

## **СЕРІЯ КНИГ «РЕАБІЛІТОВАНІ ІСТОРІЄЮ» ЯК ДЖЕРЕЛО ВИВЧЕННЯ РОЛІ КАДРІВ МАШИНОБУДУВАННЯ В ДОБУ РАДЯНСЬКОЇ ІНДУСТРІАЛІЗАЦІЇ УКРАЇНИ**

*У статті автор доводить, що матеріали опублікованих книг «Реабілітовані історією» дають підстави стверджувати, що вони являють собою серйозну джерельну базу для подальших досліджень, наукових пошуків. На особливу увагу заслуговують узагальнюючі оцінки суті і наслідків радянської індустріалізації, які доводять безпідставність тверджень про розвиток промисловості України в роки індустріалізації виключно на базі екстенсивних факторів господарювання, на недостатній техніці й технологіях. Матеріали цих книг переконують, що машинобудування базувалося на новітніх досягненнях світового досвіду.*

**Ключові слова:** «Реабілітовані історією», джерельна база, наукові дослідження, радянська індустріалізація, промисловість України, машинобудування, новітня технологія.

*В статье автор доказывает, что материалы опубликованных книг «Реабилитированные историей» дают основания утверждать, что они представляют собой серьезную базу источников для дальнейших исследований. Особого внимания заслуживают обобщающие оценки сути и последствий советской индустриализации, которые доказывают безосновательность утверждений о развитии промышленности Украины в годы индустриализации исключительно на базе экстенсивных факторов хозяйствования, на недостаточной технике и технологиях. Материалы этих книг убеждают, что машиностроение базировалось на новейших достижениях мирового опыта.*

**Ключевые слова:** «Реабилитированные историей», база источников, научные исследования, советская индустриализация, промышленность Украины, машиностроение, новейшая технология.

*In the article the author proves, that materials of the published books «Rehabilitated by a history» allow the basis to assert, that they represent serious base of sources for the further researches. The special attention is deserved with generalizing estimations of essence and consequences of the Soviet industrialization which prove groundlessness of statements about development of the industry of Ukraine within industrialization extremely on the basis of extensive factors of managing, on insufficient technical equipment and technologies. Materials of these books convince, that the mechanical engineering was based on advanced achievements of world experience.*

**Key words:** «Rehabilitated by a history», base of sources, scientific researches, the Soviet industrialization, the industry of Ukraine, mechanical engineering, the newest technology.

Завдяки плідній, злагодженій науково-дослідній роботі, організованій Головною редколегією (голова – академік НАН України П.Т. Тронько) серії науково-документальних книг «Реабілітовані

історією» в 27-ми томах, у всіх областях, Автономній Республіці Крим, Києві і Севастополі складено банк даних на 700 тисяч реабілітованих жертв тоталітарного режиму і

видано понад 50 книг. У більшості регіонів відповідний том складатиме декілька книг. Оpubліковані книги привернули увагу широкого громадського загалу, науковців, краєзнавців. Природно, що матеріали книг все більше стають авторитетним джерелом для подальших наукових досліджень. Високу оцінку наукової громади отримали докторські дисертації В. Ченцова, В. Никольського, монографії О. Бута та П. Добрава, В. Бондаренка, В. Іваненка, З. Лихолобової, численні публікації Р. Подкура, Р. Терещенка, В. Шевченка тощо тільки стосовно доби радянської індустріалізації, періоду 1920-1930-х рр.

Оpubліковані в регіонах книги відповідного тому заслуговують на історіографічний аналіз, що, з одного боку, дозволить пропаганді досягнутого для подальшого використання в науковому обігу, а з другого – допоможе редакційним колегіям у регіонах виправити в наступних виданнях книг певні недоліки. Метою даної статті є аналіз книг як джерела вивчення ролі кадрів машинобудування в добу радянської індустріалізації України.

У Донецькому томі «Реабілітовані історією» вміщено нарис З.Г. Лихолобової «Долі командирів індустрії в тридцять роки». Серед них – директор НКМЗ І.Т. Кирилкін [1]. Він народився у шахтарській сім'ї, але рано залишився без батьків, тому з 12 років почав працювати на шахті коногоном.

