



**ХАРКІВСЬКИЙ
ТРАКТОРНИЙ ЗАВОД
імені С. ОРДЖОНІКІДЗЕ**
(Сторінки історії)

Харків
«ПРАПОР»
2008

ЗАСНУВАННЯ ЗАВОДУ ТА ОСВОЄННЯ ВИРОБНИЦТВА ТРАКТОРІВ

Поступ колишньої союзної держави на перегоні кінця двадцятих — початку тридцятих років минулого сторіччя відбувався у фарватері курсів на індустриалізацію, колективізацію та посилення обороноздатності.

І коли, зокрема, колективізація сільського господарства набувала розмаху, тут істотно дала візнаки відсутність технічної бази. Саме вона ставала на заваді втіленню намічених перетворень. Крупне, високопродуктивне виробництво в сільському господарстві, як відзначалося в одному з партійних документів тієї пори, «можна побудувати лише на базі сучасної машинної техніки та електрифікації».

І це була незаперечна істина. Протягом 1927—1928 років заводи країни дали всього 1272 трактори, а впродовж 1928—1929 років видали «на-гора» вже 3281. Потреба сільського господарства на ту пору задовольнялася, головним чином, за рахунок імпорту.

Тепер, зважаючи на нові обставини, вкрай необхідно було найтильнішу увагу приділити будівництву підприємств сільськогосподарського машинобудування, зокрема, тракторних і комбайнів заводів, аби не залежати від зарубіжних країн.

З огляду на це в країні було переглянуто п'ятирічний план спорудження заводів сільськогосподарського машинобудування, прийнято рішення про негайний початок зведення трьох промислових гігантів, кожен з яких випускав би щороку по 50 тисяч тракторів.

Ще восени 1929 року Вища Рада Народного Господарства СРСР прийняла рішення про будівництво одного з тракторних заводів у Харкові. Для спорудження було визначено термін — п'ятнадцять місяців. Беручи до уваги вкрай стислі строки зведення промислового гіганта, місцева влада зобов'язала всі заводські, партійні та профспілкові осередки негайно приступити до підготовчих робіт будівництва підприємства і забезпечити такий темп самого спорудження, аби його завершити на призначений час.

НАКАЗ по ВРНГ СРСР № 455 від 23 грудня 1929 року

Виходячи з досвіду проектування і побудови Сталінградського тракторного заводу, де виявилося можливим обйтися без іноземної технічної допомоги (за винятком керівництва будівельними операціями), уряд СРСР вирішив здійснити власними силами — як фінансовими, так і технічними — проектування і спорудження тракторних заводів — Челябінського та Українського. Для виконання викладеної директиви наказую:

1) Державному інституту з проектування металургійних заводів (Діпромезу) до 15 січня 1930 року закінчити виконувані нині роботи по складанню ескізного проекту Українського тракторного завodu з випуску 50 тисяч тракторів на рік у дві зміни з урахуванням безперервного тижня; модель за типом схожа з трактором «Катерпіллар», потужністю в 25—30 кінських сил.

2) Тому ж закладу приступити до проектування Челябінського тракторного заводу з випуском 40 тисяч тракторів на рік у дві зміни, з урахуванням безперервного тижня; модель за типом схожа з трактором «Катерпіллар», потужністю в 50—60 кінських сил.

Термін закінчення проекту призначити не пізніше 15 січня 1930 року.

3) Надати Всесоюзному Автотракторному Об'єднанню вирішувати питання про доцільність залучення іноземної допомоги при виконанні будівельних операцій, а також

про запрошення окремих зарубіжних спеціалістів для участі в пуску й налагодженні майбутніх заводів.

4) Надати Всесоюзному Автотракторному Об'єднанню право по закінченню вироблення згаданих вище проектів і затвердженю їх правлінням об'єднання розпочати видачу замовлень на обладнання як внутрішнього виробництва, так і привізного з-за кордону.

Голова ВРНГ СРСР В. Куйбишев. («Торг.-пром. газ.» № 296 від 24 грудня 1929 р.)

НАКАЗ по ВРНГ СРСР № 290 від 28 листопада 1929 року

Для виконання урядової директиви про створення спеціального органу по автотракторному будуванню наказую:

1) Утворити автотракторне об'єднання, яке діятиме на засадах господарського розрахунку в складі Нижньогородського Автобуду, Сталінградського Тракторобуду, Челябінського Тракторобуду і Південного (Українського) Тракторобуду.

2) Головою правління автотракторного об'єднання призначити тов. Осинського В. В.

3) Тов. Осинському в тижневий термін подати президії ВРНГ доповідь про строки і порядок входження Мосавтотресту до автотракторного об'єднання.

4) У тижневий термін подати на затвердження склад правління об'єднання.

5) У двотижневий термін подати на розгляд президії ВРНГ проект статуту тракторного об'єднання.

Голова ВРНГ СРСР В. Куйбишев.

Начальник АФУ ВРНГ СРСР Васильєв.

(«Торг.-пром. газета.» № 275 від 29 листопада 1929 р.)

НАКАЗ по ВРНГ СРСР від 11 січня 1930 року



Микола Гордійович
МИШКОВ

1928–13.01.1930 — заступник голови правління тресту «Південсталль»; 13.01.1930–3.12.1930 — начальник Управління «Південтракторбуд»; 3.12.1930–1932 — голова правління об'єднання «Сталь», член колегії ВРНГ СРСР; 1932–1938 — заступник Наркома легкої промисловості СРСР.

1) Заступник голови правління тресту «Південсталль» т. Мишков М. Г. звільняється від обійманої посади внаслідок переходу на іншу роботу з цього числа.

З виданням цього наказу по ВРНГ СРСР, № 349, п. 1, від 24 січня 1929 р. виключити з числа діючих.

2) Тов. Мишков М. Г. призначається начальником управління «Південтракторбуду» з даного числа.

Заступник голови ВРНГ
СРСР В. Межлаук.

Настав час думати про монтаж обладнання. За верстатами, пресами, молотами, закатувальними машинами, конвеєрами до Німеччини та Сполучених Штатів Америки виїхали досвідчені інженери. Вміщений на п'ятій сторінці пам'ятний знімок

тієї пори засвідчує цей неординарний факт.

Головметал у 1926 році прийняв рішення побудувати в Союзі великий тракторний завод. Рішення це було затверджене СТО, місцем спорудження обрано Сталінград.

XVI всесоюзна партконференція «звертає особливу увагу ЦК на необхідність приступити наступного року до побудови тракторного заводу в Харкові».

Будівельний майданчик відведеній за 15 кілометрів на схід від Харкова на магістралі Південних залізниць біля роз'їзду Лосєве. Територія будівництва займає загалом площею приблизно в 600 га, з яких на власне заводську територію (на північ від залізниці) припадає близько 150 га, а решта площи зайнята: тимчасовими поселеннями для робітників і техперсоналу — 180 га (північно-західний і південно-східний кути майданчика), адміністративно-управлінськими закладами, складами і базами будматеріалів та обладнання близько 140 га (центральна частина — в майбутньому зелена зона соціалістичного містечка) кварталами останнього — 130 га.

Прикметно, що майданчик вибраний надзвичайно вдало як з точки зору простоти й економічності його планування, так і виконання будівельних робіт та наступної експлуатації заводу.

Початкове промислове завдання ХТЗ було 50 тисяч тракторів на рік типу «Катерпіллар», але згодом воно було змінене: ХТЗ випускатиме таку ж кількість тракторів типу «Інтернаціонал» потужністю 15–30 кінських сил.

З огляду на повну аналогію завдань ХТЗ та СТЗ, саме собою напрошувалося використання проекту, досвіду і практики сталінградського заводу. Ретельне вивчення, з одного боку, всіх матеріалів сталінградського будівництва, а з другого — наших місцевих умов, обстановки та їх специфічності, а також врахування дефектів у подальшому виробничому житті заводу дали змогу внести деякі зміни як у смисл взаємного розташування заводських корпусів-цехів, так і в окремі проекти більшості їх.

Після вибору майданчика були зроблені тахеометричні та нівелірувальні зйомки, була закладена достатня кількість бурильних свердловин, аби мати змогу судити про геологічну будову ґрунту, який на всій території майданчика здебільшого однорідний: під чорноземом завтовшки один метр залягає потужна товща щільної глини, перетята на глибині близько семи метрів піщаним шаром в 1,2–1,5 метра.

Грунтові води залягають дуже глибоко.

Були зібрані й метеорологічні та кліматичні дані за ряд років, перевірені й зважені:

— наявність у районі будівництва необхідних будівельних матеріалів, їхня якість і залягання;



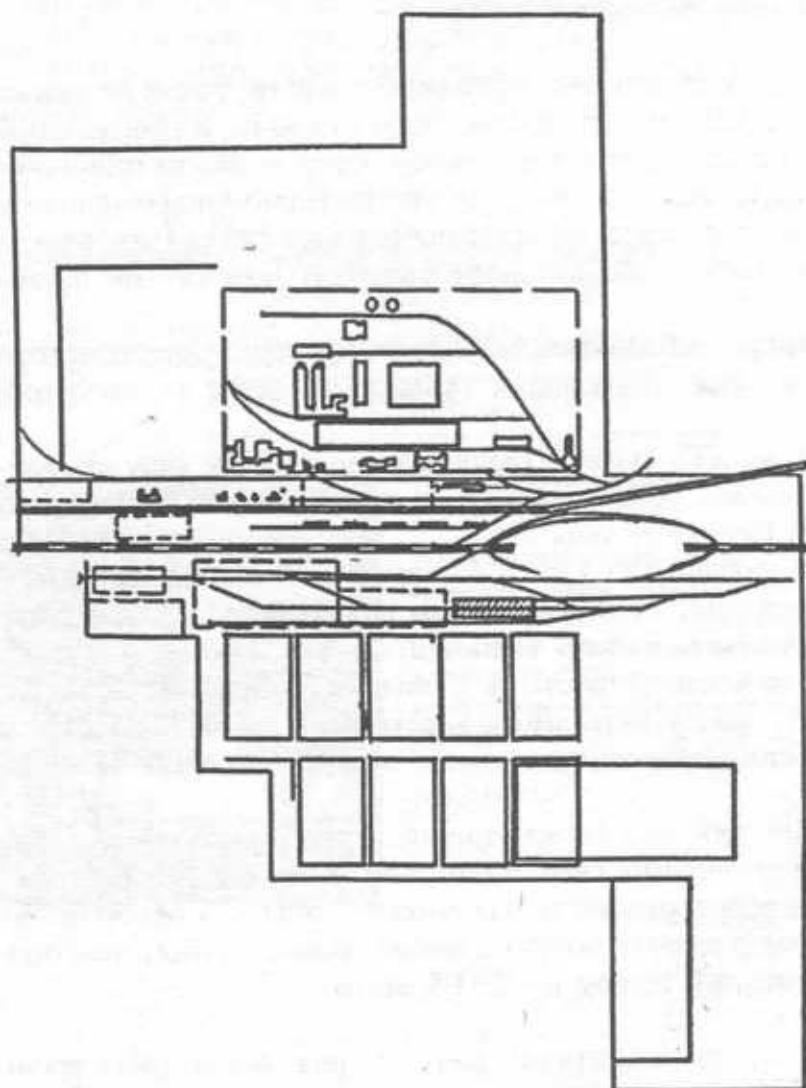
Січень 1930 року. При вході океанського пароплава до знаменитої нью-йоркської гавані на палубі зображені (зліва направо) начальник ковальського цеху О. Ф. Сидора, заступник начальника ливарного цеху В. О. Ульянов, головний інженер заводу А. Д. Брускін, начальник технологічного відділу М. Л. Чернишов та начальник ливарного цеху В. І. Хохуля

