерства народної освіти. Завдяки зусиллям різних представників двох міністерств, що діяли незалежно один від одного, в Російській імперії з'явився другий вищий навчальний заклад (після Санкт-Петербурзького), що забезпечував промисловість Південного сходу Російської імперії висококваліфікованими інженерними кадрами.



Створення технологічного інституту в Харкові було обумовлене ходом економічного, соціального і культурного розвитку післяреформеної Російської імперії. Особливо швидко розвивалася промисловість на Півдні України. Будувалися залізниці, фабрики, заводи, шахти, копальні, підприємства транспортного і сільськогосподарського машинобудування. Створювалися нові промислові райони. Великим промисловим центром України став Харків. Харків за розвитком промисловості, сільськогосподарства й торгівлі був на одному з перших місць Російської імперії. На