

9. Rosiiskiy derzhavny iistorychnyi arkhiv. F. 229.1869. op.1. spr.2888. l. 26 [in Ukrainian].
10. Sankt-Peterburzkiy miskiy istorichniy arkhiv.F.381.1872.op.13. spr. 3137. L. 1 [in Ukrainian].
11. Zenzinov, N.A. (1995). Pervyye ministry putey soobshcheniya [The first ministers of Railway transport]. *Put i putevoye khozyaystvo – Track and track facilities*, 4, 30–36 [in Russian].
12. Strelko, O.H. (2013). Do istorii stanovlennia ta rozvytkunauky pro stantsii ta vuzly v Rosiiskii imperii [To history of formation and development of science on stations and railway junctions in the Russian Empire]. *Istoriia nauky i tekhniky – History of science and technology*, 3, 120-127 [in Ukrainian].
13. Strelko, O.H. (2015). *Narysy z istorii nauky pro zaliznychni stantsii ta vuzly: monohrafiia* [Essays on the History of Science on railway stations and junctions: monograph]. Poltava: TOV «ASMI» [in Ukrainian].

Пилипчук О.Я., Стрелко О.Г. П.П. Мельников: жизнь и деятельность

В статье освещаются жизнь и деятельность русского инженера, ученого в области транспорта, генерал-лейтенанта, первого министра путей сообщения Российской империи Павла Петровича Мельникова (1804 – 1880). В хронологической последовательности освещаются основные этапы его жизни и деятельности, в частности его заслуги в строительстве сети железных дорог Российской империи, роль в развитии железнодорожного транспорта, в частности в развитии паровозо- и вагоностроения. Ученый критически изучал лучшие достижения зарубежной научно-технической мысли и своими исследованиями сделал весомый вклад в мировую транспортную науку.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, строительство железных дорог, транспортная наука, техника, управление железнодорожным транспортом.

Pylypchuk O. Ya., Strelko O. H. P. P. Melnykov: life and activity

The article highlights life and work activity of Russian engineer, the scientist in the field of transport, general-lieutenant, the first Minister of Railway Transport of the Russian Empire Pavel Petrovych Melnykov (1804–1880). The main stages of his life and activity, in particular, his contribution to the railway network construction in the Russian Empire, the role in the development of rail transport, in particular in the development of locomotive and car building are shown in chronological order. The scientist critically studied the best achievements of foreign scientific and technical thought and through his researches made a significant contribution to the global transport science.

Keywords: railway transport, railway construction, transport science, engineering, rail transport operation.

УДК 631.372 (091)

Писарська Н.В.

**ДИРЕКТОРИ ХАРКІВСЬКОГО ТРАКТОРНОГО ЗАВОДУ:
С.В. САЛЕНКОВ, П.Я. ЛІСНЯК, М.А. ПАШИН, П.Ю. САБЛЄВ**

У статті розкрито основні напрями та результати діяльності директорського корпусу Харківського тракторного заводу, протягом 1940-х – 1960-х рр. ХХ ст.: С.В. Саленкова, П.Я. Лісняка, М.А. Пашина та П.Ю. Саблева. Встановлено особливості діяльності С.В. Саленкова, першого директора заводу після реєвакуації, та його внесок у відновлення підприємства. Акцентовано увагу на важливості доробку П.Я. Лісняка, пов'язаного зі впровадженням нових моделей техніки, виходу підприємства на повну потужність і, як наслідок, збільшення чисельності кваліфікованих працівників. Зосереджено увагу на діяльності М.А. Пашина, ключовими ознаками якої стало виробництво військової техніки. З'ясовано важливість впливу діяльності П.Ю. Саблева, як керівника, що сприяв виготовленню нової

техніки на підприємстві та його виходу на міжнародний ринок. За часів керівництва ХТЗ П.Ю. Саблевим випущено понад сто тисяч тракторів Т-54, організовано виготовлення гусеничних тракторів Т-74 та запроваджено до виробництва артилерійський тягач легкий.

Ключові слова: промисловість, тракторобудування, Харківський тракторний завод, директори, С.В. Саленков, П.Я. Лісняк, М.А. Пашин, П.Ю. Саблев.