Більшовику з дореволюційним стажем нова радянська влада доручила відповідальну роботу в радянському і господарському апаратах. Зокрема, він перебував керуючим Макіївським металургійним заводом, заступником керуючого трестом «Південсталь».

Привертає увагу в нарисі аналіз роботи І.Т. Кирилкіна, коли згідно зі взятим офіційним курсом на індустріалізацію, план першої п'ятирічки передбачав новобудову – НКМЗ (Новокраматорський завод важкого машинобудування). На наш погляд, за влучним визначенням автора нарису, зоряним часом Івана Тарасовича стало керівництво будівництвом і освоєнням НКМЗ за наказом Главку ВРНГ, а потім Наркомважпрому Союзу РСР. Особисті організаторські заслуги і внесок у розвиток радянської індустрії І.Т. Кирилкіна в 1935 р. були відзначені найвищою державною нагородою орденом Леніна. Його здібності як господарника-новатора імпонували самому Й.В. Сталіну, який його особисто знав. Наступного року авторитетним свідченням подальших досягнень трудового багатотисячного колективу під керівництвом талановитого директора стали дві події союзного значення [2].

Щоправда, як говорить автор нарису, була і третя подія – обрання членом ЦК ВКП(б). Але це могло статися тільки на партійному з'їзді, який, як відомо, відбувся не в 1936, а раніше – в 1934 р. Здається, дала взнаки вузька джерельна база нарису: всі відомості беруться з одного джерела – слідчої справи з архіву Федеральної служби

(мабуть, безпеки) і контррозвідки по Архангельській області. Як бачимо, «підвели» слідчі НКВС, які оформляли протоколи.

У дійсності ж треба зазначити лише дві щасливі події: по-перше, обрання І.Т. Кирилкіна членом ЦВК Союзу РСР як вищого законодавчого органу країни. А по-друге, наказ по Наркомважпрому за підписом Г.К. Орджонікідзе від 29 травня 1936 р. «Тов. Кирилкін, – наголошувалося в наказі, – організував будівництво, монтаж і початковий період освоєння Краматорського заводу, обладнаного за останнім словом світової техніки». Він вдало розставив і об'єднав зусилля заводських машинобудівників на виготовлення унікального прокатного устаткування і підйомно-транспортних споруд для союзних гігантів металургії Магнітки, «Азов – і «Запорожстали», підйомних шлюзових кранів для каналу Москва – Волга, щитів для Московського метрополітену тощо. Для увічнення подвигу будівельників і машинобудівників нарком пропонував в наказі встановити на НКМЗ меморіальну дошку, на яку занести ім'я І.Т. Кирилкіна [3].

Визнанням високих організаторських здібностей і плідних професійних навичок при створенні гігантів машинобудування (від будівництва до освоєння виробництва) стало призначення Івана Тарасовича влітку 1938 р. начальником спорудження суднобудівного заводу в Архангельську (Російська Федерація). Під час чергового рішення проблем новобудови через декілька тижнів після призначення 8 вересня 1938 р. його було заарештовано в Москві за особистою санкцією Л.П. Берії. Звинувачення, як під кальку – участь в контрреволюційних організаціях і шкідництві.

Особливістю даного нарису став ретельний аналіз архівно-слідчої справи знаного господарника, яку завели архангельські чекісти. Надумані звинувачення підсудний спростував перед Військовим трибуналом Верховного суду СРСР. Так, одне із них – підготовка теракту проти Г.К. Орджонікідзе, з яким знався з 1917 р. «Він виростив мене як господарника. Він був моїм вихователем, – заявив трибуналу І.Т. Кирилкін. – Виступати проти нього для мене було неможливим». Звинувачення в шпигунстві зводилися до т. зв. «передачі даних по вугіллю і металу і секретів виробництва спецсталей». Хоч він робив навпаки: запроваджував досвід або «секрети» німецьких фірм Круппа і «Делаг». За три тижні до віроломного нападу Німеччини на СРСР І.Т. Кирилкін отримав 15 років перебування у виправно-трудових таборах. Там він і помер [4].

