

Олександр Кривоконь

Представники вітчизняного тракторобудування: повернення із забуття

Стаття присвячена поглибленню наукових уявлень стосовно осіб, які розвивали вітчизняне тракторобудування. Зокрема, представлено аналіз документів, що підтверджують непересічне значення діяльності Євгена Дмитровича Львова, Олександра Давидовича Брускіна та Костянтина Івановича Мар'їна, які у 20-ті – 30-ті роки ХХ століття впроваджували освоєння та випуск тракторів на Харківському паровозобудівному заводі імені Комінтерну та інших підприємствах та установах, пов'язаних з машинобудівною галуззю.

Завдяки дослідженню документів Державного архіву Харківської області вперше було встановлено, що реальним ініціатором впровадження тракторобудування на ХПЗ ім. Комінтерну був абсолютно забутий інженер А. П. Каргополов. Ймовірно, що його роль в організації процесу тракторобудування на ХПЗ полягала у постановці виробництва масового характеру із застосуванням високого ступеня механізації шляхом привнесення досвіду Обухівського заводу «Більшовик» Ленінградської області.

This article is devoted to scientific understanding deepening about persons who developed the domestic tractor building. In particular the analysis of documents proving the great importance of Yevgeny Dmytrovich Lvov, Alexander Davidovich Bruskin and Konstantin Ivanovich Marjin, who introduced the development and production of tractors at the Kharkiv Locomotive Plant named after Comintern and other enterprises and institutions involved in the engineering industry in the 20–30 years of the twentieth century is presented.

There were firstly found through research the documents of the State Archives of Kharkiv region that completely forgotten engineer A. P. Kargopolov was the initiator of the implementation of a tractor building on KhPZ. It is likely that his role in the organization of the tractor building on KhPZ was in staging of massive production with the use of the highest degree of mechanization by bringing the experience from the Obukhov factory «Bolshevik» in Leningrad region.

Практично в кожній книзі з історії російського (радянського) тракторобудування обов'язково згадується нижегородський селянин-самоучка Федір Абрамович Блінов [2; 3; 13; 15–17]. Він вперше створив гусеничний трактор з двома паровими машинами, на якому поворот трактора здійснювався за рахунок зміни швидкості руху лівої і правої гусениці, кожна із яких управлялась своєю паровою машиною, що живилася від загального парового котла. Важливо, що навіть через майже 15 років американські виробники гусеничних тракторів для їх повороту застосовували переднє центральне поворотне рутьове колесо.

Другою постійно згадуваною персоною є учень Ф. А. Блінова – Яків Васильович Мамін [2; 3; 13; 15–17], який не тільки спроектував для тракторів двигуни внутрішнього згоряння, але чи не першим у світі спроектував і збудував сімейство колісних і сільськогосподарських тракторів різної потужності, з уніфікованих між собою деталей, складальних одиниць, агрегатів і систем.

Про деяких талановитих конструкторів тракторів на російських заводах у перші роки радянської влади, яким ми зобов'язані конструюванням і виготовленням оригінальних моделей тракторів, відомо достатньо. Серед них – Євген Дмитрович Львов, який брав участь у розробці конструкції трактора з американського прототипу «Могул» фірми «Інтернешнл Харвестр», а потім, після випробування дослідних зразків, зміг рішуче відмовитися від копіювання іноземного зразка і спроектувати більш простий у виробництві та експлуатації вітчизняний трактор. Саме Є. Д. Львов очолив в 1922 році проектні роботи, що призвели до створення трактора «Коломенець-1». Цей трактор випускався в 1923–1929 рр. [16]. Всього їх було випущено на Коломенському

машинобудівному заводі і Брянському заводі «Профінтерн» (потім – Брянський машинобудівний завод) не менше 500 тракторів «Коломенець» різних модифікацій [16]. Отже, Є. Д. Львов був одним з найяскравіших зачинателів радянського тракторобудування, потім зайнявся наукою і став основоположником науки про трактори [14].

