

ЗАРОДЖЕННЯ ТРАКТОРОБУДУВАННЯ НА ХАРКІВСЬКОМУ ПАРОВОЗОБУДІВНОМУ ЗАВОДІ ІМЕНІ КОМІНТЕРНУ

Стаття присвячена проблемам історії становлення тракторобудування на Харківському паровозобудівному заводі імені Комінтерну. Зокрема, висвітлюються особливості конструкторського шляху першого трактору на етапі зародження.

Ключові слова: тракторна техніка, еволюція трактора, двигун внутрішнього згорання, калоризаторні двигуни.

Статья посвящена проблемам истории становления тракторостроения на Харьковском паровозостроительном заводе имени Коминтерна. В частности, освещаются особенности конструкторского пути первого трактора на этапе зарождения.

Ключевые слова: тракторная техника, эволюция трактора, двигатель внутреннего сгорания, калоризаторные двигатели.

Article is devoted to the history of formation tractor building at Kharkiv Locomotive Plant named after Comintern. In particular, the specific features of the design of the first tractor on the stage of nucleation are shown.

Keywords: tractors, tractor evolution, internal combustion engine, calorizing engine.

Постановка проблеми. Дослідження з історії виникнення та зародження тракторів доповнює загальну історію науки та техніки, історичну спадщину України, а це, в свою чергу, сприяє духовному відродженню нації та визначенню місця України у світовій технічній історії.

Вивчення історичних тенденцій розвитку тракторобудування необхідне для правдивого відтворення минулого з метою визначення стратегічного напрямку розвитку сучасного сільськогосподарського машинобудування та створення нових засад для відтворення тракторобудування України.

Наша увага у цій статті прикута у першу чергу до Харківського паровозобудівного заводу ім. Комінтерну, який на початку ХХ сторіччя після Першої Світової та Громадянської війн почав відроджувати свої потужності та перекваліфіковуватися на випуск гусеничних тракторів, тим самим розпочавши нову сторінку у розвитку вітчизняного тракторобудування загалом.

Аналіз актуальних досліджень. На сьогоднішній день існує достатньо багато публікацій, які присвячені історичному аналізу та тенденціям зародження та розвитку тракторобудування в Україні. Дослідження історії розвитку сільськогосподарського, машинобудування знайшло своє відображення у працях таких відомих авторів, як Г.В.Лупаренко, Я.Ю.Білоконь, В.В.Біблік, Е.Е.Александров, В.В.Епіфанов та ін. Проте для глибинного вивчення передумов створення перших тракторів на ХПЗ ім. Комінтерну нами було досліджено архівні документи, які дозволили найбільш повно та реалістично відобразити шлях становлення тракторобудування в Україні.

Мета статті. У даній публікації викладено стислий аналіз процесу створення перших тракторів на ХПЗ ім. Комінтерну. Зокрема планується висвітлити невідомі досі моменти та озвучити деякі архівні документи задля відображення повної картини становлення тракторобудування в Україні взагалі.

Виклад основного матеріалу. Так, у перші роки молодій радянській республіці серед щирого пориву покінчити із чиновницькою писаниною вийшла й набрала силу практика заповнення всіляких анкет. Навіть для відродження промислового виробництва в умовах всеосяжної розрухи було необхідно декларувати, яке виробництво, у якому приміщенні, якими силами, у яких обсягах, при яких умовах і з якою метою пропонувалося здійснити.

Тому до нас дійшла невелика анкета, що свідчить про те, що в Україні на Державному паровозобудівному заводі ім. Комінтерну ще в далекому 1923 році всерйоз (наскільки це було можливо в той час) готувалися до виробництва потужних гусеничних тракторів.

До будівництва гіганта першої п'ятирічки – Харківського тракторного заводу, з іменем якого зв'язано багато славних сторінок радянського тракторобудування, залишалося більше 8 років.