Постановка проблеми: Харків був і залишається провідним промисловим центром України. Одним із найбільших промислових підприємств міста є Харківський тракторний завод (ХТЗ). Дослідження історії промисловості неможливе без визначення конкретного внеску керівників підприємств. Протягом 40-х – 60-х рр. ХХ ст. керівництво ХТЗ вирішувало досить складні завдання, однак, у сучасній науковій літературі мало уваги приділено конкретному доробку тогочасних директорів ХТЗ.

Аналіз публікацій. Публікацій з обраної теми є незначна кількість. Більшість із них присвячена діяльності підприємства, де обрані особистості згадано лише побіжно. До таких публікацій належить монографія В.В. Біблика «Харківський тракторний завод ім. С. Орджонікідзе (сторінки історії)» [1], О.Г. Кривоконя «Тракторобудування в Україні: передумови, історія та тенденції світового розвитку в аспекті світового прогресу (20-ті – 80-ті рр. ХХ ст.)» [2], а також збірник документів і матеріалів з історії Харківського тракторного заводу [3]. Поодинокую інформацію можна також знайти на сторінках газет, у архівних справах та історичних працях, присвячених видатним харків'янам [4]. Проте, основну інформацію зібрано у архівних матеріалах. Зокрема опрацьовано матеріали фондів Державного архіву Харківської області [5] та Центрального державного архіву вищих органів влади та управління (м. Київ) [6].

Мета статті. Спираючись на доробок попередників та залучаючи архівні документи, розкрити внесок директорів ХТЗ у відновлення підприємства та випуск тракторної техніки протягом 40 – 60-х рр. ХХ ст.

Виклад основного матеріалу дослідження. Діяльність будь-якого підприємства безпосередньо залежить від його керівників. Саме ці люди, непересічні особистості, що докладають зусилля, знання та досвід для успішного розвитку підприємства, творять його. За досліджуваний період підприємства тракторобудівної промисловості змінювали керівників. Проте кожен із них, безумовно, сприяв успішній роботі та заслуговує на те, щоб про них пам'ятали. Значна частина директорів пройшли шлях від інженерів, головних конструкторів заводу аж до посади директора. Це було важливо, оскільки вони знали безпосередньо роботу підрозділів заводу.

Першим директором ХТЗ після реєвакуації став Сергій Васильович Саленков (1943 – 1945), згодом саме він став керівником відбудови заводу. Про С.В. Саленкова інформації обмаль, проте його внесок у відбудову та діяльність доволі помітний. Після призначення С.В. Саленкова виконувачем обов'язки директора заводу було розпочато відновлення підприємства. Спочатку колектив заводу займався ремонтом автомашин для військових частин та відновленням площ, для чого були задіяні наявні, на той час, близько 500 робітників, органі-

зовано базу також з ремонту гусеничних машин. Проте, через нестачу кадрів, ХТЗ не міг працювати у повну силу, тому директорові заводу було поставлено завдання якнайшвидше набрати кваліфікованих працівників, а також допоміжний персонал та службовців [5, арк 48 – 49].

Майже за два місяці керування заводом, С.В. Саленкова відремонтовано значну кількість верстатів, розчищено та введено до експлуатації робочі площі. Перед цим керівником поставлено було низку складних завдань, наприклад, відновлення та введення в експлуатацію до 1 січня 1944 р. газогенераторного, ремонтно-ливарного, сталеливарного, термічного цехів. До 1 березня цього ж року – інструментального, ковальського, чавуноливарного, ремонтно-механічного, а до 1 вересня 1944 р. – деревообробного та механозбирального цехів. Крім значної кількості виробничих площ, необхідно було забезпечувати потреби робітників заводу, що вимагали термінового відновлення та будівництва житлових приміщень, крамниці, навчального комбінату та приміщення для ремісничого училища на базі підприємства.

Як свідчать архівні матеріали, навіть за умов незначної чисельності працівників, завод у період відновлення вийшов на максимально можливий рівень. Працівники заводу займалися не лише своїми прямими обов'язками, а й брали активну участь у відновленні підприємства. Зокрема, бригада слюсарів під керівництвом В.Я. Бабешка відремонтувала за короткий термін формувальні машини, що було вкрай необхідним для подальшої роботи [3, С. 41].