Ще однією яскравою фігурою в історії тракторобудування був інженер А. А. Унгерн, керівник розробки триколісного сільськогосподарського трактора «Запорожець» [1]. Перші зразки цього трактора були розроблені в 1921–1922 рр., виготовлені на державних заводах № 14 і 11 в місті Кінчаси (під Запоріжжям). Пізніше дрібносерійне виробництво було організовано на заводі «Червоний прогрес» у місті Великий Токмак Запорізької області. У продовж 1923–1927 рр. було виготовлено більше 500 таких тракторів [16]. Однак, по інших заводах СРСР, що випускали трактори в 20-х роках минулого сторіччя, немає точних вказівок про ініціаторів створення тракторобудування, або допускаються певні неточності і домисли.

Відтак, у даній статті на основі результатів тривалого систематичного пошуку серед архівних матеріалів у державному архіві Харківської області, маємо на меті розповісти про тих, хто насправді був ініціатором створення тракторобудування на Харківському державному паровозобудівному заводі ім. Комінтерну (далі ХПЗ). Планується також вказати на окремі неточності, що містяться навіть у спеціалізованих випусках з історії заводу [18], підготовлених фахівцями підприємства.

Так, у розділі «ХПЗ – завод імені Малишева» однієї з відомих книг по вітчизняному машинобудуванню стверджується: «Вперше питання про виробництво тракторів на ХПЗ опрацьовувалося в 1922 році. У 1923 році Рада праці і оборони СРСР асигнувала ХПЗ 600 тис. рублів на нове обладнання тракторного цеху і на модернізацію наявного. Тракторний цех створювався на площах вагонного цеху. Поперек будівлі була зроблена прибудова, обладнана цехова підстанція, отримані верстати з Харківських заводів...» [18]. Відразу після цього абзацу наведена інформація про інженера К. І. Мар'їна. Ось як вона звучить: «...Інженера Мар'їна, в цілях концентрації робіт з тракторобудування на ХПЗ, відрядити на вказаний завод...» (з протоколу засідання Правління Південьмаштресту про організацію виробництва тракторів на ХПЗ від 7 квітня 1923 року). Далі згадується ще один інженер – О. Д. Брускін. Про нього сказано: «Важливу роль у становленні тракторного виробництва на ХПЗ зіграв призначений у 1924 році начальником нового тракторного цеху інженер О. Д. Брускін...».

Як показали наші архівні пошуки, Костянтин Іванович Мар'їн та Олександр Давидович Брускін дійсно багато зробили для розвитку тракторобудування на ХПЗ, але вони були лише виконавцями задуми іншої особи. Більше того, О. Д. Брускін не був призначений 1924 року начальником тракторного цеху, а став ним (за наказом від 01.03.1927 № 56 по заводу) тільки 07.03.1927 року, отримавши естафету від іншого начальника цеху П. С. Розальон-Сошальського [10]. А першим начальником тракторного цеху був інженер В. В. Наркін [8; 9; 5] у 1923–1924 рр. (до кінця року).

Наші дослідження ні в якому разі не применшують заслуги К. І. Мар'їна і О. Д. Брускіна, кожен з яких зробив свій внесок у створення і розвиток тракторобудування на заводі.

Так, О. Д. Брускін, який закінчив у 1922 році Харківський технологічний інститут (який згодом було перейменовано на Політехнічний), починав роботу в дизельному відділі ХПЗ під керівництвом досвідченого інженера зі ще дореволюційним стажем, корифея вітчизняного дизелебудування, Василя Трохимовича Цветкова (майбутнього головного інженера заводу в 1927–1931 рр.). Він розробляв дизелі внутрішнього згоряння з безкомпресорним сумішоутворенням. Його дослідження допомогли потім іншим фахівцям створити досконаліші конструкції подібних дизелів. Шлях у тракторобудування як передове виробництво для висування О. Д. Брускіна розпочався з посади механіка, а потім – помічника начальника цеху в кінці 1924 – початку 1925 рр.