На наш погляд, ім'я І.Т. Кирилкіна заслуговує бути серед жертв тоталітаризму в добу радянської індустріалізації. В Донецькому томі «Реабілітованих» у «Списку громадян, що були репресовані на території області» Іван Тарасович не значиться [5].

У Миколаївському томі «Реабілітовані історією» як джерело вивчення долі машинобудівників у добу радянської індустріалізації привертає увагу

нарис М.М. Шитюка про суднобудівний завод ім. Марті. Нарис присвячено пам'яті директора заводу Сергія Олександровича Степанова.

Завод ім. Марті для нього – добре знайоме підприємство. Працюючи головним інженером заводу, коли країна ставила завдання відбудувати унікальне підприємство, він підготував умови для визначення його ролі й місця в індустріалізації СРСР. З 1926 р. став директором Дніпропетровського металургійного заводу ім. Петровського, де пройшов добру школу керівника багатотисячного колективу.

З приходом Гітлера до влади в Німеччині й загостренням міжнародного стану СРСР наказом по Наркомважпрому (в нарисі помилково – наркоматом суднобудівної промисловості СРСР) для зміцнення керівних кадрів суднобудівників в 1934 р. С.О. Степанова було призначено директором Миколаївського заводу ім. Марті [6].

Новопризначений директор з перших днів націлив зусилля корабелів на випуск нових, вдосконалених і відповідних останнім досягненням суден. За короткий час і органи місцевої влади, і керівництво Главку НКТП у Москві переконалися, що у виборі директора не помилилися. Керівник велетня суднобудівної галузі виявив якості глибокого знання справи, широкого кругозору, перспективного бачення проблем і шляхів їх розв'язання, вдало розставляв кадри інженерно-технічних працівників, господарників. Не дивно, що завод працював стабільно. Всі зобов'язання і державні замовлення виконувалися вчасно.

У нарисі на базі глибокого вивчення архівно-слідчої справи, яка зберігається в архіві СБУ по Миколаївській області, розкрито, як за вказівкою наркома внутрішніх справ УРСР було заарештовано С.О. Степанова. Йому інкримінувалася участь в троцькістській терористичній диверсійній організації в системі союзного Главку суднобудування СРСР [7]. Із звинувачувального висновку слідства в нарисі перелічено біля десятка т. зв. диверсійно-шкідницьких актів на заводі ім. Марті, спрямованих буцімто на зрив військового кораблебудування згідно з вказівками начальника Главку Р.А. Муклевича. Військова колегія Верховного суду СРСР 27 грудня 1937 р. винесла смертний вирок С.О. Степанову [8].

У нарисі на базі матеріалів заводського музею наведені жахливі відомості про погром кадрового складу заводу за 1937-1938 рр. Із 134 притягнутих до слідства інженерно-технічних працівників і робітників заводу 66 винесено вирок до розстрілу і 68 – до тривалих строків виправно-трудових таборів, з яких 23 не винесли тяжкої праці на засланні й загинули.

Серед розстріляних – начальники техвідділу, начальник ОКБ, головний енергетик. Тривалі строки ВТТ отримали головний корабельний інженер, головний інженер-дизеліст, головний механік, головний інженер, головний металург, начальник комерційного відділу [9].

Привертає увагу дослідників наведені в миколаївському томі три документи, які мають пряме відношення до розглянутого нарису. Серед них док. № 139 складає «Вирок військового трибуналу Київського особливого військового округу у справі О.Я. Смирнова», начальника техвідділу і начальника конструкторського відділу. Розстрільний вирок було винесено 10 травня 1939 р. Там же док. № 140 – витяг із розпорядження начальника УНКВС про виконання вироку щодо О.Я. Смирнова [10].

Разом із тим не можна не відзначити однобокість, а звідси збідненість матеріалів нарису М.М. Шитюка. Використано фактично одне джерело – архівно-слідча справа С.О. Степанова, яку вели слідчі УНКВС. Перелік чисельних звинувачень із заключного висновку слідчих, на наш погляд, може посяти сумнів у необґрунтованості репресій. Недостатньо приділено уваги соціально-економічним і виробничим справам. Шукати їх треба в Державному архіві Миколаївської області (там і документи колишнього обласного партархіву), в центральних архівах, у періодичних виданнях 1930-х років.