- можливість організувати їхню власну заготівлю;
- наявність силових установок як джерел енергії та їхня потужність;
- можливість забезпечення водою як для виконання будівельних робіт, так і для пиття; стан і потреба шляхів сполучення тощо.

Після виявлення всіх перерахованих обставин, накопичення достатньої кількості матеріалів та одержання основного завдання Діпромез приступив до виготовлення ескізних проектів.

При виконанні будівельних робіт, в основному, було взято на озброєння настанову — не вести робіт господарським способом і передати їх ряду контрагентів — спеціальним будівельним організаціям:

- будівельні — Індбуду;
- санітарно-технічні — Укрсантехбуду і Промвентиляції;
- залізничні — Трансбуду;
- зовнішнє водопостачання та каналізацію — Водобуду;
- електротехнічні роботи — ВЕО;
- металеві конструкції — Монтажному бюро управління ХТЗ.



Схематичний план ХТЗ

У січні 1930 року, як тільки було розбито будівельний майданчик, почали завозити лісоматеріали для тимчасових споруд. Через масштабність заводу-гіганта і соціалістичного містечка при них, звичайно, потрібна велика кількість будівельників різних професій та кваліфікацій — орієнтовно до 12–15 тисяч осіб.

На таку кількість осіб і були розраховані тимчасові споруди. Внаслідок звичайного розподілу будівництва на дві основні частини (Промбуд і Житлобуд, розташовані перший на північ, а другий — на південь від залізничної магістралі), причому одна від другої перебувають на великій відстані, всі тимчасові споруди діляться на два селища: Північне — біля Промбуду — і Південне — біля Житлобуду — та центральну частину з усіма адміністративно-громадськими закладами, матеріальними базами і транспортом.

Отже, два поселення — Північне й Південне. Кожне з них було запроектоване, а з часом і побудоване з розрахунку шести тисяч робітників з відповідним технічним персоналом.

Кожен з них мусив бути забезпечений житлом, інфраструктурою й магазинами, медико-санітарно-гігієнічним і культурним обслуговуванням. Тому кожне селище складається з бараків зі службами йдалень, продуктових і промислових магазинів, мережі ларьків і кіосків, поліклініки, лазні, пральні, перукарні та клубу.

Загалом було збудовано допоміжних споруд: житлових бараків — 95, контор і конторок — 21, комунальних закладів — 65, адміністративно-громадських закладів — 14, магазинів та ларьків — 12, медичних закладів — 6, складів і кормор — 34.

Через наявність на будівництві кількох артілей для них зведені селища з конюшнями, складами фуражу, водопроводом тощо.

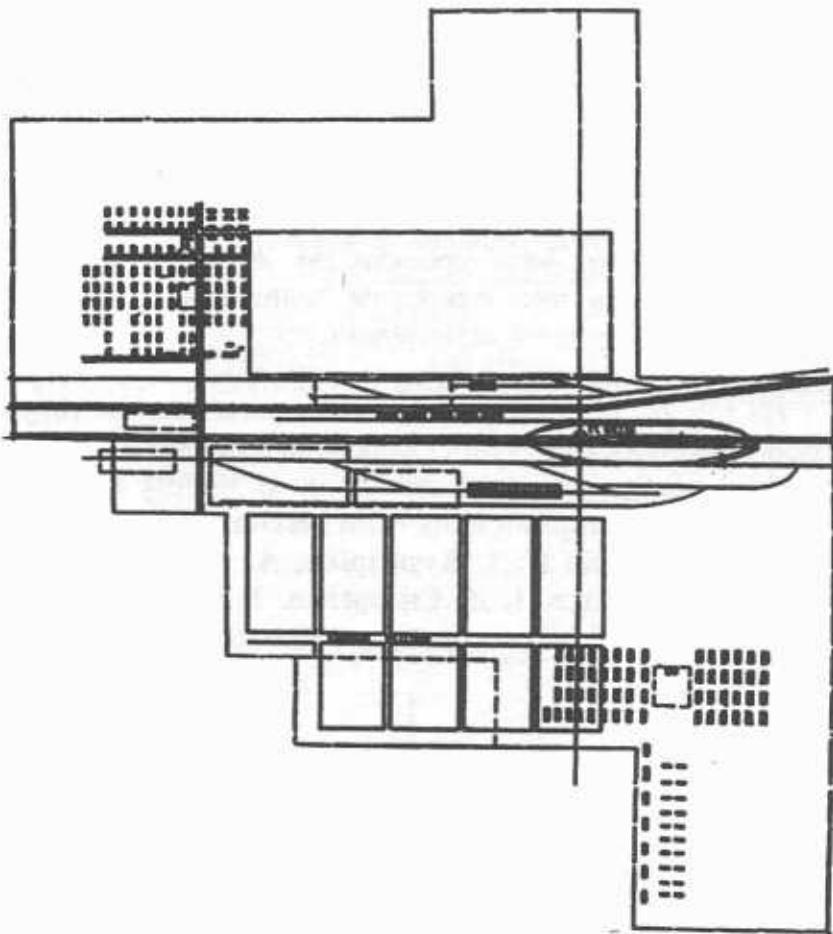
Для зручності вивантаження матеріалів були підведені залізничні колії до складів і на дільниці.

Частково були виконані роботи з викладення шосе у селищах і на території Тракторобуду для зручності сполучення і перекидання матеріалів та обладнання.

Спроектоване і майже завершене прокладання шосе для сполучення з Харковом, а також вжито заходів для поліпшення якості існуючого шосе. Було побудовано та обладнано кінний двір для гужового транспорту. Зведені автогараж для грузовиків і тракторів.

Ще на самому початку підготовчого періоду була передбачена необхідність у цегельному заводі, який згодом було споруджено. Його продуктивність становила п'ять мільйонів штук цегли на місяць.

З метою запозичення досвіду будівництва сталінградського заводу наприкінці квітня до міста на Волзі з Харкова виїхала спеціальна комісія. Розробка проектів була доручена по Промбуду — Головпроекту і по Житлобуду — Гіпрограду. Перші креслення були зроблені на початку травня, і тоді з'явилася можливість приступити до будівельних робіт щодо прохідної, головної контори, ремонтного цеху, а за кілька днів і першого житлового комбінату Житлобуду.



Тимчасові підсобні споруди будівництва

Однак у середині травня роботи знову призупинилися через очікування з-за кордону нового проекту заводу. І хоча приблизно за тиждень вони знову починають розгортатися, але рухаються дуже повільно внаслідок відсутності протягом тривалого часу остаточного генерального плану і робочих креслень.

Все це негативно позначилося на ході робіт, гальмувало їх, а подеколи загрожувало зривом головних строків. Як наслідок, краща частина будівельного сезону не була використана цілком.

Варто додати: хоча проекти по Житлобуду та частині Промбуду вже не розроблялися, увесь час відкритим залишалося питання щодо виробничих корпусів: застосовувати металеві конструкції, як у Сталінграді, чи запроектувати, як наполягав Індбуд, залізобетонні. Це дасть можливість зекономити час, гроші, зокрема валюту.

На той час принципова проблема розв'язалася: гору взяла точка зору Індбуду. Було розроблено проект механоскладального цеху (Головпроекту) і ливарного.

Тракторобуд воїстину став кузнею знаних на весь світ трудових рекордів, сподвижниками і авторами яких були легендарний «залізний виконроб» Д. О. Мельников, бригадири мулярів П. І. Кушнарьов, А. І. Мікуніс, бригадири бетонників Г. В. Марусін, П. І. Мовлєв, І. Д. Сидоренко, В. І. Радкевич. Їхні видатні досягнення і здобутки трудівників Тракторобуду знаходили оперативне відображення на сторінках багатотиражної газети «Темп», перший номер якої вийшов п'ятого травня 1930 року. Широко висвітлювала успіхи передовиків і республіканська газета «Комсомолець України».

На будівництві працювала її виїзна редакція, яку очолив молодий журналіст Юрій Жуков, у майбутньому відомий політичний оглядач. Редакція випускала бойову листівку під промовистою назвою «Удар».

Переходячи до організації будівельних робіт, звернемо увагу на схему управління ними. Все будівництво складалось з двох частин: промислового і житлового.

Промбуд охоплював усю територію майбутнього заводу з

корпусами як виробничого, так і допоміжного, службового значення. Сюди входить і електротеплоцентраль, призначення якої живити електричною і тепловою енергією не лише підприємство, але й квартали майбутнього міста.

Житлобуд покликаний зводити корпуси, квартали, які, зрештою, мають становити соціалістичне містечко «Новий Харків».

