

написали: У.Н.Р., а до стовбів прибили патики з нашим рідним державним прапором!» [5, 64]. Саме ця подія стала підставою для запровадження професійного свята – Дня прикордонника України у 2018 р.

Зазначені спогади українських військових – частина комплексу мемуарних джерел з історії Української революції на Донбасі. Вони потребують подальшого вивчення в контексті історії регіону та України, а також є важливим чинником історичної пам'яті, який має донести до населення імена борців за український Донбас.

Джерела та література

1. Давідюк Р. Учасники перших визвольних змагань: повернення із забуття. *Історичні і політологічні дослідження*. Вінниця: ДонНУ імені Василя Стуса, 2020. № 2. С. 19–26.
2. Кульчицький С., Якубова Л. Донеччина і Луганщина у XVII–XXI ст.: історичні фактори й політичні технології формування особливого та загального у регіональному просторі. Київ: Інститут історії України НАН України, 2015. 813 с.
3. Літопис українського Донбасу. Донбас в часи Визвольних Змагань 1917–1921 років / упор. Ю. Косенко. Ічня: ПП «Формат», 2018. 308 с.
4. Самійленко С. Дні слави. Нью-Йорк: УВАН, 1958. 136 с.
5. Сікевич В. Сторінки із записної книжки. Вінніпег: Б. в., 1945. Т. 3. 76 с.
6. Сікевич В. Сторінки із записної книжки. Едмонтон: Б. в., 1947. Т. 5. 82 с.
7. Сікевич В. Сторінки із записної книжки. Едмонтон: Б. в., 1949. Т. 6. 82 с.
8. Сікевич В. Сторінки із записної книжки. Едмонтон: Б. в., 1957. Т. 7. 82 с.
9. Сімянцев В. Роки козакування. 1917–1923. Спогади. Філадельфія: Б. в., 1976. 412 с.

ПОВЕРНЕННЯ ІЗ ЗАБУТТЯ: ВАСИЛЬ ЦВЕТКОВ, КОСТЯНТИН ЧЕЛПАНОВ

Бут Олександр

У публікації проаналізовано життєвий шлях та обставини арешту інженерів-новаторів Василя Цветкова, Костянтина Челпанова. Через біографію представників технічної інтелігенції висвітлено репресивний характер органів влади доби радянсько тоталітаризму в Україні у 1930-х рр.

Ключові слова: тоталітарний режим, репресії, інженери-новатори.

До сьогоднішнього часу триває виявлення та дослідження долі жертв репресій комуністичного режиму. Їхні імена замовчувалися, біографічні факти свідо-

мо перекручувалися радянською владою. Однією із найменш досліджених залишається репресована інженерно-технічна інтелігенція. Зазначеною проблемою в сучасній українській історіографії займалися О. Бут [1; 3; 6], І. Черниш [7], Ю. Шемшученко [8]. Ця публікація спрямована на висвітлення долі представників інженерів-новаторів, випускників Харківського технічного інституту, вчителя та його учня – Василя Цветкова та Костянтина Челпанова.

Василь Цветков народився 19 січня 1887 р. у с. Столипіно Пензенської губернії у родині збіднілого дворянина, особисто почесного громадянина, агронома Трохима Васильовича Цветкова. Навчався в Уфімській семінарії, був виключений за редагування учнівського журналу демократичного характеру. Перший диплом з відзнакою Василь отримав 1905 р., екстерном склавши іспити до Уфімської чоловічої гімназії, і став студентом Харківського технологічного інституту. Після завершення навчання з відзнакою залишився викладачем рідного університету. Молодший фахівець з інтересом працював над проектами двигунів внутрішнього згоряння (ДВЗ). Знання трьох європейських мов давало змогу працювати з новою технічною літературою. Протягом першого року Василь Трохимович спроектував біля десяти дизелів та вертикальних газових двигунів, схвалених керівництвом Харківського паровозобудівного заводу. З відкриттям на підприємстві у 1914 р. теплового цеху В. Цветков розпочав багаторічне співробітництво з ХПЗ, став завідувачем відділу складання дизелів та інших двигунів. Йому було доручено розробити проєкт двотактного двигуна.

Він продовжив працювати на підприємстві і за радянського часу. З 1922 р. Василь Трохимович став начальником теплового відділу дизелів та інших двигунів. За його керівництва у 1926 р. Харківський паровозобудівний розпочав виробництво на той час найпотужнішого радянського трактора «Комунар», потужних судових дизелів за ліцензією фірми «Зульцер», нафтових двигунів. Роботу на підприємстві В. Цветков поєднував з викладацькою та науковою роботою. Від 1916 р. працював викладачем у жіночому політехнічному інституті при ХТІ, а з 1920 р. – безпосередньо в самому інституті. Набутий досвід допомагав йому в підготовці лекцій та проведенні практичних занять, у керівництві проєктами з двигунобудування. Для студентів-старшокурсників він розробив спеціальні дисципліни з теорії парових турбін та ДВЗ. В інституті В. Цветков першим викладав лекції з курсу дизелів для студентів механічних відділень. «Теорія двотактних двигунів» (1922 р.) була першим підручником з основ теорії робочих процесів у ДВЗ.