Ґрунтовністю змісту вирізняється нарис Г.М. Захарової «Генеральний конструктор з села Чердакли» в донецькому томі «Реабілітовані історією». Присвячений він Костянтину Федоровичу Челпану, головному конструктору Харківського заводу ім. Малишева [11].

Для реалізації амбіційних планів радянської індустріалізації, які сталінське керівництво обґрунтовувало необхідністю зміцнення обороноздатності СРСР, потрібні були висококваліфіковані інженерно-технічні працівники. Вимогам часу відповідав випускник Харківського технологічного інституту (а до цього – Маріупольського реального училища) Костянтин Челпан. Як здібного фахівця з двигунів внутрішнього згорання, його невдовзі відрядили вивчати передовий досвід заводів і фірм Німеччини, Англії, Швейцарії. Одночасно він ознайомився з науковою роботою в цій галузі, відвідував виставки новітніх розробок. «Якщо вже поїхав, – писав він дружині в липні 1929 р. із Кельна, – необхідно використати час, як треба». Або з листа додому із англійського Ньюкасла: «...цілий тиждень ходив на виставку, де були представлені найбільш важливі англійські дизельні фірми» [12].

Повернувшись на батьківщину, К.Ф. Челпан став генератором розробок заводським КБ нових конструкцій двигунів. 28 квітня 1933 р. на випробувальному стенді запрацював дослідний зразок дизеля – «свого двигуна, ні в чому не схожого на закордонний». Потім дизель зняли і встановили замість авіаційного на швидкохідний танк (БТ-5). Наступного року за ініціативою К.Ф. Челпана дизель поставили на важкий артилерійський тягач «Ворошиловець». Два танки БТ-5 з новими моторами взяли участь в листопадовому параді в Москві на Красній площі.

Зупиняючись на цих фактах, почерпнутих автором статті із архівних документів СБУ, із скупих повідомлень тогочасної періодики і листування з сином К.Ф. Челпана – Ленімиром Костянтиновичем, нині професором, доктором технічних наук одного із московських НДІ, – необхідно наголосити на його прагненні зібрати все про талановитого конструктора. «У світовому дизелебудуванні не було аналогів... танкового дизеля. Майстерність і сміливість в конструкції, – напишуть фахівці, – на межі нахабства, але завдання було вирішено блискуче» [13].

Незабаром, повідомляється далі в статті, «за створення потужних сучасних конструкцій машин» ЦВК Союзу РСР нагородив Костянтина Федоровича Челпана орденом Леніна з присвоєнням звання Головного конструктора. Уряд прийняв рішення про будівництво нових спеціальних цехів з випуску танкових дизелів. З того часу авіаційні мотори танкам стали не потрібні. Головний конструктор шляхом листів-клопотань всім КБ зібрав навколо себе ініціативний колектив однодумців-новаторів. Вони (у статті наведено 11 прізвиськ, які в грудні 1937 р. разом із шефом будуть заарештовані, як учасники антирадянської військової змови і шкідницької організації в військовій промисловості) [14] заклали підґрунтя нового майбутнього танку Т-34, визнаного кращим танком Другої світової війни. Заринаючись у доробок Г.М. Захарової, підспудно виникають питання. Перше з них, як могло трапитись, що Німеччина, батьківщина дизелів, воювала танками з бензиновими двигунами. І це, коли перевага дизеля в його економічності проти карбюратора та в меншій пожежобезпеці в бою. З новим двигуном танк при тій же заправці мав більший радіус дій. І по-друге, як могло статися, що захопивши трофейну «тридцятьчотвірку» німці не змогли зробити подібну. Але бойовий загін ВКП(б) «ежевими руками» інкримінував попри все К.Ф. Челпану з його однодумцями злочини по пріснозвісній 54-й статті Карного кодексу УРСР. Це шпигунство, терор, диверсія.