На пропонованій схемі (стор. 7) як Промбуд, так і Житлобуд розпадаються на дві дільниці. Однак слід обговорити, що подібний розподіл став доконаним фактом лише в лютому 1931 року, коли на ряді об'єктів будівельні роботи виконані були більше, ніж на 75 відсотків і, відповідно, з'явилася можливість дільниці укрупнити. До того ж на Промбуді було шість, а на Житлобуді — п'ять дільниць. На чолі кожної з частин будівництва, через значний масштаб та обсяг робіт, був старший виконроб,



Поблизу заводу зростало селище. 1930 рік





який координував, спрямовував та інструктував виконробів. Технічним главою всієї будорганізації на будівництві був головний інженер, підпорядкований начальнику робіт другого району Індбуду.

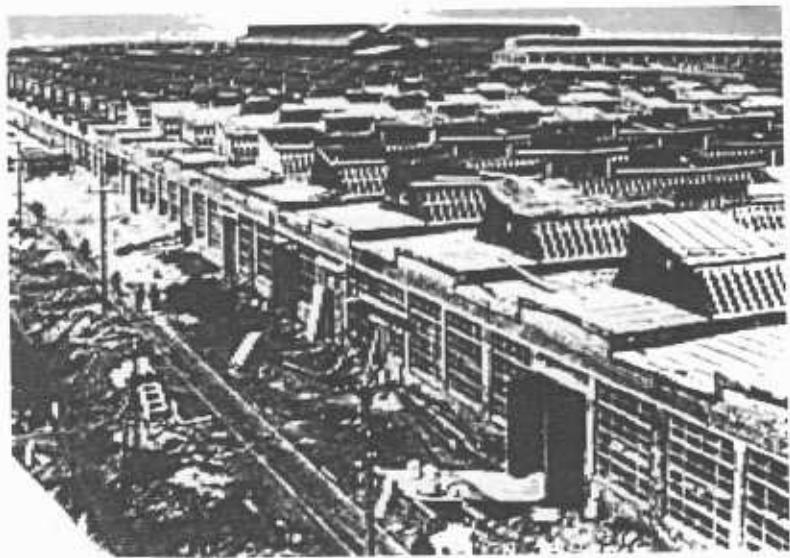
За характером споруди можна було розбити на групи: основні виробничі цехи, допоміжні виробничі цехи, загальнозаводські споруди цивільного характеру, різні споруди, житлобудівництво.

До першої групи належали такі корпуси: ливарний, площею 24 552 квадратних метри, кубатурою 295 кубічних метрів; ковальський — 11 345 квадратних метрів, кубатурою 170 500 кубічних метрів, і механоскладальний з інструментальним площею 5420 квадратних метрів і кубатурою 382 тисячі кубічних метрів. Означені цехи за початковим (сталінградським) проектом передбачалися металевої конструкції, але згодом вона (за винятком ковальського цеху) була замінена на залізобетонну. У ковальському ж цеху зберігся залізний фахверк.

До другої групи належали такі корпуси: ремонтно-механічний цех, площею 6 480 квадратних метрів, кубатурою 45 500 кубічних метрів; цехи деревообробний з ремонтно-будівельним, площею 5 140 квадратних метрів і кубатурою 26 300 кубічних метрів; теплоелектроцентраль і підстанція, площею 4 500 і кубатурою 105 тисяч кубічних метрів; склад пального, площею 12 690 квадратних метрів, склад вугілля — 20 тисяч



Ремонтно-механічний цех. 1930 рік



Механоскладальний корпус № 1

6800 кубічних), ФЗУ (відповідно 11 000 і 71 500), лабораторія (2270 і 18 800), пожежне депо і гараж (1880 і 10 800).

Ці корпуси в конструктивному відношенні — цивільні споруди. Складені вони з цегли, вкриті рубероїдом. Опалення централізоване.

Четвертої групи стосуються всі споруди:

- виробничого значення (технічне водопостачання, головний розподільчий тунель заводу загальною вартістю 1 380 000 карбованців);
- невиробничого значення (телефонна та електроосвітлювальна мережі, електропередача з ЕСХАРу, заводський паркан сумарною вартістю 1 800 000 карбованців);
- транспорт (залізнична колія на території заводу, бетонні доріжки для міжцехового транспорту, шосе, бруківки, тимчасові залізничні колії вартістю 1 300 000 карбованців).

Цілком відособлено й окрім потреб розглядати будівництво соціалістичного містечка з усіма його спорудами комунального та громадського призначення. Передбачалося, що Харківський тракторний повинен бути одним з найдосконаліших як в організації виробництва, так і в задоволенні побутових і культурних запитів робітників, службовців і технічного персоналу. Ця мета, а також прагнення виконати вимоги органів охорони праці ставилися в центрі уваги.

Обсяг будівництва соціалістичного містечка ілюструє така статистика: житло-комплекс № 1 (об'єм 233 880 кубічних метрів, вартість 4 млн 350 тисяч карбованців), житлокомплекс № 2 (відповідно 221 160 і 4 млн 150 тисяч), житлокомплекс № 3 (221 160 і 4 млн 150 тисяч), житлокомплекс № 4 (221 160 і 4 млн 150 тисяч), житлокомплекс № 5 (231 250 і 4 млн 330 тисяч), ФЗС (63 000 і 1 млн 550 тисяч), лікарня (130 000 і 4 млн 550 тисяч), фабрика-кухня (60 000 і 2 млн 600 тисяч), кіно (вартість 300 тисяч).

На питне водозабезпечення та каналізацію, тротуари, шосе, тунель, дорогу між містом і заводом передбачалося витратити ще 6 075 000 карбованців. Конструкція будівель та ж сама, що й у цехах: фундаменти, побутові, стіни з червоної цегли, облицьовані горизонтальними смугами сірої силікатної; дахи, криті етернитом; центральне опалення та інші вигоди.

Така в загальних рисах картина обсягу й вартості окремих частин будівництва: на підготовчі роботи витрачено 1 млн 800 тисяч карбованців, на проектування та інше — 900 тисяч. На тимчасові будівлі (бараки зі службами) — 2 млн 459 тисяч,

квадратних метрів і депо для паровозів об'ємом 5400 кубічних метрів. Наведені цехи не такі вже великі за розмірами, як основні. Конструкція — залізобетон і цегла. У решти — ті ж ознаки, що й в основних цехах.

Як при основних, так і при допоміжних цехах передбачені контори для службовців і побутові приміщення для робітників: їдальні, умивальники, туалети, роздягальні, душі.

До третьої групи належали такі корпуси: головна контора (3416 квадратних метрів і 63 800 кубічних метрів), прохідна контора (1290 квадратних метрів і

споруди адміністративного управління — 198 тисяч і медичні споруди — 194 тисячі карбованців.

Вища Рада Народного Господарства країни в квітні 1930 року затвердила строки будівництва ХТЗ. Вони мали такий вигляд:

- рішення про побудову в Харкові тракторного заводу і затвердження остаточного завдання на проектування — 1930 рік;
- закладка будівель головної контори — 25 травня 1930 року;
- закладка першого житлового будинку в соцмістечку — 1 червня 1930 року;
- закладка основного (складально-механічного) цеху — 4 липня 1930 року;
- закладка споруди ливарного цеху — 19 серпня 1930 року;
- здача під монтаж дослідного й ремонтно-механічного цехів — 15 листопада 1930 року;
- встановлення першої колони металоконструкції ковальського цеху — 30 грудня 1930 року;
- покриття рубероїдом даху інструментального цеху — 20 січня 1931 року;
- початок зведення стін теплоелектроцентралі — 2 лютого 1931 року;
- початок монтажу ковальського цеху — 13 лютого 1931 року;
- початок монтажу складально-механічного цеху — 1 квітня 1931 року;
- початок монтажу ливарного цеху — 15 квітня 1931 року;
- завершення будівництва основних цехів — 1 липня 1931 року;
- перша плавка вагранки в ливарному цеху — 15 липня 1931 року;
- випуск пробної партії тракторів із власних і сталінградських деталей — 25 серпня 1931 року;
- пуск заводу і початок випуску продукції безперервним потоком — 1 жовтня 1931 року.

Ці дати дають підстави для висновку, який передає основну особливість будови.

Нестача часу і стисливість підготовчого періоду не дали можливості управлінню будівництвом організувати роботи в загальноприйнятій для них послідовності.

Виходом зі становища була організація всіх видів будівельних і монтажних робіт одночасно. Методом для цього стало максимальне ущільнення робіт на певному об'єкті за прискорених темпів проектування і виготовлення робочих креслень.

З настанням морозів окремі споруди, як по житловому будівництву, так і по будівництву промисловому, опинилися в такому становищі:

- будівлі із завершеною кладкою зовнішніх стін;
- будівлі з незавершеною кладкою таких стін;
- будівлі, зовсім не початі.

Що стосується житлового будівництва, то на першому та п'ятому житлокомбінатах, які включали по десять окремих будівель, цегляна кладка була, головним чином, завершена цілком; частина будівель вкрита покрівлею.

Другий та четвертий житлокомбінати — з такою ж кількістю будівель у кожному, як і в попередніх. Фундаменти і цоколі тут у переважній більшості були закінчені до морозів.

Стосовно ж будівництва промислового, то в механоскладальному цеху до настання морозів зведення залізобетонного каркасу і зовнішніх стін було завершено. Опалубку знято. Приступили до встановлення металевих ліхтарів і вкривання даху. Заготівля віконних хрестовин і дверей, здебільшого, теж завершена. У грудні передбачалося зabetонувати всю залізобетонну підлогу цього корпусу поверхнею близько 50 тисяч квадратних метрів. Підлога була зabetонована лише частково в інструментальному цеху (східна частина механоскладального цеху), оскільки даний підрозділ необхідно було завершити до першого січня 1931 року в такому вигляді, аби можна було встановлювати верстати.



1920–1929 — голова Полтавського Губпарткому, голова Миколаївського окружвиконкому, Київського Губвиконкому, Сумського окружку КП(б)У. 1929–1931 — заступник голови Вищої Ради народного господарства України. З 13 грудня 1930 р. — начальник Харківського тракторобуду. З 30 вересня 1931 р. — директор ХТЗ. 1932 р. нагороджений орденом Леніна. Листопад 1932 — квітень 1934 р. — начальник Головного Управління автотракторної промисловості, член колегії Наркомату важкої промисловості СРСР. Квітень 1934 — 25 травня 1938 р. — директор ХТЗ. Травень 1938 р. — репресований

Ливарний цех являв собою критичне місце будівництва. Пізнє надходження креслень, яке викликало затримку в спорудженні цеху, призвело до того, що бетонні роботи не були завершені до настання перших зимових морозів.