Слід відзначити, що С.В. Саленков поставився до наданих йому завдань відповідально, оскільки, як свідчать дані архівів, відновлення ХТЗ відбувалося доволі успішно, а також за роки його керування було відновлено школу робітничої молоді, укомплектовано її не лише матеріальними ресурсами, але й педагогічним персоналом. Як свідчить звіт про діяльність заводу за цей період, колективу підприємства на чолі з директором С.В. Саленковим було проведено значний обсяг робіт, пов'язаний з відновленням діяльності підприємства, хоча й залишалися значні недоліки у забезпеченні верстатним парком. Отже, підприємство займалося ремонтними роботами та активно ставало на шлях відновлення виробництва. Зважаючи на певні досягнення у відновленні заводу, з 1945 р. Саленкову С.В. було доручено займатися суто цією проблемою, на посаді директора заводу його змінив Павло Якович Лісняк, який керував ХТЗ з 1945 р. по 1952 р.

П.Я. Лісняк народився у Катеринославській губернії (зараз Дніпропетровський район Дніпропетровської області) у родині лісника, де й розпочав свою робітничу діяльність. Згодом отримав освіту у Києві, після чого став працювати ковалем. З 1937 – 1940 р. працював начальником ковальського цеху Челябінського тракторного заводу (ЧТЗ), потім протягом року обіймав посаду заступника головного інженера цього ж заводу і знову повернувся на посаду начальника ковальського цеху. Усього на ЧТЗ П.Я. Лісняк пропрацював до 1942 р., після чого переведений на таку саму посаду до Москви (ЗІС). З червня 1945 р. був призначений на посаду директора ХТЗ. Оскільки очолював завод П.Я. Лісняк тривалий час, його внесок у розвиток підприємства став доволі значним.

Зі звіту за 1946 р. стає зрозумілим, що ХТЗ поступово збільшував обсяги виробництва завдяки активній діяльності усіх працівників заводу, крім того збільшено кількість працівників, а відсоток звільнень на деякий час зменшився. Було відновлено чавуноливарний, сталеливарний, термічний та ковальський цехи, а виготовлення тракторів, порівняно з 1945 р. збільшено в 4,6 р.

За умов підвищеної уваги до працівників заводу слід зазначити, що з кожним на підприємстві збільшувалося число кваліфікованих працівників. За 1947 р. було заплановано підготовку 1225 осіб, а за фактом завод отримав 1890. Робітники підприємства мали різні розряди: 3 розряд отримала найбільша чисельність працівників – 1485 осіб, що у відсотковому відношенні становить майже 79%, 4 розряд отримали 362 особи (19%), а найвищій, 5 розряд – 17 осіб (приблизно 1%) [3, С. 68].

Крім того, постійно зростала чисельність винахідників (800 осіб), за 1947 р. кількість пропозицій сягнула 1274, проте не всі вони були успішними. Запроваджено до виробництва було 435 винаходів, а 675 – відхилено. Відзначено було зменшення кількості браку, особливо у ковальському цеху. За період з грудня 1948 р. по грудень 1949 р. включно збільшено раціоналізаторську роботу. Керівництво заводу звітувало, що за звітній період надійшло 2398 раціоналізаторських пропозицій, з них запроваджено було 648, а відхилено – 1596. Проте, навіть за умов відхилення значної кількості пропозицій, вдалося зекономити чималу кількість коштів (посилання).

Директор заводу П.Я. Лісняк підтримував проведення раціоналізаторської діяльності. Кількість пропозицій дозволила спростити роботу підприємства з огляду на витрати робочої сили та економію коштів, однак, деякі пропозиції, попри позитивні ознаки, мали й негативні наслідки, оскільки якість продукції ХТЗ не відповідала тогочасним вимогам. Крім того, економія коштів відбувалася також завдяки інженерним пропозиціям. Це була найбільша економія, що перевищувала показники за усіма цехами. Завдяки інженерним пропозиціям зекономлено витрати інструменту на 576662 рублі на рік [3, С. 93].