Із запровадженням курсу на індустріалізацію у 1925 р. В. Цветков був призначений на посаду заступника, а з 1928 р. – технічного директора Харківського паровозобудівного заводу. В. Цветков пропагував розвиток технічної творчості на підприємстві. Під його керівництвом було впроваджено нову технологію

проектування паротягу високого тиску. Його діяльність була відзначена численними державними відзнаками.

Проте, це не завадило 10 жовтня 1930 р. заарештувати Василя Трохимовича за обвинуваченням у шкідництві проти ХПЗ. Сподівання на те, що після з'ясування та проведення технічних експертиз його повернуть до роботи, не виправдалося. В обвинувачувальному висновку керівному складу паротягобудівного заводу інкримінували участь у контрреволюційній шкідницькій організації «Український інженерний центр», який начебто діяв на підприємстві як відділ «Промпартії» під керівництвом інженера Аппака, а потім В. Цветкова.

Виявлення «контрреволюційної» організації не випадково у часі збіглося з проведенням II-го теплотехнічного з'їзду в Харкові. Саме тоді, за сценарієм багатотомної слідчої справи, з невдоволених радянським ладом інженерів відбиралися кадри «шкідників», які ніби об'єднувалися навколо В. Цветкова [3, 107]. За ухвалою «трійки» колишні інженери були засуджені до позбавлення волі. В. Цветков отримав вищу міру покарання із подальшою заміною на ув'язнення у концтаборах терміном на 10 років.

Із розгортанням індустріалізації не вистачало інженерних кадрів, тому влада дозволила хворому Василю Тимофійовичу повернутися до службових обов'язків. Професор серйозно захворів на важкий невроз, з великими зусиллями він тримав крейду.

Нові випробування випали на долю В. Цветкова в середині 1939 р. Сфабриковані результати перевірки держбюджетних коштів для літакобудування через півроку були призупинені за бездоказовістю [3, 158].

У період окупації В. Цветков працював в евакуації у Красноуфімську Свердловської області. Після повернення до Харкова він очолив кафедру ДВЗ ХПЗ, де працював до останніх днів життя. Символічним підсумком багаторічної роботи В. Цветкова стала монографія «Двигуни внутрішнього згорання» (1953 р.) [3, 155].

Одним із послідовників В. Цветкова був Костянтин Челпан. Він народився 27 травня 1899 р. і виріс у степовому грецькому селі Чердакли під Маріуполем у багатодітній родині хліборобів. Після закінчення Маріупольського реального училища вступив до Технологічного інституту в Харкові. Родина К. Челпана на собі відчула репресивні порядки радянської влади. Батько молодого інженера не погоджувався вступати до колгоспу, через що був засуджений до 5 років таборів «за контрреволюційну пропаганду проти радянської влади». На знак протесту К. Челпан здав свій партквиток. Після навчання його запросили на Харківський паровозобудівний завод, де протягом 1924–1937 рр. він працював конструктором, керівником дизельного відділу, головним конструктором, керівником конструкторського бюро.

У 1928 р. очолив конструкторські роботи зі створення унікального мотора В-2 для майбутнього танка Т-34. Протягом 1928–1929 рр. К. Челпан був на ста-

жуванні на кращих дизельних підприємствах Європи – Німеччини, Швейцарії, Англії. Паралельно він вчив англійську та німецьку мови. Повернувшись, очолив конструкторське бюро. К. Челпан мав на меті створення унікального двигуна, який би не повторював наявні на той час і відрізнявся від західноєвропейських розробок.

Ретельне вивчення двигунів внутрішнього згорання привело до висновку, що дизельний двигун набагато економніший за карбюраторний. І ще одна важлива перевага – дизельне паливо не так легко запалюється, як бензин. А це означало, що воно буде менш пожежонебезпечним у бою. Важлива новація полягала у тому, що у світовій практиці дизелебудування не було аналогів для створення на заводі танкового дизеля. Випробування проводили на важкому артилерійському тягачі «Ворошиловець», більш успішно на танку БТ-5. Результати надали сил та впевненості і самому конструктору, і всьому колективу новаторів-інженерів. Розробка К. Челпана була раціональною та ефективною для того часу. Він був відзначений радянською владою нагородами, отримав посаду головного конструктора.