Каркас ковальського цеху був металевим. Встановлення його затяглося до березня. Закладали тільки фундаменти під молоти та інші механізми. Загалом забетоновано було близько тридцяти фундаментів.

Спорудження ремонтно-механічного цеху, заводоуправління та навчального комбінату будівельники завершили в грудні 1930 року.

НАКАЗ по ВРНГ СРСР від 10 грудня 1930 року

Для зміни наказів про склад правління об'єднання «Сталь» і на додаток до наказу по ВРНГ СРСР від 3 грудня 1930 року за № 2371, п. 2 про призначення головою правління об'єднання «Сталь» т. Мишкова М. Г. затвердити правління означеного об'єднання у складі: т.т. Іванченка Я. П., Гугеля Я. С. (заступниками голови), Боброва Я. Р., Точинського О. С. (члени правління) і Клюєва І. М. (член правління по кадрах).

Голова ВРНГ СРСР С. Орджонікідзе.

НАКАЗ по ВРНГ СРСР від 10 грудня 1930 року

Оголошується для відома, що постановою РНК СРСР від 6 грудня 1930 року № 722 т. Мишков М. Г. призначений членом президії ВРНГ СРСР.

Заст. голови ВРНГ СРСР І. Павлюновський.

Тридцятий рік добігав свого кінця. Тепер на Тракторобуді успіх залежав від мулярів, бетонників, монтажників і наладчиків обладнання.

НАКАЗ по ВРНГ СРСР від 13 грудня 1931 року

Затвердити т. Свистуна П. І. начальником Харківського тракторобуду.

Голова ВРНГ СРСР С. Орджонікідзе.

Начальник сектора кадрів ВРНГ СРСР І. Москвін.

У січні 1931 року продовжувалося спорудження об'єктів виробничого призначення та житлового будівництва ХТЗ. Особлива увага приділялася зведенню ковальського цеху, оскільки металоконструкції для його будівництва надійшли із запізненням. За великих морозів у січні-лютому знаменита на Тракторобуді бригада «залізного виконроба»



Штаб будівництва заводу.

Сидять (справа наліво) Свистун — начальник будівництва, Потапенко — секретар парткому, Шувалов — заворг ЗПК, Бібіков — завагітмас ЗПК, Рогальов — голова будкому. Стоять (зліва направо) Мельников — голова завкому, Масленников — завкультпроп ЗПК, Востров — заступник начбудівництва, Чиренов — начальник другого району Індбуду, Сілкін — завкадрами ЗПК. 1931 рік

Д. О. Мельникова показувала зразки трудового героїзму. Це значною мірою посприяло своєчасній здачі обладнання під монтаж.

Чималі труднощі були й зі спорудженням ливарного цеху. Найбільше вони полягали в тому, що необхідно було змонтувати багато металоємного, нестандартного й технологічного обладнання.

У травні 1931 року завод із групою спеціалістів відвідав нарком **Серго Орджонікідзе**. Він ознайомився з ходом будівельних робіт, а також ходом підготовки виробництва тракторів. За результатами відвідин ініціював вихід постанови Президії ВРНГ СРСР від першого липня 1931 року про завершення будівельних робіт Тракторобуду і пуск заводу.

В документі, зокрема, йдеться, що Харктракторобудом у темпах будівельних і монтажних робіт досягнуті великі успіхи. Завдяки вмілій концентрації робіт на найважливіших ділянках, успішному розгортанню змагання й ударництва та мобілізації уваги до будівництва з боку партійних і урядових органів УРСР задані терміни завершення будівництва, за винятком ТЕЦ, Харктракторобудом витримуються.

Разом з тим, наголошувалося в постанові, є ряд серйозних недоліків, які можуть створити загрозу пускові основних цехів заводу у встановлені терміни...

З огляду на це Президія ВРНГ СРСР постановила:

— зобов'язати Індбуд, Водобуд, сьомий Будтрест, Промсантехбуд, ВЕО, Промвентиляцію та Союзнафтут з метою закінчення будівельних робіт ХТЗ по ливарні, кузні, термічні, механічному цеху і ТЕЦ негайно перейти по дільницях, які особливо відстають, на тризмінну роботу;

— зобов'язати правління сьомого тресту під особисту відповідальність голови правління **Т. Мироненка** закінчити всі роботи із встановлення резервуарів і підведення нафтопродуктів в основних цехах не пізніше першого липня цього року;

- зобов'язати ХТЗ згідно з графіком сьомого тресту завершити роботи по каналах для нафтопроводів і забезпечити цей трест необхідними матеріалами;
- зобов'язати Держпроектбуд № 1 відрядити на будівництво працівників для узгодження робочих креслень, які стосуються вентиляції, а Промвентиляцію — закінчити роботи до встановлених термінів.
- Президії ВРНГ УРСР зобов'язати Головпроект закінчiti складання проектів насосних станцій;
- зобов'язати Індбуд завершити роботи по всіх резервуарах питного і технічного водопостачання не пізніше 15 липня цього року;
- Росметизпрому у п'ятиденний строк ліквідувати наявне недовантаження сантехнічного обладнання і відвантажити його повністю до 15 липня нинішнього року;
- негайно приступити до спорудження станції «Індустріальна» і Лосєвського обводу та форсувати ці роботи з таким розрахунком, аби до першого вересня закінчiti обвідну путь;
- транспортному сектору ВРНГ забезпечити матеріальне постачання залізничних шляхів на ХТЗ;
- секторам машинобудування та будівельно-лісному спільно з ВАТО протягом декади розглянути обсяг капітальних робіт на 1931 рік;
- дозволити ХТЗ в 1931 році, крім споруджуваних тридцяти житлових будинків, приступити до зведення ще шести;
- зобов'язати ВЕО в місячний термін скласти проект і завершити роботи зі встановлення умформера в механічному цеху, а також виготовити і встановити тимчасову моторогенераторну установку в ливарному цеху не пізніше п'ятого липня цього року;
- зобов'язати Союзсередмашину і Транстехпром форсувати монтаж транспортерів і підйомних споруд в основних цехах;
- зобов'язати ВЕО виготовити два моторогенератори не пізніше першого вересня цього року і два мотори для ТЕЦ не пізніше десятого вересня та забезпечити виготовлення ХЕМЗом усіх замовлених моторів у потрібні строки, двох соляних ванн у четвертому кварталі і верстатних бра з Електросвітла в липні цього року;
- зобов'язати Союзверстатінструмент відвантажити ХТЗ в липні цього року три обдирних верстати для кузні і два точильних для термічок, додатково, на сто тисяч карбованців — наждачних кругів і на двісті тисяч карбованців — інструменту;
- зобов'язати Трест точної індустрії відвантажити ХТЗ в липні все замовлене ним лабораторне обладнання;
- зобов'язати завод «Спартак» негайно відвантажити заводу «Автотрактор» сталь, а тому виготовити цепи для ХТЗ не пізніше 10 липня цього року;
- зобов'язати сектор машинобудування ВРНГ СРСР виділити для ХТЗ з відвантаженням не пізніше серпня один мотовоз за рахунок замовлення «Сталі»;
- зобов'язати ВАТО і ХТЗ на підставі досвіду СТЗ остаточно з'ясувати, яке обладнання необхідно замовити додатково, аби уникнути на ХТЗ вузьких місць і забезпечити безперебійний хід виробництва;
- зобов'язати завод «Червоний путіловець» відвантажити для ХТЗ трактори на гумовому ходу — п'ять машин у липні і п'ять машин у серпні;
- зобов'язати Гумооб'єднання прийняти замовлення ХТЗ на заливання гумою коліс для 12 тракторів «Інтернаціонал», які поставити п'ять штук в липні та шість штук у серпні, а також повністю і своєчасно виконати замовлення на гуму до автокарів;

— запропонувати Метизоб'єднанню передати ХТЗ два волочильних верстати з Дружківського заводу для холодної протяжки: один — п'ятого липня, другий — до 15 серпня;

— прийняти від ХТЗ замовлення на виготовлення вентиляторів та калориферів для ливарного цеху з таким розрахунком, аби їх відвантажити не пізніше першого серпня. Сектору постачання ВРНГ СРСР забезпечити виконання цього замовлення матеріалами;

— зобов'язати завод «Сірокко» (Ленінград) негайно відвантажити замовлені вентилятори для печей;

— зобов'язати Теплобуд (Ленінград) негайно відправити відповідального конструктора-теплотехніка на ХТЗ для участі в монтажі й наладці печей ковальського цеху;

— згідно з планом будівельних і монтажних робіт встановити такі терміни введення в дію цехів і налагодження технологічних процесів: легкої кузні — до п'ятого липня, ливарного цеху — до 15 липня, першого термічного — до 15 липня, механоскладального — до 15 серпня, другого термічного — до 15 липня;

— внаслідок запізнілого прибуття на ХТЗ частини обладнання для випуску перших ста тракторів зобов'язати ВАТО виготовити на СТЗ необхідну кількість деталей, які не можуть бути виготовлені на ХТЗ;

— зобов'язати Оргметал налагодити роботу автоматного й зуборізального відділень механоскладального цеху ХТЗ за два з половиною місяця, поповнивши кадри інструкторів;

— зобов'язати всі сектори ВРНГ і правління ВАТО під особисту відповіальність їх керівників забезпечити цілковите і своєчасне виконання заходів даної постанови, а також необхідне для ХТЗ постачання як з його будівництва, так і з підготовки виробництва;

— ВРНГ РРФСР і ВРНГ УРСР негайно віддати відповідні розпорядження підпорядкованим їм органам;

— днем пуску ХТЗ призначити 1 жовтня 1931 року.

Голова ВРНГ СРСР С. Орджонікідзе.

Біля збудованого індустріального велетня — тракторного завodu — зростало містечко «Новий Харків», в якому на ту пору вже мешкало кілька тисяч робітників та їхніх родин. Спершу містечко сполучалося з Харковом автобусами, але таке сполучення не задовільняло потреб робітництва. Біля автобусних зупинок вишиковувалися черги по 300–500 осіб. Робітники, які жили в місті, через це часто спізнювалися на роботу.

Перед харківськими трамвайніками постало невідкладне завдання прискорити прокладання колії між містом та ХТЗ раніше строку. І цю гостру проблему невдовзі було успішно розв'язано.