Отримавши широкий виробничий досвід із розвитку тракторобудування на ХПЗ, О. Д. Брускін став одним з видатних фахівців тракторобудування СРСР. Його коротке і яскраве життя – приклад служіння країні і улюбленій справі. У 1929 році Олександр Давидович був рекомендований головним інженером на будівництво Харківського тракторного заводу в спеціально створене наказом по Вищій Раді Народного Господарства СРСР від 11 січня 1930 управління «Південьтракторбуд», яке потім іменувалося «Харківтракторбуд» [1]. Головним інженером він залишався упродовж усього періоду при двох начальниках (це були М. Г. Мишков і П. І. Свистун) аж до офіційного завершення будівництва і пуску заводу. Одночасно з січня 1930 року він став головним інженером майбутнього заводу. Наказом ВРНГ СРСР від 30.09.1931 № 659, підписаним Головою ВРНГ СРСР С. Орджонікідзе, О. Д. Брускін був призначений технічним директором заводу і заступником директора. Стрімкий зліт молодого талановитого інженера тривав. У 1932–1934 рр. він – директор ХТЗ, в 1934–1936 рр. – директор Челябінського тракторного заводу. У 1936–1937 рр. – заступник наркома важкої промисловості СРСР, в 1937–1938 рр. – Народний Комісар машинобудування СРСР. Також він був депутатом Верховної Ради СРСР, його нагородили орденом Леніна [1]. Настільки успішна кар'єра була перервана в 1938 році необ'ґрунтованим арештом, який призвів до його трагічної загибелі. Тільки в 1952 році О. Д. Брускін був помертно реабілітований [18, с. 1].

Доля Костянтина Івановича Мар'їна, хоча він не займав, як О. Д. Брускін, настільки високих постів, також цікава і словнена важливими подіями, в яких він зіграв чи не перші ролі.

Досить відзначити, що К. І. Мар'їн став одним з ініціаторів створення з 1926 р. танкобудування на ХПЗ ім. Комінтерну [4]. На аркуші розміром А4 на одній стороні листка і приблизно на 50 % чистого аркуша на звороті віддруковано особистий лист К. І. Мар'їна з Москви на ім'я директора заводу, що датований 12.11.1925. Лист було надіслано секретною поштою, він надійшов у секретний відділ заводу 18.11.1925

за № 129/с. На листі є рукописна віза тодішнього директора заводу М. Д. Струкова – «Для опрацювання».

Суть листа: під час відрядження до Москви К. І. Мар'їн, який у справах виготовлення гусеничних тракторів для артилерійського управління Робітничо-селянської червоної армії (далі – РСЧА) відвідав начальника Артилерії, одного з героїв Революції, П. Є. Дибенка і дізнався від нього:

– Артилерійське управління отримало від Уряду СРСР 5 млн. рублів на будівництво в країні танків власного виробництва.

– В першу чергу, могли бути побудовані легкі танки з двигунами в 35–40 к. с., зі швидкістю 16–18 км/год і з загальною вагою близько 5 тон. Таких танків потрібно було 200 штук. На вигляд вони повинні були нагадувати французький танк Рено ББ.

– Одночасно потрібен середній танк типу англійського Б-9 потужністю 140 к. с., що має швидкість до 20 км/год і ваги близько 13 тон. Число таких танків ще не визначено.

– Матеріали для броні будуть поставлені заводу-виробнику Артилерійським управлінням РСЧА СРСР.

– Броньові листи можуть оброблятися нормальним ріжучим інструментом.

Артилерійське управління, на думку К. І. Мар'їна, охоче передасть замовлення ХПЗ ім. Комінтерну, оскільки організувати танкобудування в Ленінграді на колишньому Обухівському заводі з огляду на близькість міста до кордону недоцільно, хоча Обухівський завод б'ється за отримання цього замовлення.

Необхідно пояснити, що Обухівський завод (потім завод «Більшовик»), як і ХПЗ ім. Комінтерну, мав у ті роки виробництво гусеничних тракторів, що поставлялися в РСЧА для транспортування гармат. Таким чином, обом заводам було простіше, ніж будь-якому іншому заводу, організувати виробництво танків, бо гусеничне тракторобудування може стати прекрасною базою для цього.