В анкеті, призначеній для реєстрації підприємств при наданні проектів згідно з обов'язковою постановою від 21.08.23 про преднагляді, 10.11.23 Харківський паровозобудівний завод дає відповіді на 25 пунктів –запитів [1].

Головне в цій статті для нас:

Пункт 1. Рід підприємства і його найменування.

Складальне відділення тракторного цеху ХПЗ ім. Комінтерну.

Пункт 5. У якому році побудоване.

В 1923 р.

Пункт 13. У чому полягає виробництво (перелічити найважливіші й побічні продукти виробництва і який місячний виробіток)

Збирання тракторів. Протягом місяця передбачається зібрати 100-120 тракторів.

Пункт 14. Яка кількість робочих місць розрахована підприємством при максимальному виробітку.

На 75-100 чоловік.

Серед інших відповідей на запитання впливає, що будівля приєднана до загальних мереж водопроводу й каналізації заводу, має центральне опалення й електричну вентиляцію, обладнана верхнім заскленням ліхтарем площею 600 кв. м і електричним освітленням. У ній планується працювати в одну зміну з 08:00 до 16:20. Намічена мінімальна в 15 товарних рублів на місяць і максимальна в 30 таких же рублів зарплата. Відрядна робота здійснюється тільки на робочих місцях і додому не видається. Планується створити в стінах цеху нормальні умови праці, установити захисні пристосування на верстатах і забезпечити обслуговування в протипожежному відношенні загальною пожежною командою заводу. Повідомляється про наявність спецодягу для робочих.

Серед інших відомостей навіть повідомляються відомості про інженерів, що підготували проект, і адреси їх постійного проживання.

Дана анкета відбиває погляди на можливість і характер розвитку тракторобудування, що склалися на заводі до моменту заповнення, з урахуванням доведених рішень радянських господарських і партійних органів.

Більш докладно організаційні досягнення заводу в області тракторобудування по стану до 01.10.25, у тому числі й історію питання, висвітлюють архівні матеріали [2]. У зазначеному документі, підготовленому найімовірніше А.Д.Брускіним до початку чергового операційного року 1925/26, який починався 01.10.25 р., пропонувався розгорнутий план для підготовки доповіді обсягом в 120 сторінок машинописного тексту для викладу в послідовному виді історії й реальних досягнень у тракторобудуванні на ХПЗ ім. Комінтерну.

Автор плану пропонував у доповіді освітити 3 періоди в першому розділі й сім вузлових тем організаційний робіт за 1924/25 операційний рік (другий розділ). У першому розділі були вичленовані три історичні періоди й намічені головні, на думку автора, роботи в кожному з них.

Далі розглянемо саме перший період зародження тракторобудування на ХПЗ ім. Комінтерну, що має хронологічні рамки з 01.10.22 до 01.10.23, тобто операційний рік 1922/23.

Завод у роки Першої Світової Війни, а потім Цивільної війни й перших післявоєнних років нагромадив деякий практичний досвід ремонту гусеничних машин, в основному, танків, автомобілів-всюдиходів і тракторів іноземного виробництва.

Активно відновлюючи виробничі потужності, завод шукав нові види виробництв, які могли б на довгі роки забезпечити надійне завантаження цехів, а продукція мала б стійкий попит.

У якості одного з нових напрямків діяльності з урахуванням політики молодої радянської держави і його першочергових потреб у механізації сільськогосподарського виробництва й зміцнення обороноздатності було прийняте тракторобудування у вигляді освоєння випуску потужних за тих часів гусеничних машин, найбільш підходящих за своїми тягово-зчіпними якостями до неспланованих полів країни, бездоріжжя й можливості транспортування причепів в будь-яких умовах та артилерію особливого призначення (АОП) у вигляді важких далекобійних і облогових знарядь.