Аби завершити роботу вчасно, трамвайнікам потрібно було щодня виводити 400 робітників, працювало ж на колії — 70–80. Решта були харківські добровольці-штурмовики.

Таким чином, путійці дотримали обіцянку перед робітництвом Тракторобуду і на День індустріалізації — шостого серпня — поставили до ладу 3,4 кілометра колії. Решту відстані до самого ХТЗ, яка становила 3 кілометри, як і обіцяли, ввели в дію до 15 вересня. Кращих ударників будівництва трамвайної лінії було премійовано.

РАПОРТ КОЛЕКТИВУ ХТЗ
ЦК ВКП(б), РНК СРСР, ВРНГ СРСР, ЦК КП(б)У, СНК УРСР,
ВСНГ УРСР і міськкому КП(б)У про готовність заводу до пуску
від 21 вересня 1931 року

Виконуючи рішення партії й уряду, робітники й інженерно-технічний персонал будівництва Харківського тракторного завода на базі широкого розмаху змагання та ударництва перемогли на одній з найвідповідальніших ділянок соціалістичного будівництва — Харківський тракторний завод — один з велетнів Радянського Союзу, збудований і змонтований за п'ятнадцять місяців, до пуску готовий. Завдання партії та уряду про пуск першого жовтня — виконано.

Начальник будівництва ХТЗ **Свистун.**
Секретар парткомітету **Потапенко.**



Начальник робіт другого району
Індбуду Д. П. Чиренов

ПОСТАНОВА ВУЦВК
про присвоєння Тракторному заводу
імені Орджонікідзе
і представлення до нагородження робітників
та інженерно-технічних працівників,
які відзначилися на будівництві

Всеукраїнський Центральний Виконавчий Комітет ухвалює:

задовольнити прохання робітничої конференції Харківського тракторного завода та ряду інших підприємств і надати цьому заводові назву «Харківський тракторний завод ім. С. Орджонікідзе»;

зважаючи на успішне закінчення й пуск ХТЗ, дозволити ВРНГ УРСР представити до нагороди робітників, а також зі складу інженерно-технічного персоналу й адміністрації, що найбільш відзначилися на будівництві заводу.

м. Харків, 28 вересня 1931 року.

За голову Всеукраїнського Центрального
Виконавчого комітету **В. Затонський.**
Заступник Секретаря Всеукраїнського Центрального
Виконавчого Комітету
К. Горлінський.



Навчальний комбінат. 1931 рік

Як уже згадувалося, будівництво заводу велося другим районом Індбуду УРСР. Начальник — Д. П. Чиренов, головний інженер — П. Т. Барсуков.

До об'єктів виробництва відносилися:

навчальний комбінат (ФЗУ, технікум, робітфак) — площею 11 тисяч квадратних метрів;

цех дослідного виробництва — площею 2800 квадратних метрів;

головна котора — площею 3416 квадратних метрів. Виконроб І. І. Шестопалов. Будівництво завершено в грудні 1930 року;

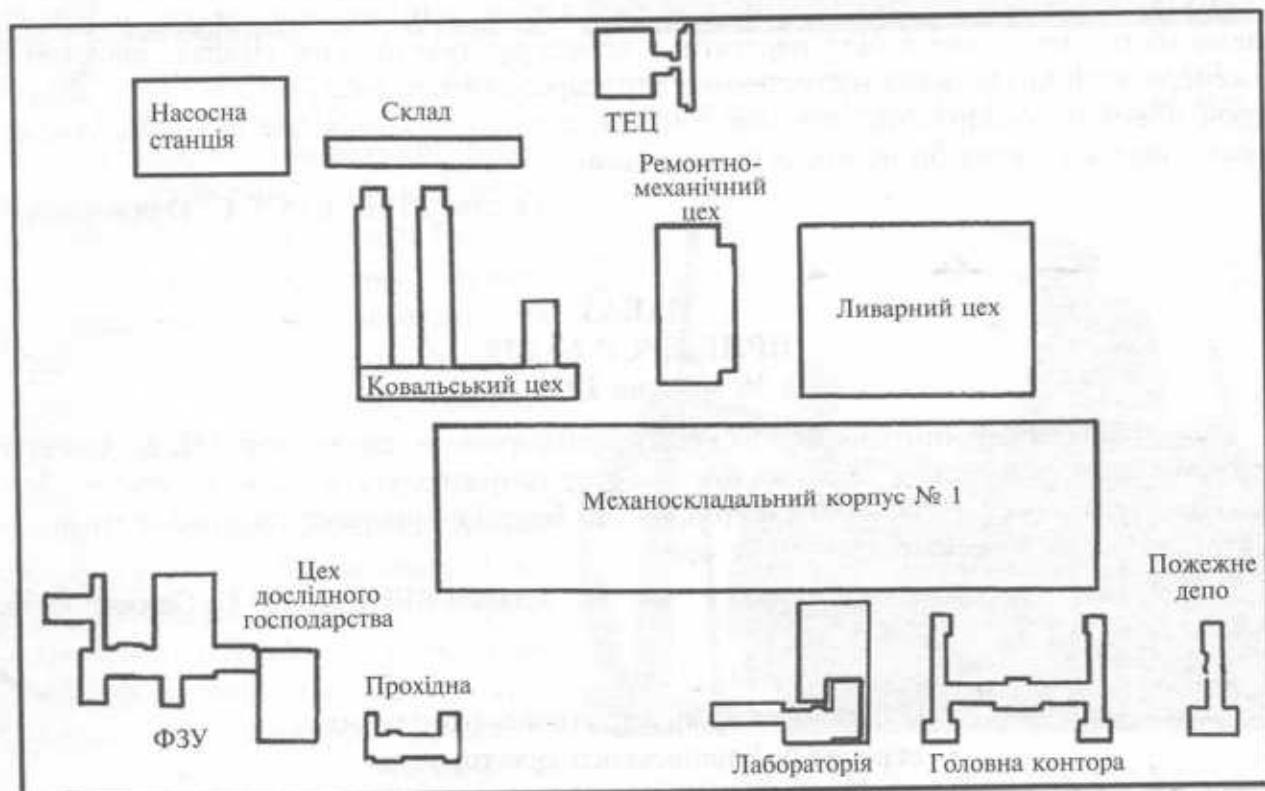
ремонтно-механічний цех — площею 6480 квадратних метрів. Начальник цеху Л. М. Ліберман. Будівництво розпочате в травні 1930 року, під монтаж обладнання підрозділ зданий до 1 січня 1931 року;

механоскладальний корпус — площею 54 120 квадратних метрів, у тому числі інструментальний цех — 7800 квадратних метрів, термічний — 5018 квадратних метрів. Начальник будівництва, відтак начальник механоскладального цеху М. А. Турчин. Начальник інструментального цеху Л. А. Мексін. У 1932 році механоскладальний цех був розділений на два цехи: тракторний, площею 27 500 квадратних метрів (начальник цеху М. А. Турчин) і моторний, площею 12 600 квадратних метрів (начальник цеху Д. І. Толмачов). Будівництво розпочате першого червня 1930 року, інструментальний цех зданий 15 лютого 1931 року, решта корпусу — 15 травня цього ж року. Каркас корпусу виконаний із залізобетону;

ливарний цех — площею 24 550 квадратних метрів. Потужності: з виробництва — 100 тисяч тонн сірого чавуну, ковкого чавуну, бронзового литва. Начальник будівництва, начальник цеху В. І. Хохуля. Спорудження розпочате 1 вересня 1930 року,



Механоскладальний цех. 1931 рік



формувальне відділення здане під монтаж обладнання 15 лютого 1931 року. Решта об'єкта здана 15 червня 1931 року;

ковальський цех — площею 11 345 квадратних метрів, потужності: 40 тисяч тонн штампування. Начальник будівництва, начальник цеху **О. Ф. Сидора**. Фундаменти цеху виготовлені в серпні 1930 року. Будівництво розпочате в грудні 1930 — січні 1931 років. Це було зумовлене затримкою поставок металоконструкцій. Цех зданий під монтаж обладнання до 1 квітня 1931 року;

теплоелектроцентраль (ТЕЦ). Будівництво розпочате у вересні 1930 року. Площі під монтаж обладнання здані в травні 1931 року;

лабораторний корпус (ЦЗЛ) — площею 2270 квадратних метрів. До експлуатації зданий у червні 1931 року;

пожежне депо, автогараж — площа 1880 квадратних метрів;

деревообробний і ремонтно-будівельний цехи — площею 3014 квадратних метрів (тимчасова споруда).

У 1931 році загальна площа забудови підприємства становила 19 гектарів.

НАКАЗ
ВРНГ СРСР з нагоди пуску ХТЗ
від 30 вересня 1931 року

Будівельники Харківського тракторного заводу за енергійної допомоги і сприяння партійних та радянських організацій України за 15 місяців закінчили другий тракторний гіант на 50 тисяч тракторів у рік типу «Інтернаціонал». Будівельники і монтажники з честю виконали покладені на них завдання, і в точно встановлений урядом термін, першого жовтня 1931 року, завод приступає до експлуатації.

Тепер черга за виробничими. Колгоспні поля Союзу чекають нові тисячі тракторів до сівби.

ВРНГ палко вітає будівельників з блискучим успіхом, висловлює цілковиту впевненість, що, ставши біля верстатів і конвеєрів тракторного гіганта, робітники, інженери, техніки і весь адміністративно-господарський персонал у мінімально короткий строк повністю оволодіють технікою виробництва і тим самим ще раз доведуть, що «немає фортець, яких би не взяли більшовики».

Голова ВРНГ СРСР **С. Орджонікідзе**.

НАКАЗ
ВРНГ СРСР № 659
від 30 вересня 1931 року

Начальник будівництва Харківського тракторного заводу тов. **П. І. Свистун** призначається директором Харківського тракторного заводу.

Головний інженер будівництва тов. **О. Д. Брускін** призначається технічним директором заводу і заступником директора.

Голова ВРНГ СРСР **С. Орджонікідзе**.