Привертає увагу ще одна характерна риса автора статті – скрупульозність дослідження. Ми знаємо, що пізніше заарештували і засудили до вищої міри покарання директора заводу І.П. Бондаренка, земляка К.Ф. Челпана, а також ще сім висококваліфікованих керівників підрозділів і спеціалістів. Дев'ять – дістали різні терміни ув'язнення.

Із статті стало відомо, що ж відбулося з К.Ф. Челпаном, бо про суд над ним тривалий час ніхто не знав. Родину його вигнали з квартири і позбавили роботи та нажитого майна. Лише на запит дружини Софії Мойсеївни прокуратура СРСР у 1956 р. повідомила, що К.Ф. Челпан помер від пороку серця в таборі в 1942 р.

Г.М. Захарова найшла в архіві СБУ документ, який довів усю непослідовність дій влади періоду хрущовської відлиги. Рідним повідомляли одне, а

в архівно-слідчій справі є «Виписка з протоколу № 37 рішення наркому внутрішніх справ СРСР, генерального комісара держбезпеки тов. Єжова, прокурора СРСР тов. Вишинського від 04.02.1938 р.» Слухали... і постановили розстріляти. Підписи карних високопосадовців відсутні. Документ підписав лише молодший лейтенант ДБ. Саме рішення поки не виявлене, хоч у справі є довідка з підписами про виконання вироку про розстріл 10.03.38 р. біля 22:36. Така драматична доля творця серця славнозвісного танка-переможця Т-34. До речі, автори «Книги пам'яті греков України», написаній на основі комплексу документів Державного архіву СБУ (Київ), Архіву тимчасового зберігання документів УСБУ в Донецькій області, пов'язаних з реалізацією директиви НКВС СРСР № 50215 від 11 грудня 1937 р. щодо грецького населення не називають протокол №37 і не включили до поіменного списку і списку постраждалих села Чердакли Костянтина Федоровича Челпана [15].

У луганському томі «Реабілітованих історією» вміщено нарис про директора паровозобудівного заводу М.С. Чумичева. У планах радянської індустріалізації це підприємство було прописане як важливий об'єкт реконструкції. В середині 1930-х років завод перейшов на випуск нових потужних локомотивів «ИС» (названий на честь Й. Сталіна) та «ФД» (названий на честь Ф. Дзержинського) і по праву займав позицію флагмана союзного локомотивобудування. Це викликало гордість у мешканців не тільки Луганська, а й усієї України. Водночас, зазначається в нарисі, розгорнулися політичні репресії в оточенні М.С. Чумичева [16]. Постраждали 500 заводчан за стандартними звинуваченнями у шпигунстві, шкідництві, намірі здійснення терористичних актів.

Миколу Семеновича заарештували 22 вересня 1938 р. у віці Христа. Більшовик ленінського призову, випускник Московського машинобудівного інституту ім. Баумана, депутат Верховної Ради УРСР першого скликання. Його звинуватили в проведенні диверсійно-шпигунських дій, гальмуванні виробництва. І це всупереч тому, що керований ним завод перевиконував виробничу програму, передусім по основному виду продукції – паровозах. Так, з 1 вересня 1937 р. по 1 вересня 1938 р. завод здав наркому шляхів (щоправда, на той час був Главк Наркомважпрому) 768 локомотивів, що перевищувало державну програму.

До того ж не тільки тривало виробництво найпотужніших «ИС» та «ФД», а й побудували надшвидкісний паровоз «2-3-2».

Автор нарису засвідчив особливу тактику підслідного, виявив волю до протидії вибитим зізнанням парторга заводу. Догоджуючи чекістам, М.С. Чумичев написав на 80 сторінках зізнання, яке закінчив словами: «Усі мої свідчення – чекістська вигадка й наклеп на себе».

Чекісти прогледіли. Військовий трибунал змушений повернути підслідного чекістам для проведення експертизи. Здійснена перевірка звинувачувального висновку допомогла Миколі Семеновичу Чумичеву звільнитися після довготривалих тортур працівниками Луганського УНКВС [17].