За період керівництва П.Я. Лісняка, крім безперечних досягнень у виробництві, раціоналізаторстві та відновленні заводу, постало питання виготовлення нових моделей техніки. На початку лютого 1949 р. завод мав повністю перейти на виготовлення нового типу тракторів з дизельним двигуном. Слід зазначити, що три дослідні зразки ДТ-54 було виготовлено іще на АТЗ у 1947 р. Цей трактор мав переваги відносно свого попередника СХТЗ-НАТІ у тому, що потужність та тяглова сила у ДТ-54 була більшою, а витрата пального зменшувалася майже удвічі.

Перехід на виготовлення нових зразків техніки потребував від керівництва та працівників особливої уваги та нових пропозицій з боку налагодження та спрощення виробництва. Крім того, у 1952 р. ХТЗ виготовляв деталі та вузли для ХТЗ-7, що збирали на трактороскладальному заводі. У цій роботі теж брав активну участь П.Я. Лісняк [1, С. 96].

У тому ж 1952 р. на посаді директора П.Я. Лісняка змінив Михайло Андрійович Пашин, який до цього працював два роки головним інженером ХТЗ. За роки

керування М.А. Пашина було виготовлено дослідну партію легких артилерійських тягачів, створених ще у 1947 р. конструкторами підприємства [1, С. 96 – 97].

За період з 1953 – 1954 рр. на ХТЗ відбулося покращення кількісного та якісного складу працівників. Число дипломованих спеціалістів на 1 жовтня 1954 р. порівняно з 1953 р. зросло на 6,3%, з них спеціалістів з вищою освітою було 7,9% та з середньою технічною – 5,5%. Чисельність дипломованих інженерів та техніків, що працювали безпосередньо на виробництві, складала на 1 жовтня 1954 р. 56,6%. За звітній період інженерно-технічні посади обіймало 397 осіб, з них мали вищу освіту 65, а молодих інженерів було лише 25%. Середню спеціальну освіту мали 103 особи, з яких 55 осіб були молодими техніками.

Важливим також були показники постійного зростання освічених кадрів, так, станом на 1952 р. вищу освіту мали 3 особи (ВЗП). У 1953 р. число робітників, що закінчили цей навчальний заклад складала 4, а у 1954 р. – 14 осіб. Крім того, зростала також кількість працівників, що мали середню технічну освіту: у постійно 1952 р. – 5 осіб, у 1953 р. – 12, а у 1954 р. – 14 осіб [3, С. 54].

З 1954 р. розпочався важливий етап у розвитку ХТЗ, саме з цього часу починається поступове вдосконалення та розробка принципово нових зразків техніки. Визначальну роль у цьому процесі відіграли працівники конструкторського бюро підприємства, а також керівник заводу Павло Юхимович Саблев, що віддав підприємству чимало років свого життя та діяльності. Народився П.Ю. Саблев 1 (14) червня 1903 р. у селищі Нові Сиваї, зараз Хіславичського району Смоленської області у родині селянина, там же закінчив семирічну школу. Розпочав трудову діяльність у 1922 р. технічним робітником. У 1924 р. переїхав до м. Краматорська, де пішов на роботу слюсарем на металургійний завод. З 1925 р. по 1927 р. проходив військову службу. По закінченні служби розпочав навчання на рабфаці (1927 – 1935 рр.), а потім у Харківському механіко-машинобудівному інституті (нині НТУ «ХП»). По закінченні інституту працював інженером-дослідником Українського науково-дослідного інституту автодизелів. У 1937 р. П.Ю. Саблева було призначено на посаду начальника лабораторії заводу ім. Комінтерна (зараз ХЗТМ ім. В.А. Малишева), а у 1941 р. був призначений керівником конструкторського бюро цього підприємства. У жовтні 1941 р. завод евакуювали до Челябінська, де П.Ю. Саблев керував конструкторською групою Кіровського заводу, евакуйованого з Ленінграда. Брав участь у створенні двигунів для танків КВ, ІС та самохідних артилерійських установок [6, арк. 32].