**Робітникам та адміністративно-технічному
персоналу Харківського тракторобуду**

З великою увагою трудящі нашої країни, мільйони колгоспників і партія стежили за ходом будівництва Харківського тракторного заводу. Харківський Тракторо-

буд — це сталева опора колективізації сільського господарства України, будівельники його — авангард, який веде мільйони українських селян шляхом до соціалізму. Будівництво Харківського тракторного заводу, який вступає до сім'ї тракторних заводів, залишається в історії соціалістичної індустрії нашої країни зразком справжніх більшовицьких темпів. ЦК ВКП(б) висловлює впевненість, що робітники та інженерно-технічний персонал подолають труднощі молодого виробництва, використають досвід Сталінградського заводу і доб'ються виконання бойової програми 1932 року.

Палкий більшовицький привіт будівельникам другого в СРСР тракторного гіганта.

Секретар ЦК ВКП(б) Й. Сталін.
1 жовтня 1931 року.

ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО МІТИНГ, приурочений пускові ХТЗ

Волею робітничого класу Харківський тракторний завод сьогодні вступив до лав діючих заводів соціалістичної промисловості. Немає більше Тракторобуду, є Харківський тракторний завод ім. С. Орджонікідзе. Цей завод має протягом IV кварталу випустити зі свого конвеєра 1300 тракторів на колгоспні лани.

Харківський тракторний збудовано, але боротьба за трактори не закінчена. Під цим основним гаслом пройшло урочисте святкування пуску ХТЗ. Незважаючи на великий дош і холодний вітер, трибуну біля корпусів тракторного велетня оточило близько 25 тисяч робітників-героїв будови підприємства, а також делегації всіх харківських заводів, заводів Москви, Ленінграда, Сталінграда, Донбасу і колгоспів. На трибуні — члени ЦК КП(б)У та уряду: Косюр, Петровський, Строганов, Терехов, Чернявський, Сухомлин, Сербиченко, Дубовий, Свистун, Потапенко, пролетарські письменники Дем'ян Бєдний, Безименський та інші. На окремій трибуні консули чужоземних держав.

З літака у тисячах примірників над мітингом розкидані листівки з віршами Безименського.



Мітинг з нагоди пуску заводу. Виступає директор ХТЗ П. І. Свистун, поряд Голова ЦВК УРСР Г. І. Петровський



1 жовтня 1931 року. Мітинг з нагоди пуску ХТЗ. Виступає С. В. Косюр, поряд Г. І. Петровський

Під урочисті звуки гімну та вітальні вигуки «ура!» з механоскладального цеху вийшов яскраво-червоний трактор. За кермом сиділа одна з кращих ударниць Тракторобуду Маруся Бугайова (на знімку)



шкоди, величезний майдан слухає з глибоким розумінням. Люди, які будували ХТЗ, знали, що вони споруджують не лише завод, а й нову фортецю соціалізму.

Ведучи мову про значення нового промислового гіганта, виступаючи наголошували, що трактор не просто рушійна машина, трактор — організатор союзу робітничого класу із селянством, організатор піднесення колгоспного руху.

Механоскладальний цех — головний нерв заводу. Тут виходять у світ, сходячи з конвеєрної стрічки, сталеві коні. Тут гуде сталеве серце тракторного мотора, коли розкриваються високі ворота на заводський двір, а звідти — на колгоспні лани.

На циферблаті 12 годин і 59 хвилин.

Наближається мить, сповнена радості, бадьорості, ентузіазму. Наближається хвилина, коли новий завод дасть свій перший трактор. І ось цей перший — на конвеєрі. Він розділяє нетерпіння всіх. Він подає голос, цей сталевий кінь, він хоче якнайшвидше вирушити борознити безкраї колгоспні простори.

Годинникові стрілки показують 13 годин і 5 хвилин. Тонка червона стрічка, розрізана Всеукраїнським старостою Г. І. Петровським, поволі розходиться, поступаючись дорогою трактору.

Маруся Бугайова, водій первого трактора, упевнено бере швидкість.

Одна мить. Незабутня. І під бурхливі крики, під оркестрові звуки перший трактор ХТЗ плавно сходить з конвеєра.

Поряд з Марусею Бугайовою — Григорій Іванович.

13 годин і 15 хвилин. Другий трактор пішов із заводу. 13 годин і 26 хвилин — третій трактор. І так усі десять, перші десять. Харківський тракторний приступив до роботи.

Серед тих, хто, не покладаючи рук, не рахуючись із втомою і часом, геройчно працював на пуск ХТЗ, були воїни підшефної Червонопрапорної дивізії під командуванням комдива М. Ф. Лукіна. За роботу на будівництві тракторного гіганта вона першою серед військових з'єднань згодом була вшанована орденом Леніна.

Варто віддати належне й професійним знанням та чесному ставленню до справи на Тракторобуді й іноземним спеціалістам, які здійснювали інженерний нагляд за перебігом будівництва і безвідмовно допомагали в розв'язанні невідкладних проблем. Очолював їх американський інженер Л. Сваджіан, який був у захопленні від тракторобудівців, іхньої самовіддачі в роботі, від темпів, якими рухалося будівництво.

Г. І. Петровський кидає з трибуни короткі слова:

— Нині ми пускаємо тракторний завод, що фортецю соціалізму, — говорить Григорій Іванович. — Сьогодні ми святкуємо пуск ХТЗ, який даватиме колгоспним полям 140—160 тракторів щодня.

Рапорт директора ХТЗ П. І. Свистуна про те, як зводився тракторний, як геройм і самовідданість ударників долали всі пере-

ПРИВІТАННЯ Г. І. ПЕТРОВСЬКОГО
колективу ХТЗ на день п'ятиріччя
від 11 жовтня 1936 року

«Гаряче поздоровляю робітників і весь командний персонал ХТЗ з п'ятиріччям вашої успішної роботи!

Уесь ваш колектив стоїть на вірному стахановському шляху, і ленінське завдання — наздогнати і випередити капіталістичні країни, спасибі вам, багато в чому виконане.

Взагалі виробничий колектив ХТЗ — одне з найсвітліших і кращих досягнень нашого переможного соціалістичного будівництва, і, думається мені, що під керівництвом більшовиків ХТЗ, уесь робітничий колектив з інженерами і техніками під керівництвом міщного директора **П. І. Свистуна** й надалі триматиме в своїх руках творче винахідництво й ініціативу в справі ще більшого освоєння техніки для зміцнення колгоспного ладу, для справи оборони СРСР, для справи здійснення згідно зі Сталінською Конституцією безкласового суспільства.

Ще раз гарячий і найсердечніший привіт!»

Підсумки роботи заводу з моменту пуску
до завершення робіт з виробництва тракторів СХТЗ 15/30

	Од. вимір.	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Тракторів знято з конвеєра	шт.	1304	16044	31720	40290	40220	34406	8502
Тягачів знято з конвеєра	— «—					1000	3244	1435
Здано тракторів	— «—	977	16333	31653	40379	40235	33923	8999
Здано тягачів	— «—	— «—				1000	3170	1510
Моторів загалом, у тому числі до комбайнів	— «—	— «—	1507	3000	2040	4014	14451	11244
			1507	2048	952	1926	10885	4089
Напівфабрикат	тонн	— «—						
Сірий чавун	— «—	— «—	16950	66644	81364	78833	83890	29164
Ковкий чавун	— «—	— «—	596	821	744	744	876	333
Кольорове литво	— «—	— «—	1296	1331	1680	1175	1463	416
Гарячі штамповки	— «—	— «—	17475	39666	48710	48456	48471	12178
В основних цехах коеф. змін.	— «—		2.23	2.38	2.44	2.32	2.17	2.11
Середньосписочна кількість працюючих на осн. виробництві		10790	19157	18390	15793	14080	13012	12217
Інженерно-технічних працівників		1664	2300	1704	1639	1534	1358	1280
Тракторний цех: кількість працюючих			5627	3643	3124	2742	2476	1946
робітників		— «—	4730	3082	2628	2305	2091	1617
інженерно-технічних працівників			534	322	278	257	243	222
Моторний цех: кількість працюючих				1909	1997	1783	1699	1586
робітників		— «—	— «—	1676	1752	1543	1447	1392
інженерно-технічних працівників		— «—	— «—	125	0135	149	141	127
Ливарний цех: кількість працюючих			3023	3128	2852	2534	2264	1933
робітників		— «—	2456	2672	2447	2168	1948	1669
інженерно-технічних працівників			326	219	198	169	153	144
Ковалський цех: кількість працюючих			1414	1441	1317	1226	1082	962
робітників		— «—	1132	1190	1081	1009	887	784
інженерно-технічних працівників		— «—	152	138	143	137	121	107



С. О. ПЕРЕПЕЛІЦЯ



Б. П. ГРЕКОВ



П. І. МІНАСВА



К. Т. ПОМАЗУНОВА



А. В. ПОЛЯКОВА

Ст. бухгалтер, заст. Заступник начальника Верстатніця, наладчика головного бухгалтера управління кадрів, начальника першого та третього відділу підготування тракторних цехів (1931–1941), головний чальник відділу підготовки кадрів ХТЗ (1931–1966). Нагороджений орденом Трудового Червоного Прапора (1944–1958). Нагороджений орденом Трудового Червоного Прапора (1930–1941), медаллю Трудової Слави III ступеня (1944–1962)

Верстатніця (1933–1941), наладчика, контролера відділу технічного контролю (1949–1974)

Стержньовиця ЧЛЦ-1 (1935–1941), (1944–1955). Нагороджена орденами Трудового Червоного Прапора та «Знак Пошани»

У 1941 році, перед війною, на керівних посадах Харківського тракторного працювали такі спеціалісти: П. П. Парфьонов — директор заводу, І. Л. Кордунер — головний інженер, Ф. Ю. Тишкін — секретар партійного комітету, Гончар — голова заводського комітету профспілки, М. Г. Чудненко, Д. Й. Толмачов, С. О. Гінесін — заступники директора, І. О. Серіков — заступник головного інженера, М. С. Сідельников — заступник головного інженера — головний конструктор, Й. І. Мамонтов — заступник головного інженера — головний енергетик, Б. Н. Модилевський — головний технолог, Н. І. Гольдштейн — головний металург, З. Я. Миренський — головний механік, Р. М. Рохлін — начальник управління капітального будівництва, С. В. Саленков — начальник виробництва заводу, М. Н. Пенс — начальник інструментального відділу, П. М. Куденко — начальник відділу праці і заробітної плати, Гольдшвенд — головний бухгалтер, А. М. Каспін — начальник планового відділу, Корецький — начальник фінансового відділу, Л. К. Апарін — начальник відділу постачання, Л. В. Шеремет, П. Д. Прохоров — начальники тракторного цеху, Бова — нач. моторного цеху, Г. Л. Фрумін — начальник чавуноливарного цеху, О. І. Ситниченко — начальник сталеливарного цеху, Д. Л. Ходоско — начальник ковальського цеху, П. І. Гуляєв — начальник відділу технічного контролю, В. Я. Креч — начальник цеху, О. Ф. Цепковський — начальник інструментального цеху, П. Г. Ермоленко — заступник начальника ремонто-

ПОКАЗНИКИ РОБОТИ ЗАВОДУ ЗА 1940 РІК

Товарна продукція	246 626 тис. крб.
Валова продукція	249 986 тис. крб.
Всього тракторів здано на склад	10438 шт.
У тому числі здано на склад тракторів газогенераторних	7462 шт.
Усього моторів здано на склад	2004 шт.
Запчастини: всього відвантажено	69 532 тис. крб.
Холодильники	816 шт.
Спискова кількість працюючих з основного виробництва,	14 961
в тому числі робітників,	10 971
ІТП,	1972
службовців	956

Л. Н. Гайдука, С. А. Габовича та інших у стислі терміни розробила документацію на новий дизельний трактор. У грудні 1944 року на Алтайському тракторному виготовили перший дослідний зразок гусеничного дизельного трактора ДТ-54.