Головного інженера ХПЗ ім. Комінтерну Є. Г. Куршеля, який також був у цей час у відрядженні в Москві, К. І. Мар'їн ознайомив з пропозицією Артилерійського Управління РСЧА. Спільно вони дійшли висновків, що заводу необхідно боротися за замовлення уряду, в тому числі негайно приступити до розробки проектів танків. Логіка була наступна: краще почати цю роботу в мирні роки, ніж займатися в умовах дефіциту часу в разі виникнення війни, оскільки танки будуть виготовляти, в першу чергу, на тракторних заводах.

К. І. Мар'їн переконував директора заводу, що завод має не тільки налагоджене виробництво ходового шасі, але й необхідні двигуни як для малого танка, так і для середнього. До цього часу був вже готовий і випробуваний дизельний двигун потужністю 25 к. с. для малого сільськогосподарського гусеничного трактора, який можна було підсилити до 30–35 к. с. при 1000–1100 обертів за хвилину колінвала двигуна. Для середнього танка К. І. Мар'їн пропонував форсувати двигун трактора «Комунар», який при роботі на бензині гарантовано розвивав 75 к. с. К. І. Мар'їн вважав, що при підвищенні ступеня ковзання і збільшенні до 1100–1200 оборотності двигуна при роботі на бензині можна «викачати» 100–120 к. с. Він виявився провидцем. Двигун був форсований для трактора «Комінтерн» і розвивав до 130 к. с. [18]. За оцінками К. І. Мар'їна потужність в 100–120 к. с. мала забезпечити необхідну швидкість танка 20 км/год. Було відомо, що англійський танк Б-9 при двигуні в 140 к. с. дозволяв рухатися при хорошій дорозі зі швидкістю до 30 км/год.

У IV відділенні Артилерійського управління К. І. Мар'їну запропонували терміново доповісти про можливість будувати танки на ХПЗ ім. Комінтерну. Було вказано, які кроки і в якій послідовності повинен вжити завод, щоб отримати замовлення. К. І. Мар'їн у підсумковій частині листа нагадував директору про необхідність послішити з прийняттям рішення, бо при відсутності офіційних документів заводу замовлення може бути переданий іншим заводам.

Саме К. І. Мар'їну ми сьогодні зобов'язані тим, що він у своїй рукописній доповідній записці від 28.07.1924 назвав ім'я ініціатора створення тракторобудування на ХПЗ ім. Комінтерну [6]. У справі зберігається досить докладна доповідна записка одного з працівників заводу на ім'я керуючого заводу. Прізвище в кінці записки на 7-ій сторінці аркуша А4 ретельно замазане чорнилом, і без застосування спеціальних технічних засобів експертизи не читається. Але сам стиль викладу, зміст та аналіз подібності написання літер з іншими рукописними листами К. І. Мар'їна, що зберігаються в інших папках, дозволяє з достатньою часткою ймовірності стверджувати, що автором доповідної записки є саме К. І. Мар'їн.

Записка надзвичайно цікава сама по собі. В ній міститься чітке бачення автором стану розвитку тракторобудування на ХПЗ ім. Комінтерну і наводиться багато важливих об'єктивних даних. Наприклад, стверджується, що до 14 серпня 1923 р. на заводі не було нічого відомо про майбутні об'єкти тракторобудування, хоча про те, що заводу належить будувати трактори, керуючий заводу О. І. Руденко вперше повідомив робітникам заводу на зборах делегатів цехів та інших заводських структур ще 06.12.1922 [7; 8; 9]. Тоді О. І. Руденко спростував чутки про те, що завод працюватиме тільки один місяць. Він повідомив, що завод має замовлення на паровози не менше, аніж на три роки вперед, тому перебоїв у роботі не передбачається. При цьому він дав надію робітникам на те, що завод найближчим часом має отримати замовлення на трактори, затверджене вищим керівництвом країни. Саме тому керуючий висловив свої побоювання з приводу набору ще 50 % до наявної чисельності робочого колективу, позаяк у цей час робітники не дуже охоче йшли найматися на завод.