Проте, здібний інженер не мав можливості для подальшого розвитку. Причиною стали репресії 1937 р. На лютнево-березневому пленумі ЦК ВКП(б) 1937 р. Сталін зробив особливий наголос на посиленні опору класового ворога в міру успіхів соціалістичного будівництва. Для випередження і впевненості перед майбутніми виборами до першої Верховної Ради СРСР згідно з новою Конституцією СРСР Сталін ініціював вкрай жакливу хвилю репресій, що отримала в історіографії назву «рік великого терору». Його жертвою став і К. Челпан. Радянська влада не могла прийняти видатним, успішним конструктором сина куркуля. Він був розстріляний 4 грудня 1937 р. К. Челпан є лише однією із багатьох безневинних жертв сталінського режиму, прикладом ставлення системи до здібних людей, непересічних особистостей.

Підбиваючи підсумки, варто сказати, що В. Цвєтков і К. Челпан були самовідданими та, безумовно, талановитими людьми. Усі свої сили і творчий потенціал вони віддали радянській владі, але нею ж були знищені.

Джерела та література

1. Бут О. М., Добров П. В. «Економічна контрреволюція» в Україні у 20–30-х рр. ХХ ст.: від нових джерел до нового осмислення. Донецьк, 2002. 312 с.
2. Захарова Г. Создатель «сердца» непобедимого танка Т-34 – наш земляк Константин Челпан. *Приазовский рабочий*. 23.05.2014.
3. Никольский В. Н., Бут А. Н., Добров П. В., Шевченко В. А. Книга памяти греков Украины: науч. изд. Донецк: Регион, 2005. 336 с.
4. Політичні репресії в Українській РСР 1937–1938 рр.: дослідницькі рефлексії та інтерпретації. До 75-річчя «Великого терору» в СРСР: Матеріали Всеукра-

- їнської наукової конференції (м. Київ, 15 березня 2012 р.) / упоряд.: О. Г. Бажан, Р. Ю. Подкур. Київ: Інститут історії України НАН України, 2013. 456 с.
5. Політичні репресії радянської доби в Україні: науково-допоміжний бібліографічний покажчик / упоряд.: Т. Приліпко, О. Марченко, З. Мусіна; автор вступ. ст. Ю. І. Шаповал; Держ. іст. б-ка України. Київ: Арістей, 2008. 587 с.
 6. Реабілітовані історією: у 27-ми т.: Донецька область / обл. редкол.: В. М. Демидко (гол.), О. М. Бут (заст. гол.). Кн. 1. Донецьк: «Регіон», 2004. С. 461–464.
 7. Черниш І. Маєстро двигунів внутрішнього згорання. *Реабілітовані історією. Харківська область*. Київ; Харків, 2008. Кн. 1. Ч. 2. С. 152–159.
 8. Шемшученко Ю. С. Жертви репресій. Репресії 1920–1950-х рр. Київ, 1993. 587 с.

ГЕРАЛЬДИЧНІ ТРАДИЦІЇ МІСТ ДОНЕЦЬКОЇ ОБЛАСТІ

Мартинчук Інна

Символи є засобом відтворення міфу, в якому живе суспільство, а герб міста – це офіційна емблема, в якій у символічних образах відображені основні та найхарактерніші риси. Вважаємо, саме у радянський період було створено нову символічну систему, покликану утверджувати радянський міф.

Ключові слова: герботворення, радянська доба, Донецька область, Україна.

Серед пам'яток історії та культури міст України своєрідну групу становлять їхні герби. Герб – це відмінний знак держави, міста, роду, який зображується на прапорах, монетах, печатках, документах тощо. Це офіційна емблема, в якій відображається історія та традиції народу, найбільш характерні риси населеного пункту.

У сучасній Україні серед перших на цю тематику варто назвати дослідження А. Гречила, у якому було зроблено аналіз процесу радянського герботворення поза ідеологічного забарвлення [1]. Найзмістовнішими на сьогодні вважаємо дослідження Я. Іщенко, Є. Максименко, О. Нескоромного [2; 3; 4; 5].

Мета авторського дослідження полягає у визначенні місця процесу герботворення у Донецькій області в загальноукраїнському геральдичному процесі, виокремлення особливостей регіонального характеру.

Варто погодитися з дослідниками, які вважають, що знаки та геральдичні символи відіграють велику роль у житті будь-якого суспільства, реагуючи на зміни, які в ньому відбуваються. Тому можна стверджувати, що процес герботворення в Україні, який активно розгортається саме у радянську добу, є складовою частиною формування нового міфу та нової системи знаків і символів, яка його уособлювала.