Заводські фахівці й керівники заводу зі спілкування із представниками військового відомства Робітничо-Селянської Червоної Армії (РСЧА) знали, що в країні не проводяться тягачі для АОП. Гусеничні трактори Ленінградського заводу «Більшовик» (колишнього Обухівського заводу), так звані п'ятитонники (по їхній вазі), були здатні в найкращому разі здійснювати трансакцію (так у ті роки позначали транспортування) артилерії середніх калібрів, а для важких знарядь доводилося закуповувати різні моделі гусеничних тракторів закордонного виробництва (німецькі, американські, італійські, чеські й інші). СРСР був зацікавлено звільнитися від такої залежності тому що, будучи єдиною на землі соціалістичною державою, розумів, що поставки тракторів спеціальних типів і, особливо, запчастин до них, можуть бути в будь-який момент припинені.

У якості виробничого було вирішено використовувати недавно споруджену будівлю вагонного цеху (майстерні по заводській термінології) загальною площею $80 \cdot 108 = 8640 \text{ м}^2$, що має 10 прольотів, які вдало підходять для різних відділень тракторного виробництва.

Будуючи вагонну майстерню завод припускав одержати державне замовлення на випуск вагонів, щоб забезпечити якнайшвидше нарощування загального обсягу випуску продукції. Однак у ті роки держава не змогла завантажити підприємство, і його випуск у довоєнних рублях в 1922/23,

1923/24 і навіть в 1924/25 операційних роках становив відповідно 52,34; 53,22; і 58,49% від досягнутого заводом в останньому мирному операційному році 1913/14 [3]. До речі, забігаючи вперед, тільки в 1925/26 операційному році, після розвитку паровозобудування, тракторобудування й дизелебудування заводу вдалося перевершити на 3,74% довоєнний рівень, випустивши продукції на 6 470 080 довоєнних рублів, або 10 250 423 у червоних рублях. Саме із цього року в міру бурхливого розвитку тракторобудування, яке стало на заводі одним із провідних виробництв, почався постійний різкий ріст випуску продукції, у тому числі в 1926/27 р. – на 22,32% до 1925/26 р., а в 1927/28 р. – на 56,61% до 1925/26 р. і т.д. [3].

Незважаючи на те, що ХПЗ був побудований наприкінці XIX сторіччя, його встаткування до початку 20-х років XX сторіччя багато в чому вичерпало свої можливості через фізичне й моральне зношування.

Фронти Першої Світової війни, що прокотилися через Україну, багаторазова зміна влади через Цивільну війну, вивіз устаткування заводу при двох евакуаціях молоді радянської влади, конфіскація й вивіз найцінніших верстатів і іншого встаткування відступаючими білогвардійцями, безхозність перехідних періодів і багато чого іншого зажадали істотного відновлення верстатного встаткування.

Незважаючи на те, що до ХПЗ на правах механічного цеху вже в роки радянської влади був приєднаний евакуйований з Варшави досить сучасний завод Акціонерного товариства «Герлях і Пульст» [4] (в 1921 р.), проте, знадобилося істотне технічне переозброєння заводу шляхом вивозу значної кількості верстатів і ковальсько-пресового встаткування з інших машинобудівних заводів., що входили разом із ХПЗ у структуру Південного Машинобудівного Тресту (Харків), а також організація масового відбудовного ремонту різноманітного встаткування, а потім – великі по обсягах закупівлі верстатів і устаткування в Німеччині, Сполучених Штатах Америки й Великобританії.

Дослідження даного питання саме може бути предметом серйозної й пильної уваги, що виходить за рамки статті. Досить згадати, що процес «відбору» верстатів і іншого встаткування зустрічав з боку інших заводів значний опір, і спірні питання доводилося вирішувати на рівні Вищої Ради Народного Господарства (ВРНГ) СРСР, або Ради по праці й обороні (РПО) СРСР, оскільки встаткування великих машинобудівних заводів було мобілізаційним резервом країни.

Крім того, було вкрай складно добитися фінансування у валюті закупівлі по імпорту верстатів і іншого формотворного встаткування, електро-, пневмо- і гідроустаткування, приладів, інструмента, поставки ряду відсутніх у країні в ті роки матеріалів (ферадо, карбюратори фірми «Bosch», магнето й інше.)