Повертаючись до доповідної записки К. І. Мар'їна, слід процитувати один з абзаців розділу I «Про організацію тракторобудування в цілому»: «Я особисто вважаю, що після покойного А. П. [російська транслітерація, як в архівних документах – авт.] Каргополова (колишнього ініціатора і організатора цієї справи з технічного боку) не було на заводі і немає в даний час досвідченої особи з організації тракторобудування, що має не тільки теоретичну підготовку, але й серйозний досвід по постановці виробництва масового характеру із застосуванням високого ступеня механізації і великої точності обліку та звітності, оскільки природно, що організація, яка зайшла вже далеко, цілком відповідає тим завданням, які ставилися при виникненні цієї ідеї».

Так хто ж такий А. П. Каргополов? Оскільки серед заводських працівників виявити людину з такими даними не вдалося, то ми вирішили шукати його серед працівників Південного машинобудівного тресту (Далі ПМТ), припускаючи, що трест керувався думкою якогось свого фахівця, приймаючи рішення про розвиток тракторобудування на ХПЗ ім. Комінтерну. Пошук був складний, бо особисті справи працівників ПМТ не збереглися, але нам пощастило, що в одному з архівних документів [7, с. 12] виявився документ ПМТ, тобто виписка з книги розпоряджень № 100 від

02.05.1924 р. про нарахування зарплатні. Серед 32 згаданих працівників знайшовся і Каргополов. У списку він є одним із найбільш високооплачуваних працівників (Каргополов і людина з прізвищем Розенблум мають спецставки у розмірі 360 рублів). Всі інші працівники, включаючи і заступників Голови Правління (Грудінського і Золотарьова), мають менші спецставки (320 рублів).

Все це дозволяє припускати, що Каргополов був одним із найбільш кваліфікованих інженерних працівників. На жаль, поки нічого іншого про нього виявити не вдалося. Єдине, що викликає наше здивування і настороженість, це вказівка Є. Д. Львова у його книзі на якогось Г. І. Каргополова [14]: «Завод «Більшовик» у Ленінграді почав випуск колісно-гусеничних десятитонних тракторів, надалі перейшов до будівництва гусеничних тракторів конструкції інженера Г. І. Каргополова». Чи той це Каргополов, – невідомо. Пошук необхідно продовжувати, у тому числі й у Ленінградському державному архіві, серед архівних матеріалів з історії становлення тракторобудування на колишньому Обухівському заводі.

Хоча ініціали Каргополова, про які повідомляли К. І. Мар'їн і О. Д. Львов, не збігаються, у нас є цілком обґрунтовані припущення, що вони мали на увазі одну і ту ж людину. На користь такої версії можна навести наступні вагомі аргументи. Прізвище «Каргополов» не належить до числа широко розповсюджених. Воно походить від назви невеликого міста Каргополь Архангельської області. Загальна кількість інженерів, причетних до становлення тракторобудування в молодій Радянській республіці (а потім – в СРСР) у 20-х роках минулого сторіччя, була малою, оскільки до 1917 р. в Царській Росії галузь тракторобудування і відповідні фахівці були відсутні.

А. П. Каргополов, про якого згадував К. І. Мар'їн, був явно не молодою людиною, а зрілим, сформованим інженером, який мав у рамках існуючої в той час кваліфікації найвищий 17-й розряд. Щоб його отримати, треба було мати значний практичний стаж і продемонструвати упродовж багатьох років успішну інженерну діяльність. Як можна зрозуміти, зіставляючи наявну інформацію, А. П. Каргополов помер між квітнем і кінцем липня 1924 року [4; 7; 11], причому природною смертю (від хвороб чи старості).

Встановлений рівень спецставки А. П. Каргополову говорить про те, що його поважали і з його думкою рахувалися. У згаданому нами списку з 32 фахівців є дані про спецставки головного інженера ПМТ В. С. Янькова (17 розряд, 240 руб.), директора ХПЗ ім. Комінтерну О. І. Руденка (17 розряд, 160 руб.). З іншого переліку спецставок по ХПЗ ім. Комінтерну видно, що сам К. І. Мар'їн отримував в цей час по 16 розряду 157 руб. 32 копійки, тобто, менше, ніж А. П. Каргополов, хоча він виконував, судячи з документів, величезний обсяг роботи: від керівництва випуском робочих креслень до безпосередньої участі у державних випробуваннях як повноважний представник заводу.