У 1946 р. П. Саблева переведено до Харкова, на посаду заступника начальника конструкторського бюро Харківського заводу транспортного машинобудування (зараз ХЗТМ ім. В.А. Малишева). З 1947 – 1950 рр. – секретар парткому ХТЗ, а з 1950 – 1954 рр. – директор харківського заводу «Серп і молот». У червні 1954 р. повернувся на ХТЗ та очолював підприємство майже 15 років. За ці роки з конвеєра ХТЗ зійшов 100-тисячний трактор ДТ-54, було розпочато виробництво гусеничних тракторів Т-74, у 1966 р. виготовлено трактор Т-25 потужністю 20 к.с. За роки керування П.Ю. Саблева завод вийшов на міжнародний ринок, почалася співпраця з Індією, Китаєм та Болгарією. Виготовлено чимало техніки для

потреб армії, зокрема розроблено та розпочато серійне виробництво артилерійського тягача легкого (АТЛ), створено гусеничний транспортер-тягач (ГТТ).

Указом Президії Верховної Ради СРСР від 5 серпня 1966 р. П.Ю. Саблеву присвоєно звання Героя Соціалістичної Праці з врученням ордена Леніна та золотої медалі «Серп і Молот», а у наступному році з конвеєра зійшов мільйонний трактор. У 1969 р. Павло Юхимович Саблев вийшов на пенсію та останні роки свого життя провів у Харкові, помер 16 березня 1975 р. та похований на міському цвинтарі №2.

Висновки та пропозиції. Провідним підприємством тракторобудівної промисловості України був і залишається ХТЗ. Важливе значення має дослідження історії тракторобудування України в 40-х – 60-х рр. ХХ ст., коли ХТЗ пройшов шлях відбудови та переходу на випуск нових моделей тракторної техніки. Безпосереднє значення у розгортанні виробництва тракторів на ХТЗ належить його директорам С.В. Саленкову, П.Я. Лісняку, М.А. Пашину, П.Ю. Саблеву. Досить перспективним є дослідження не лише діяльності директорів підприємства, але й головних інженерів та конструкторів, завдяки яким було створено нові моделі тракторів.

Джерела та література

1. История Харьковского тракторного завода им. Орджоникидзе: Сборник документов и материалов, июнь 1941–1962 гг. /под ред. Г.И. Ващенко. – Харьков: Прапор, 1960. – Т. 2. – 294 с.
2. Біблик В. В. Харківський тракторний завод імені С. Орджонікідзе (сторінки історії) : монографія. – Харків : Прапор, 2008. – 260 с.
3. Кривоконь О. Г. Тракторобудування в Україні: передумови, історія та тенденції розвитку в аспекті світового прогресу (20-ті – 80-ті рр. ХХ ст.) : монографія. – Харків : Технологічний центр, 2015. – 643 с.
4. Дикань А. П. Золотые звезды Харьковщины: монография. – Харьков : Полиграфист, 2008. – 494 с.
5. Державний архів Харківської області. / Ф. 2. Оп. 4. Спр. 365. 193 арк.
6. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України./ Ф. 4655, Оп. 1. Спр. 1. 47 арк.

References

1. Kaliuzhnaia, N.K., Maistrenko, L.F., Onishchenko, V.K., Pakhnin, Ye.I., Epshteyn, A.I. (1960). *Istoriia Kharkovskoho traktornoho zavoda im. Ordzhonikidze. Sbornik dokumentov i materialov, iun 1941–1962.* [History of the Kharkov tractor plant named after Ordzhonikidze. Collection of documents and materials, June 1941 – 1962]. – Kharkov: Prapor [in Ukrainian].
2. Biblyk, V.V. (2008). *Kharkivskii traktornii zavod imeni S. Ordzhonikidze (storinky istorii)* [Kharkiv tractor plant named after S. Ordzhonikidze (pages of history)]. – Kharkiv: Prapor [in Ukrainian].
3. Kryvokon, O. H. (2015). *Traktorobuduvannia v Ukraini: peredumovy, istoriia ta tendentsii rozvytku v aspektisvitovohoproghresu (20–80 rr. XXstorichchia)* [Tractors construction in Ukraine: background, history and trends in terms of global progress (20's – 80's. XX century)]. – Kharkiv: Tekhnologichnyi tsentr [in Ukrainian].
4. Dykan, A.P. (2008). *Zolotyie zvezdy Kharkovshchiny* [Golden stars of Kharkov region]. – Kharkiv: Poligrafist [in Ukrainian].
5. Derzhavnyi arkhiv Kharkivskoi oblasti [State Archive of Kharkiv region]. Rep. 2. Inv. 4. Rec. 365.