У якості прототипу був обраний німецький гусеничний трактор фірми «Hanomag» моделі WD50 з потужністю при роботі на бензині порядку 50 к.с, що добре зарекомендував себе на передових будівництвах того часу.

В архівах зберігаються документи, безпосередньо пов'язані із придбанням німецького трактора [5]. Так, документ 42 являє собою копію телеграми, відправленої членом Правління Юмта М.О.Золотарьовим з Берліна. Харківське правління Юмта листом від 20.06.23 №7811 на адресу ХПЗ за підписами завідувача технічного відділу Лепешова й діловода Нікологорського повідомило переклад на російську мову наступної телеграми, відправленої 19.06.23 в 08:30 ранку: «ЮМТ Харків Полякову Куплений трактор 30.05.23 за 4200 американських долара сплачено 3200, що залишаються 1000 сплачуються проти коносаменту в Петербурзі тчк Трактор прийнято 6 червня й буде відправлений з Гамбургу найближчим пароплавом».

Там же в архіві [5] у вигляді документа 36 зберігається телефонограма зазначеного М.О.Золотарьова, отримана 13.07.23 за №3833: «Трактор уже відправлений з Гамбургу Буде до кінця липня Вживіть заходів по підготовчих роботах».

Нарешті, документом 65 прислана на ХПЗ термінова телефонограма №133, прийнята 09.08.23 під вхідним №4413: «закуплений за кордоном трактор відправлено з Петрограда 31.07.23» [6].

Судячи зі збереженої переписки, трактор був успішно отриманий у Харкові до середини серпня 1923 р., доставлений на завод, випробуваний і підготовлений до випробувань.

Уже 24.08.23 Правління Юмта розіслало всім зацікавленим сторонам (Наркомзем, Село-Техніка, УРНГ, Тракторна комісія при УРНГ, Харківський технологічний інститут, Харківський сільськогосподарський інститут, товариство насінництва, броне-відділ головного артилерійського керування (ГАК) РСЧА) лист-запрошення №11405 про випробування німецького трактора ВД 50 к.с. 28.08.23 [5].

Збереглися документи, у тому числі 22, що представляє собою виписку з листа-запиту від 09.06.23 №4360 Московського представництва Юмта.

Справа в тому, що в тракторній комісії Держплану РСР виникло тертя по тракторобудуванню, що затримало відпуск заводу через Главметал і Юмт виділених засобів, а саме:

- чи має завод зразковий трактор (тобто прототип);
- чи має завод право виготовляти трактор за іноземним зразком;
- чи забезпечений завод необхідними по хімічному складу і якості матеріалами для виготовлення найбільш відповідальних деталей і що в цьому зв'язку вживає.

Якщо відповіді на перший і третій питання вдалося дати ствердно й досить переконливо (незважаючи на всі організаційні труднощі), то друге питання зажадало не тільки заспокійливих завірянь, але й наступних письмових підтверджень.

Була оголошена усна стверджувальна заява представника фірми «Hannomag» інженера Тагера про те, що дана фірма не заперечує проти виготовлення подібних тракторів у СРСР і не буде мати до виготовлювачів ніяких претензій. Одночасно представнику Правління Юмта М.О.Золотарьову спрямований офіційний лист, яким йому поручалося при відряджанні в Німеччину одержати офіційну відповідь від фірми, що виготовляє трактори, і завітати його в радянському Торгпредстві в Берліні.

Одночасно завод повідомив [5] Юмту, що даний трактор фірми Hannomag по придбаному за кордоном зразкові виготовляти можна. Справа в тому, що привілеїв (нині – патентів) на трактор і його окремі частини в Царській Росії й Радянській Республіці заявлено не було. Завод одержав ще в 1922 р. необхідні довідки в комісії з винаходів СРСР і контролює дане питання.