І, нарешті, один з найбільш переконливих та вагомих доказів: теоретичні знання в області тракторобудування і практичний досвід масового виробництва А. П. Каргополов міг отримати в перші роки радянської влади на Обухівському заводі у 1921–1922 роках при виробництві гусеничного п'ятитонного трактора, сконструйованого за прототипом американського трактора «Холт». Цей трактор замінив колісно-гусеничні десятитонні трактори і випускався за замовленнями Артилерійського Управління РСЧА як тягач артилерії середнього калібру, в основному, для тридюймових

гармат. За своєю компоновальною схемою «п'ятитонник» Обухівського заводу був близький до трактора «Комунар», поставленого в 1924 році на виробництво на Харківському Державному паровозобудівному заводі ім. Комінтерну, але поступався за потужністю двигуна і тязі.

Якщо наша здогадка правильна, то роль А. П. Каргополова істотно зростає, бо він виявляється не тільки ініціатором організації тракторобудування на ХПЗ ім. Комінтерну, але і з'єднувальною ланкою між тракторобудівниками Обухівського заводу і ХПЗ, тобто тих двох заводів, які реально почали в 20-х роках минулого століття випуск гусеничних тракторів в СРСР. Але навіть, якщо було двоє Каргополових, то кожен з них заслуговує на історичну пам'ять та нашу повагу. У будь-якому випадку це прізвище потрібно повернути в історичний та науковий обіг.

Висновки. У статті особливу увагу приділено пошуку ініціатора розвитку тракторобудування на Харківському Державному паровозобудівному заводі ім. Комінтерну. Показано, що зазвичай згадувані Костянтин Іванович Мар'їн та Олександр Давидович Брускін найбільш серйозно вплинули на становлення тракторобудування на заводі, дійсно зробили свій вагомий внесок у загальну справу. Однак, вони були не стільки ініціаторами, скільки талановитими виконавцями.

Завдяки архівним знахідкам вдалося встановити, що реальним ініціатором упровадження тракторобудування на ХПЗ ім. Комінтерну був абсолютно забутий інженер А. П. Каргополов. Вдалося уточнити реальний внесок К. І. Мар'їна і А. Д. Брускіна, а також з'ясувати трагічну долю останнього. З'ясовано, що крім А. П. Каргополова в науковій літературі з історії тракторобудування в СРСР Є. Д. Львов згадує внесок інженера Г. І. Каргополова. На наш погляд, йдеться не про двох Каргополових, а про одного фахівця. Незважаючи на вагомий аргументи на користь нашої думки, остаточний висновок можна буде зробити тільки після додаткових архівних досліджень. Вважаємо, що в

першу чергу, слід провести пошук у Державному архіві Ленінградської області.