У квітні 1945 року головний конструктор **М. С. Сідельников**, його заступник **Е. А. Саркисянц** і група їхніх колег з АТЗ були викликані до Наркомату середнього машинобудування для доповіді на колегії про хід виготовлення зразків дизельних тракторів і результати їхніх заводських випробувань.

Після доповіді **М. С. Сідельникова** члени колегії оглянули дослідний зразок нового трактора.

— Швидше завершуйте експериментальні роботи, давайте скоріш машину! — схваливали говорили працівники Наркомату.

Дизельний трактор був доставлений на дослідне поле Тімірязевської сільсько-гospодарської академії, де його оглянув Нарком сільського господарства **А. А. Андрєєв**.

Державні випробування дослідних зразків проводилися на полях країни за різних умов експлуатації. Весною 1946 року група дослідників АТЗ з трьома дизельними тракторами та двома серійними вийшла на Армавірську випробувальну станцію. Водночас з алтайськими тракторами на випробування було представлено близько 30 різних марок тракторів інших підприємств країни, в тому числі нові машини ХТЗ й СТЗ. Їм усім належало пройти серйозний іспит — відпрацювати по дві тисячі годин.

У 1947 році на Алтайському тракторному заводі були виготовлені ще три дослідні трактори ДТ-54, які були відправлені на міжвідомчі випробування до Янги-Юль Узбецької РСР. Після вдосконалення ряду вузлів новий трактор перевірявся на всіх видах сільськогосподарських робіт на поливних, порізаних ариками, важких ґрунтах Узбекистану. І тут Алтайський ДТ-54 гідно витримав суровий екзамен.

За результатами проведених випробувань і матеріалами технічної експертизи Державна комісія рекомендувала дизельний трактор АТЗ для постановки на серійне виробництво.

Окремі вузли дизельної машини одночасно вдосконалювалися в процесі освоєння виробництва. Чимало новинок внесли конструктори СТЗ й ХТЗ, що дало змогу виготовити трактор досконалішим та надійнішим в експлуатації.

ОСВОЄННЯ ВИРОБНИЦТВА ТРАКТОРІВ ДТ-54

Постановою уряду від 1 лютого 1949-го було запропоновано на кінець року перевести Харківський тракторний на виробництво дизельних машин. Колектив конструкторів підприємства за активної участі колег СТЗ допрацював конструкції перших зразків, усунув усі недоліки, виявлені під час державних випробувань, і підготував конструкцію трактора до масового виробництва.

Порівняльні дані тракторів ДТ-54 і СХТЗ-НАТИ. Ефективність дизельного трактора порівняно з гасовим підтверджується переконливими даними.

Порівняння наведених даних за свідчує безперечну перевагу технічних показників дизельного трактора проти гасового. Варто також додати, що наявність у дизельної машини п'ятишвидкісної коробки зміни передач, при запасі крутного моменту, який досягає 15 відсотків (чого гасовий трактор

№	Дизельний трактор ДТ-54	Гасовий трактор СХТЗ-НАТИ	
1	Номінальна потужність двигуна	54 к.с.	52 к.с.
2	Середня потужність на гаку за нормальних робочих умов	36 к.с.	32 к.с.
3	Гарантійне тягове зусилля	2850	2600 кг
4	Витрата пального на 1 га оранки	12–13 кг	21–22 кг
5	Вид пального	Дизельне	Тракторний гас
6	Вартість 1 тонни пального	440 крб.	700 крб.
7	Витрата картерного масла на 1 га оранки	0,4 кг	1,5 кг



V. I. ПАНЧУРІН

Начальник відділення тракторного цеху, начальник технологічного відділу, заступник головного інженера Сталінградського тракторного заводу (1930–1942); заступник головного технолога Харківського тракторного завода (1944–1950), начальник бюро підготовки виробництва відділу головного технолога (1950–1955), заступник головного технолога ХТЗ (1955–1967)



I. I. МАЛЬОВАНИЙ

Конструктор, ст. конструктор, нач. бюро, заст. нач. моторного цеху ХТЗ (1929–1941), заст. нач. цеху заводу № 264 (Сталінград) (1941–1942), заст. нач. моторного цеху, заст. головного технолога АТЗ (1942–1946), заст. нач., в.о. начальника моторного цеху ХТЗ (1946–1948), заст. нач. тракторного цеху № 1 (1948–1951), нач. техбюро ВГТ (1951–1952), заст. нач. моторного цеху (1952–1953), нач. техбюро ВГТ (1953–1974), інженер-технолог ВГТ (1974–1979)

Таблиця щомісячного випуску тракторів протягом 1949–1950 років демонструє, що нелегке завдання з переведення заводу на виробництво дизельних тракторів було виконане на ХТЗ своєчасно.

Наведена таблиця ілюструє, що для перевірки конструкції дизель-мотора і дизельного трактора в серпні 1949 року були виготовлені перші п'ять тракторів, які негайно відправили на тривалі випробування. За результатами виготовлення та випробування цих машин були внесені додаткові корективи до робочих креслень.

Технологічна підготовка виробництва з переходу на випуск дизельного трактора ДТ-54 полягала у наступному: запроектовано технологічних процесів — 2048, запроектовано оснастки 10981 найменування, в тому числі:

модельного інвентарю — 375 комплектів;

штампів гарячого та холодного штампування — 960 комплектів;

пристроїв — 2612 найменувань; різального, мірильного і допоміжного інструменту — 7500 найменувань.

— освоєння виробництва редукторів для пускових моторів у спеціально організованому цеху.

Через те, що виготовлення деталей дизельного трактора мало виконуватися на тому ж обладнанні, де виготовляли комплектуючі й для гасового трактора (вільного устаткування, яке б дало змогу розпочати паралельне виробництво, завод не мав), для поступового вивільнення верстатів під наладку виготовлення на них дизельних деталей, завод розробив план накопичення заділів як з окремих деталей, так і з вузлів та агрегатів.

Виконання такого плану дало можливість на початок виробництва дизель-моторів накопичити достатню кількість гасових двигунів, що забезпечували випуск гасових тракторів, і водночас вивільнити моторні цехи від випуску гасових моторів та переключити ці підрозділи на освоєння виробництва дизелів. Таким чином, на початок освоєння виробництва дизель-моторів на середину листопада 1949 року ХТЗ створив необхідний заділ двигунів, який гарантував ритмічну роботу підприємства. Analogічні заходи реалізували з ряду інших деталей і вузлів. Випуск гасових моторів з 1405 одиниць у січні 1949 року був доведений до 2035 у жовтні.

Динаміка випуску тракторів і моторів у 1949–1950 роках

Місяць	1949 р.				1950 р.	
	Мотори		Трактори		Мотори	Трактори
	Гасові	Дизельні	Гасові	Дизельні	Дизельні	Дизельні
Січень	1405	—	1343	—	1209	1231
Лютий	1325	—	1354	—	1510	1472
Березень	1580	—	1512	—	1640	1740
Квітень	1632	—	1513	—	1572	1604
Травень	1550	—	1440	—	1542	1515
Червень	1780	—	1660	—	1631	1560
Липень	1800	—	1640	—	1794	1720
Серпень	1766	5	1575	5	1758	1700
Вересень	1900	10	1615	—	1888	1760
Жовтень	2035	22	1850	13	2015	1880
Листопад	853	93	1481	19	1822	1765
Грудень	—	855	350	683	2167	2040

ДТ-54 поставлялися до НРБ — 1846, ПНР — 236, Югославії — 100, Чехословаччини — 655, УНР — 119.

Загалом виготовлено тракторів:

1956 рік — 41567, у тому числі ДТ-14 — 17062;

1957 рік — 40872, у тому числі ДТ-14 — 17252;

1958 рік — 44595, у тому числі ДТ-14 — 11141; ДТ-20 — 10018;

1959 рік — 42875, у тому числі ДТ-20 — 22264;

1960 рік — 48504, у тому числі Т-75 — 7021; ДТ-20 — 21765.

У квітні 1960 року завод відвідав заступник голови Радміну СРСР, голова Держплану країни О. М. Косигін з групою спеціалістів, серед яких був і заступник голови Держплану СРСР М. І. Строкін.

Уже недалеким був той час, коли нові потужні машини, випущені колективом ХТЗ, мали знайти широке застосування в сільських механізаторів.

А попереду — ще цікавіші й відповідальніші завдання. М. С. Хрущов у доповіді про нову Програму партії на ХХІІ з'їзді КПРС повідомив про прийняте рішення ЦК КПРС і Ради міністрів СРСР організувати виробництво нових потужних швидкісних тракторів потужністю 200—220 кінських сил для степових районів країни. «Такі трактори, — наголосив М. С. Хрущов, — будуть у три-чотири рази продуктивніші використовуваних нині машин ДТ-54, їх впровадження у виробництво даст величезні економічні вигоди».