Можна тільки робити різні припущення, чому фірма «Hannomag» (або «Ганномаг» по інших записках) не стурбувалася й не почала необхідних захисних дій. Найбільш правдоподібне пояснення лежить на поверхні: німці, очевидно, не припускали, що в розореній країні зі зруйнованою промисловістю в найближчі роки буде можливо налагодити випуск настільки серйозної й складної машини як потужний гусеничний трактор, що вимагає широкої кооперації по поставках матеріалів, металів, інструмента, приладів і різноманітних комплектуючих.

Підтвердженням, хоча й непрямим, є те, що й американці не захищали конструкції своїх колісних і гусеничних тракторів (фірми «Holt», «Ford», а потім і інші). Більше того, уже в 30-ті роки англійська фірма «Vickers», як і американська «Caterpillar», не стали захищати конструкції своїх гусеничних тягачів і тракторів у СРСР, хоча вони безумовно знали про використання їх конструкцій у радянському тракторобудуванні. Навіть після Другої Світової Війни, знаючи про інтерес СРСР до освоєння універсально-просапних самохідних шасі, німецькі фірми, наприклад «LanzBulldog», не захистили свої машини від копіювання.

Слід визнати, що навіть на рівні державних і партійних органів СРСР не було твердої впевненості в здатності харківських інженерів і техніків спроектувати на базі придбаного прототипу сучасний трактор, а тим більше налагодити його якісне готування [7].

Тому було прийнято страхувальне рішення: заескізувати німецькі деталі, зварювальні одиниці, агрегати й системи, щоб у випадку невдалої спроби реконструювати трактор була б можливість повернутися до німецького оригіналу. Про зазначену недовіру свідчать численні страхувальні застереження й приписки в документах, пов'язаних з освоєнням виробництва гусеничних тракторів на ХПЗ.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Таким чином, вибір тракторобудування в якості нового перспективного виду виробництва на Харківському паровозобудівному заводі ім. Комінтерну був для 1922 року доцільним і перспективним.

Завод і його фахівці усвідомлено вибрали в якості перспективного напрямку виробництва не колісні (більш прості по конструкції й у виготовленні, зручні в експлуатації й легкі в керуванні), а гусеничні трактори, враховуючи особливості країни, її відоме бездоріжжя, наявність неспланованих полів для сільськогосподарського виробництва. Гусеничні трактори привернули увагу заводчан, тому що завод нагромадив деякий досвід ремонту імпортової гусеничної техніки від тракторів до всюдиходів, а також автомобілів на напівгусеничному ході. Крім того, вони, імовірно, підспудно усвідомлювали, що на базі виробництва гусеничного трактора можна створювати, мати гарантовані державні замовлення й 100% попит на спеціальну техніку подвійного й чисто військового призначення. Купивши саме німецький прототип, що відрізняється надійністю, якістю, спроектований з урахуванням застосування метричної системи заходів (а не дюймової, як у США), заводчани не сліпо скопіювали його, а споконвічно врахували особливі потреби своїх потенційних споживачів, у першу чергу – військового відомства. Тому із самого початку створення комплексу робочих креслень трактора конструктори узялися за реконструювання серця машини – двигуна, самої відповідальної, але й примхливої частини будь-якого тяглово-транспортного засобу.

ЛІТЕРАТУРА

1. Державний архів Харківської області (далі – ДАХО). – Ф.Р.1354. – Оп.1. – Спр. 867.
2. ДАХО. – Ф.Р.1354. – Оп.1. – Спр. 253.
3. ДАХО. – Ф.Р.1354. – Оп.1. – Спр. 798.
4. ДАХО. – Ф.Р.1354. – Оп.1. – Спр. 637.
5. ДАХО. – Ф.Р.1354. – Оп.1. – Спр. 853.
6. Александров Е.Е., Епифанов В.В. Быстроходные гусеничные и армейские колесные машины. Краткая история развития. – Х.: НТУ «ХПИ», 2001. – 376 с.
7. ХПЗ – завод имени Малышева, 1895-1995. Краткая история развития. – Харьков: «Прапор», 1995. – 704 с.