В алфавітному списку реабілітованих, вміщеному в Луганському томі, йдеться про лаборанта Луганського заводу ім. Жовтневої революції Юлію Григорівну Грищук. Рішенням Військового трибуналу Харківського військового округу 20 вересня 1938 р. її було засуджено до розстрілу [18]. Джерелом вивчення долі працівниці паровозобудівного заводу є нарис А.В. Лебедевої.

Слідчі Донецького УНКВС для обґрунтування її арешту підвели справу під єжовський наказ № 00485 (антирадянська робота польської розвідки), склали акт експертизи. В акті тенденційно і бездоказово, за відсутністю жодного факту або цифри зроблено висновок: «свідомо подавала невірні досліді для сталеливарних цехів», «вводила в оману на неправильне ведення технологічного процесу», навмисно спаловала штепсельні розетки, реостати і трансформатори мікроскопів». Військовий трибунал кваліфікував такі дії Ю.Г. Грищук, як шпигунсько-шкідницьку роботу на заводі, і виніс смертний вирок 20 жовтня 1938 р. Треба зазначити, що в нарисі ця дата називається двічі, хоч у довідці, яка наведена нами вище, йдеться про 20 вересня 1938 р. [19].

Підсумовуючи, треба зазначити:

- проаналізовані матеріали опублікованих книг окремих регіонів, промислових центрів дають підстави стверджувати, що вони являють собою серйозну джерельну базу для подальших досліджень, наукових пошуків;
- як і в кожній справі, і в даному випадку виявлено ряд недоречностей, помилок, які допоможуть у подальших наукових розробках науковців і в продовженні випуску чергових книг томів відповідних регіонів. На наш погляд, на особливу увагу заслуговують узагальнюючі оцінки суті і наслідків радянської індустріалізації. І загальновідомі висновки знаних істориків, економістів, краєзнавців, та й самі матеріали опублікованих книг «Реабілітовані історією» доводять безпідставність безапеляційних тверджень про розвиток промисловості України в роки індустріалізації виключно «на базі екстенсивних факторів господарювання, на недостатній техніці і технологіях» [20].
- матеріали проаналізованих книг доводять, що машинобудування базувалося на новітніх досягненнях світового досвіду. Це – по-перше. І, по-друге, якби таких тямущих й ініціативних керівників і робітників не винищили до ноги в 1930-ті роки, ми б мали, напевне, іншу індустрію, інше суспільство.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Реабілітовані історією: У 27-ми т.: Донецька область. / Обл. редкол.: Демидко В.М. (голова) та ін. – Кн. 1. – Донецьк: «Регіон», 2004. – С. 379-382.
2. Там само. – С. 379.
3. Там само.
4. Там само. – С. 380, 382.
5. Донецька область. Реабілітовані історією / Обл. редкол.: Третяк О.Л. (голова) та ін. – Кн. 4. – К.: Донецьк: Регіон, 2007.
6. Шитюк М.М. Директор суднобудівного заводу // Реабілітовані історією. Миколаївська область / Обласна редкол.: О.В. Садиков (голова) та ін. – Кн. 1. – Миколаїв: Світогляд, 2005. – С. 336-337.
7. Там само. – С. 337.
8. Там само. – С. 339.
9. Там само. – С. 336.
10. Там само. – С. 251-252.
11. Реабілітовані історією. Донецька область. – Кн. 1. – С. 461-464.
12. Там само. – С. 462.
13. Там само. – С. 463.
14. Там само.
15. Никольский В.Н., Бут А.Н., Добров П.В., Шевченко В.А. Книга памяти греков Украины. – Донецьк: Регіон, 2005. – 336 с.
16. Реабілітовані історією. Луганська область: У 3-х кн. / Обл. редкол.: Просін В.В. (голова) та ін. – Кн. 1. – Луганськ, 2004. – С. 78.
17. Там само. – С. 79.
18. Там само. – С. 633.
19. Лебедева А.В. «Музика» на замовлення: полонез № 00485 // Реабілітовані історією. – Луганська область. – Кн. 2. – Луганськ, 2005. – С. 23-24.
20. Реабілітовані історією. Луганська область. Кн. 1. – С. 71.

Рецензенти: д.і.н., проф. О.М. Бут;  
д.і.н., проф. Ю.В. Котляр.