6. Tsentralnyi derzhavnyi arkhiv vyshchikh orhaniv vlady ta upravlinnia Ukrainy [Central State Archive of the Supreme Power and Administration of Ukraine]. Rep. 4655, Inv. 1. Rec. 1.

Писарская Н.В. Директора Харьковского тракторного завода: С.В. Саленков, П.Я. Лисняк, М.А. Пашин, П.Е. Саблев

В статье раскрыты основные направления и результаты деятельности директорского корпуса Харьковского тракторного завода, в течение 1940-х – 1960-х гг. XX в.: С.В. Саленкова, П.Я. Лисняка, М.А. Пашина и П.Е. Саблева. Установлены особенности деятельности С.В. Саленкова, первого директора завода после реэвакуации, и его вклад в восстановление предприятия. Акцентировано внимание на важности наследия П.Я. Лисняка, связанного с внедрением новых моделей техники, выхода предприятия на полную мощность и, как следствие, увеличение численности квалифицированных работников. Сосредоточено внимание на деятельности М.А. Пашина, ключевыми признаками которой стало производство военной техники. Выяснено важность влияния деятельности П.Е. Саблева, как руководителя, который способствовал изготовлению новой техники на предприятии и его выходу на международный рынок. Во времена руководства ХТЗ П.Е. Саблевым выпущено более ста тысяч тракторов Т-54, организовано изготовление гусеничных тракторов Т-74 и введен к производству артиллерийский тягач легкий.

Ключевые слова: промышленность, тракторостроение, Харьковский тракторный завод, директора, С.В. Саленков, П.Я. Лисняк, М.А. Пашин, П.Е. Саблев.

Pisarskaya N.V. Directors of Kharkiv tractor plant: S.V. Salincov, P.Ya. Lisniak, M.A. Pashyn, P.Yu. Sablev

The given paper presents the main trends and results of the Kharkiv Tractor Plant directional staff activity namely S.V. Salencov, P.Ya. Lisniak, M.A. Pashyn, P.Yu. Sablev for the period from 1940s up to 1960s. Peculiar features of S.V. Salencov's activity who was the first director of the plant after its re-evacuation and his contribution to the plant functioning are determined a special attention is paid to the important role of P.Ya. Lisniak connected with the implementation of new technological items, achievement of full production resulted in the increase of qualified workers and specialists quantity. Attention is focused on M.A. Pashyn's activity which key evidences is a manufacture of military machinery and equipment. The importance of P.Yu. Sablev's activity influence as a chief who promoted to the manufacture of new machinery at the enterprise and its global reach is found. More than 100.000 T-54 tractors, the manufacture of caterpillar tractors T-74 and light artillery prime-mover was set up under the guidance of P.Yu. Sablev.

Keywords: Industry, Tractor-Building, Kharkiv Tractor Plant, Directors, S.V. Salencov, P.Ya. Lisniak, M.A. Pashyn, P.Yu. Sablev.

УДК 629.78 (09) : 929] (477.53)

Пістоленко І.О.

**ОЛЕНА ГІБЕРМАН (КАРЕЄВА), НІНА ШАРГЕЙ ТА ЇХНІЙ ВПЛИВ
НА ЗМІНИ В БІОГРАФІЇ Ю.В. КОНДРАТЮКА (О.Г. ШАРГЕЯ):
НА ОСНОВІ АНАЛІЗУ АРХІВНИХ ДОКУМЕНТІВ**

Стаття присвячена темі повернення в історію науки і техніки справжнього імені Ю.В. Кондратюка (О. Г. Шаргея) – українського вченого, одного з піонерів теорії космонавтики, а також винахідника, інженера в галузі будівництва зерносовищ, елеваторів та вітроенергетики. Аналізуються обставини, які поставили вченого перед необхідністю взяти ім'я іншої людини і ним підписувати свої наукові та інженерні розробки. На основі відомос-