1. *Біблік В. В.* Харківський тракторний завод ім. С. Орджонікідзе (Сторінки історії) / В. В. Біблік. – Харків: ВАТ «Видавництво «Прапор», 2008. – 260 с. 2. *Гуськов В. В.* Тракторы. Часть I-я. Конструкции / В. В. Гуськов. – Минск: Высшая школа, 1979. – 232 с. 3. *Давыдова С. М.* Тракторы и автомобили / С. М. Давыдова. – Москва-Ленинград: Государственное издательство сельскохозяйственной литературы, 1950. – 816 с. 4. Державний архів Харківської області (ДАХО). – Ф. Р. № 1354, оп. 8, спр. 42: Переписка с южным машиностроительным трестом за 1925 год. 5. ДАХО. – Ф. Р. № 1354, оп. 8, спр. 60: Переписка с южным машиностроительным трестом за 1926 год. 6. ДАХО. – Ф. Р. № 1354, оп. 8, спр. 18: Разная переписка за 1924 год. 7. ДАХО. – Ф. Р. № 1354, оп. 8, спр. 17: История ХПЗ в документах. Сборник 1, части 1-я и 2-я, ХПЗ при переходе к НЭПу в период восстановления народного хозяйства 1922–1924. 8. ДАХО. – Ф. Р. № 1354, оп. 8, спр. 21: Разная переписка с южным машиностроительным трестом. 1924 год. 9. ДАХО. – Ф. Р. № 1354, оп. 8, спр. 72: Переписка с южным машиностроительным трестом об изготовлении тракторов, сведения технического комитета при Военно-техническом управлении рабоче-крестьянской красной армии о результатах испытания тракторов. 10. ДАХО. – Ф. Р. № 1354, оп. 8, спр. 104: Промышленный план на 1924–1925 и 1925–1926 годы. 11. ДАХО. – Ф. Р. № 1354, оп. 8, спр. 253: Материалы по тракторостроению. 12. ДАХО. – Ф. Р. № 1354, оп. 8, спр. 615: Переписка с Артиллерийским управлением РККА о ремонте тракторов для управления... 13. *Курганов А. И.* Основы расчета шасси тракторов и автомобилей / А. И. Курганов. – Москва: Государственное издательство сельскохозяйственной литературы, 1953. – 611 с. 14. *Львов Е. Д.* Теория трактора / Е. Д. Львов. – Москва: Машгиз, 1952. – 388 с. 15. *Лызо Г. П., Лызо А. П., Барский Н. Б.* Конструкции тракторов / Г. П. Лызо, А. П. Лызо, Н. Б. Барский. – Москва: Машгиз, 1956. – 559 с. 16. Отечественные сельскохозяйственные тракторы. Иллюстрированная история развития за 100 лет. 1896–1996 гг. – Москва: Рекламно-производственный центр «Внешторгиздат», 1996. – 53 с. 17. *Семенов В. М., Власенко В. Н.* Трактор / В. М. Семенов, В. Н. Власенко. – Москва: ВО «Агропромиздат», 1989. – 352 с. 18. ХПЗ – завод имени Малышева, 1895–1995. Краткая история развития. – Харьков: «Прапор», 1995. – 703 с.

Сергій Куделко, Ольга Вовк

Василь Каразін біля витоків формування української науково-технічної інтелігенції

Стаття присвячена дослідженню науково-технічного доробку представника української інтелектуальної еліти, громадського діяча, просвітителя, науковця, засновника Харківського університету В. Н. Каразіна (1773–1842).

The present paper deals with the study of scientific and technological achievements of the representative Ukrainian intellectual elite, public figure, inventor, scientist and founder of Kharkiv University Vasyli' Karazin (1773–1842).

У 2013 році Україна відзначає 240 років від дня народження «українського Ломоносова» [9, с. 104] – вченого, винахідника, громадського діяча, засновника Харківського університету Василя Назаровича Каразіна [16]. Він став одним із найяскравіших представників вітчизняної інтелектуальної та мистецької еліти кінця XVIII – початку XIX ст., а запропоновані ним ідеї багато в чому зберегли свою актуальність і донині. За висловом Ю. Лавріненка, «унікальна своєрідність Каразіна – в далекоглядному... підході, що передбачає функційні потреби й можливості майбутнього» [13, с. 8].

Нині ми маємо у своєму розпорядженні чималу бібліографію дореволюційних (Д. Багалій, М. Тихий та ін.); радянських (М. Кузьменко, А. Слюсарський та ін.); діаспорних (Ю. Лавріненко, І. Лисяк-Рудницький та ін.); сучасних

(А. Болебрух, Н. Ніколаєнко та ін.) авторів. Разом із тим, каразінський внесок у процес формування української науково-технічної інтелігенції потребує додаткового висвітлення, що й обумовлює актуальність пропонованого дослідження.

Василь Назарович Каразін народився 30 січня (10 лютого) 1773 р. у селі Кручик Богодухівського повіту на Слобожанщині в родині Н. О. Каразіна зі стародавнього дворянського роду Караджі, що мав грецьке коріння, та В. Я. Ковалевської, представниці старовинного козацького роду Ковалевських. Сам Василь Назарович вважав себе українцем [13, с. 8]. Дитячі роки він провів у родинному маєтку. Формуванню світогляду В. Н. Каразіна багато в чому посприяв Г. С. Сковорода, який мав дружні стосунки з батьком майбутнього науковця. Як згадував пізніше сам Василь Назарович, саме завдяки