

європейського та російського причорноморського суднобудування наочно показав, що вітчизняні судна та кораблебудування в цілому, незважаючи на кріпосницьку державу, ні в чому не поступалися західноєвропейським. Особливий інтерес та цінність представляє у цьому розділі вперше ґрунтовно поданий матеріал про цивільне суднобудування та величезний внесок у його розвиток Херсонських приватних верфей. На безумовну увагу заслуговує також глава про приватнокапіталістичне (підрядне) суднобудування, яке, як наочно представлено у книзі, було більш ефективним, ніж державне.

Четвертий розділ присвячено створенню панцерно-міноносного флоту, для якого основними базами стали приватні заводи, такі як РТПіТ у Севастополі та „Наваль”, „Россуд” у Миколаєві. Залучення приватного капіталу в суднобудування дозволило створити у цих містах найсучасніші за технікою та технологіями широкопрофільні заводи. „Наваль”, об’єднавшись із Чорноморським механічним та „Россудом” почав випускати практично все необхідне для суднобудування: кораблі, парові котли, дизелі, парові турбіни, допоміжні механізми, гармати, гарматні вежі, снаряди тощо. Тоді ж на миколаївських верф’ях розпочалося будівництво таких складних суден як підводні човни (за вітчизняними та зарубіжними проектами), включаючи перший у світі підводний мінний загороджувач

„Краб”. Усе це докладно висвітлено у книзі. Але, на жаль, революції та громадянська війна зруйнували потужну суднобудівну промисловість, яка і в наш час, після розпаду СРСР, перебуває на межі занепаду.

Оцінюючи книгу в цілому, зазначу її ґрунтовну наукову й інформативну цінність. Перевагою дослідження є історична об’єктивність та відсутність кон’юнктурних прагнень. Необхідно також відзначити і те, що рецензована книга є першою монографією з історії суднобудування, що написана українською мовою, якою автор володіє досконало.

І на закінчення, декілька слів про автора книги. Спільні наукові інтереси – дослідження історії суднобудування – дозволили мені понад сім років уважно спостерігати за професійним зростанням Н.О. Рижевої як історика та „вростанням” її у проблеми суднобудування. За декілька років вона ґрунтовно вивчила усі тонкощі суднобудівної термінології, включаючи навіть деталі, необхідні у межах її дослідження. Н.О. Рижева опрацювала усі архіви, бібліотеки та фонди музеїв колишнього Радянського Союзу у Миколаєві, Санкт-Петербурзі, Москві, Києві, Одесі, Херсоні та Севастополі. Здобутки Н.О.Рижевої зроблять вагомий внесок у науку, історико-науковий потенціал наших наукових та громадських бібліотек.

РЕСТАВРАЦІЯ ПАМ’ЯТНИКОВ ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ

Шевченко П.М., Башкирцева О.С.

(Луганская областная организация УООПИК)

Тяжелый танк Марк V (Мк-V) стал последним массовым танком Первой мировой войны. Сегодня это уникальный памятник военной техники. В свое время два танка Мк-V с бортовыми номерами 9186 и 9344, принимавшие уча-

стие в Гражданской войне, были направлены в Луганск и установлены в 1938 г. у памятника Борцам революции. В 1987 году проводилась частичная реконструкция мемориального комплекса, танки были временно сняты и вновь ус-

тановлены в 1995 году у здания областного краеведческого музея. Но опять назрела необходимость их реставрации.

В 2007 году группой специалистов общества охраны памятников областного музея были исследованы эти исторические экспонаты. Был составлен акт внешнего осмотра, первичная дефектная ведомость, на основании которой была разработана концепция реставрации танков. В концепции были выделены направления по организации исторических исследований, оргвопросы, финансовые вопросы, вопросы технического обеспечения, юридического, рекламного характера и PR-компаний.

Для реализации программы реставрации были приглашены специалисты – историки по периоду Гражданской войны, историки военной техники, военные специалисты танковой промышленности, конструкторы, финансисты, юристы, музейные работники гг. Луганска, Харькова, Киева, Ростова, Симферополя, Севастополя, Красноперкопска, Донецка, Краматорска.

Группа исследователей ознакомилась с техническими данными типичных танков в Харькове (с выездом на место их установки) и по Интернету – в музее г. Кубинка, и ходом реставрации в г. Архангельск. Было принято также решение пригласить английского специалиста Роберта Скота, президента Фонда Черчилля-историка – исследователя, работающего по правительственной программе восстановления английской исторической техники.

В мае 2009 г. поэтапно был осуществлен демонтаж и вывоз танков на ОАО ХК “Лугансктепловоз” для проведения экспертизы и реставрационных работ. Руководил реставрационными

работами начальник конструкторского отдела ЦКБ В. Герасимов при постоянном контроле и содействии группы реставрации при управлении культуры и туризма Луганской ОГА (руководитель В. Выборный).

После очистки танки были переправлены в цех общего машиностроения на стапели общей сборки, где был проведен полный перечень работ в соответствии с разработанной технологией реставрации, а также заменой отдельных корродированных элементов. Особую наглядность при производстве работ придало изучение макетов, изготовленных в г.Донецке предприятием «Экипаж» в масштабе 1:30.

Было принято решение по частичной реконструкции вооружения танков, были изготовлены стволы пулеметов и пушек с их установкой в башнях и спонсонах танков. За время реставрации были разработаны особые технологии сварочных работ брони и углеродистой стали в лаборатории сварки компании, а также технологии защиты поверхности от коррозии и окраски. Произведена замена полностью корродированных фрагментов листов, заклепок, болтов, машины были загрунтованы и покрашены, изготовлены муляжи вооружения. На танках восстановлены их боевые номера.

22 сентября, после окончания реставрации, танки вернулись на свое историческое место и установлены на гранитные постаменты напротив мемориала, став теперь органической частью настоящего единого мемориального комплекса, памятника национального значения, статус которого был подтвержден постановлением Кабинета Министров Украины от 03.09.2009 г. № 928.