Велику роботу здійснив у 1961 році інженерно-технічний персонал підприємства з удосконалення конструкції гусеничного трактора Т-75 та усунення дефектів, виявлених за його експлуатації в польових умовах.

Практика колгоспних механізаторів засвідчила, що за перевантаження трактора іноді виникає деформація корпусів трансмісії та порушення роботи конічної пари, які потребують великої точності встановлення. Недовговічними виявилися також деякі підшипники. Виявлені були й інші огріхи.

Після того як із місць отримали сигнали про дефекти в роботі трактора, колектив заводських конструкторів доклав чимало зусиль для його вдосконалення. Всі прагнення тракторозаводців були підпорядковані розв'язанню цієї проблеми. Зрештою, вдалося знайти нове конструктивне і технологічне рішення виготовлення шестірень, і це зменшило навантаження на зуб'я та підшипники конічної пари. Аби запобігти під час роботи трактора запиленню його внутрішніх механізмів, було здійснено герметизацію трансмісії. Крім того, вдосконалено конструкцію головки блока, що забезпечило поліпшення роботи паливної апаратури. Практика засвідчила необхідність змінення рами, навісної системи і внесення інших змін, спрямованих на підвищення надійності трактора.

На підставі спеціалізації тракторної промисловості ХТЗ в 1961 році розпочав підготовчі роботи з метою заміни дизельного Т-75 на новий трактор Т-74 з дизелем СМД-14, який мав виготовлятися на місцевому заводі «Серп і молот».

Сумлінна праця конструкторів підприємства з усунення дефектів і подальше вдосконалення трактора Т-75 відіграли важливу роль й у створенні конструкції машини Т-74. Чимало попрацювали над створенням нового трактора головний конструктор Б. П. Кащуба, його заступники Ю. А. Ходулін, Г. Ю. Огій, Ю. Т. Водолажченко, керівники конструкторських бюро А. І. Рак, І. О. Якименко, Л. М. Гайдук, В. В. Лінчевський, Б. Шабадаш, В. Р. Циганенко, В. С. Чепель, В. Я. Анілович та інші. З метою проведення широких контрольних досліджень у першій половині 1961 року підприємство виготовило 30 тракторів Т-74, 28 з яких вирушили на випробування.



Двічі Герой Соціалістичної Праці О. В. Гіталов (крайній ліворуч) зі спеціалістами ХТЗ на заводському полігоні. Травень 1964 року

У червні 1964 року в Москві засідала Держкомісія з випробувань трактора Т-125. Представники ХТЗ В. В. Біблік та О. А. Сошников наполягли на продовженні випробувань.

У жовтні 1964 року в Москві було розглянуто проект Постанови ВРНГ СРСР зі створення потужностей трактора Т-125. Проект постанови підготував Харківський раднархосп. У розгляді та обговоренні документу взяли участь секретарі ЦК КПРС О. П. Рудаков та В. І. Поляков, завідувач відділу ЦК В. С. Фролов, заступник голови ВРНГ Радміну СРСР О. М. Тарасов.

Після окремих уточнень і виправлень проект подали на затвердження до ВРНГ. 19 жовтня Вища рада народного господарства прийняла постанову № 98, якою передбачалося створення потужностей з випуску Т-125 та уніфікованих з ним гусеничних тракторів. Цією постановою водночас передбачалися реконструкція Харківського тракторного зі спорудженням окремих об'єктів на території заводу, спорудження на ЛКМЗ, окрім ковальських цехів, об'єктів механоскладального виробництва, будівництво ХЗТД, розвиток Куп'янського ливарного заводу, зведення Чугуївського заводу паливної апаратури. У прийнятті рішення на засіданні ВРНГ СРСР від ХТЗ брав участь В. В. Біблік.

У липні 1965 року на Північнокавказькій машинно-випробній станції та в Кубанському науково-дослідному інституті тракторів і машин були розглянуті попередні підсумки випробувань Т-125. У розгляді брали участь О. В. Соіч, В. Н. Куліков, Л. О. Корбут, С. А. Мельник, І. Й. Дронг, Г. Й. Рогінський та інші. Від ХТЗ — В. В. Біблік, Б. П. Кашуба, О. А. Сошников, В. Д. Левітанус.

У жовтні 1965 року раднархоспи ліквідували, після чого було створене Міністерство тракторного та сільськогосподарського машинобудування СРСР. У середині місяця його очолив І. Ф. Сініцин.

Головний інженер ХТЗ В. В. Біблік та головний конструктор Б. П. Кашуба під час перебування в Москві були запрошенні на бесіду з міністром І. Ф. Сініциним.

Загалом виготовлено тракторів:

1961 рік — 52080, у тому числі ДТ-20 — 21608;

1962 рік — 60434, у тому числі Т-75 — 8634, Т-74 — 27630, ДТ-20 — 24161;

1963 рік — 65441, у тому числі ДТ-20 — 24138;

1964 рік — 66672, у тому числі ДТ-20 — 24372;

1965 рік — 67287, у тому числі ДТ-20 — 24272, Т-125 — 65.

тивних результатів повторних випробувань.

У липні 1964 року відбувся показ трактора Т-125 у роботі на полях Харківщини. Для ознайомлення з роботою тракторів прибули секретар ЦК КПРС В. І. Поляков, секретар ЦК Компартії України Комяхов, а також Г. І. Ващенко, І. К. Лутак, О. В. Соіч, О. О. Єжевський та інші відповідальні працівники. По закінченні показу відбулося обговорення результатів випробувань.

10 листопада того ж року було опубліковано повідомлення про присудження Державних премій СРСР за створення та освоєння спеціальних транспортних засобів. Серед хатезевців лауреатами стали: А. Ф. Белоусов, В. В. Біблік, І. П. Губарєв, Г. М. Карцев, М. Г. Олейников, Г. І. Шевченко, А. Н. Федоняєв, М. Г. Бандуровська та В. А. Батюк.

У грудні 1969-го до НРБ виїхала група спеціалістів МТСГМ, ХТЗ, ЛТЗ, ГТУ ГКС для погодження питань про співпрацю.

1 грудня 1969 року до ЦК Компартії України був запрошений В. В. Біблік для бесіди із секретарями ЦК О. А. Титаренком та І. К. Лутаком. Увечері того ж дня В. В. Біблік був запрошений до П. Ю. Шелеста щодо призначення директором ХТЗ. З боку Петра Юхимовича були запитання, пропозиції, побажання. Особливо стосовно виконання річного плану по тракторах та з об'ємних показників і економіки. Згодом було підписано постанову Політбюро ЦК Компартії України з рекомендацією затвердити В. В. Бібліка директором Харківського тракторного заводу. 12 грудня Секретаріат ЦК КПРС погодився з пропозицією Політбюро ЦК КПУ. 17 грудня міністр І. Ф. Сініцин призначив В. В. Бібліка директором завodu.

20 грудня 1969 року відбулася заводська партійна конференція, яка обрала секретарем парткому Г. А. Правилова.

Загалом виготовлено тракторів:

1966 рік — 71508, у тому числі ДТ-20 — 24586, Т-125 — 100;

1967 рік — 77022, у тому числі ДТ-20 — 25802, Т-125 — 17;

1968 рік — 78303, у тому числі ДТ-20 — 25964, КТ-125 — 20;

1969 рік — 77673, у тому числі ДТ-20 — 11029, Т-25 — 7097, КТ-125 — 40.

Складено в грудні 1969 року 7875 тракторів.

Поставлялися трактори й на експорт:

1966 рік: ДТ-14/20 — 2233, у тому числі до Індії — 1650;

1967 рік: ДТ-14/20 — 3588, у тому числі до Індії — 3270;

1968 рік: ДТ-14/20 — 3542, у тому числі до Індії — 3245; 1969 рік: ДТ-14/20 — 4200, у тому числі до Індії — 4173.





29 грудня 1972 року на честь 50-річчя СРСР заступник голови Белгородського облвиконкому **Пономарьов** вручив заводу Червоний Пропор Белгородської області.

30 грудня 1972 року в Палаці культури тракторобудівників **I. З. Соколов** вручив колективу заводу Пам'ятний знак ЦК КПРС, Президії Верховної Ради СРСР, Раді Міністрів СРСР і ВЦРПС на честь 50-річчя СРСР.

Загалом випущено тракторів:

1970 рік — 80 735, у тому числі типу T-150 — 100, T-25 — 25 587;

1971 рік — 80 032, у тому числі типу T-150 — 600, T-25 — 25 824;

1972 рік — 55 687, у тому числі типу T-150 — 4513, T-25 — 1517.

Поставлялися трактори й на експорт:

1970 рік: DT-14Б — 193, у тому числі до Індії — 193;

1971 рік: T-25 — 3491, у тому числі до Індії — 3451;

1972 рік: T-25 — 500, у тому числі до Індії — 500.

СТВОРЕННЯ ПОТУЖНОСТЕЙ ДЛЯ ВИРОБНИЦТВА ТРАКТОРІВ Т-150. КАПІТАЛЬНЕ БУДІВНИЦТВО

Перший чавуноливарний цех. У грудні 1968 року введені до експлуатації: фарбувальне відділення зі складом литва й допоміжними приміщеннями площею 2450 квадратних метрів; стержньова землепідготовча дільниця (216 квадратних метрів), обладнана чотирма бігунами і транспортером; шляхом нарощування колон та обладнання нової покрівлі здійснене підняття даху над формувальним відділенням на площі 7 тисяч квадратних метрів; створене відділення брикетування стружки площею 720 квадратних метрів, що розташоване на західному боці МК-1.

У грудні 1969 року в підрозділі реконструйовані частини вагранкового та шихтового відділень групи «А» (перша і друга вагранки). Вагранкове відділення являє собою металевий багатоярусний каркас споруди із залізобетонними перекриттями по металевих балках, дах — залізобетонний по металевих фермах. У відділенні змонтовані дві вагранки продуктивністю по 16 тонн металу на годину. Вагранки обладнані суміщеними установками допалювання відхідних газів та гіdraulічного вилучення згару.

У грудні 1971 року в цеху введені до експлуатації світловий двір площею 1500 квадратних метрів, піднято крівлю площею 1976 квадратних метрів, змонтовано блок вагранок (№№ 3, 4) площею 288 квадратних метрів; замінено шифер на штампований листовий настил площею 2108 квадратних метрів.

4 грудня 1972 року на завод прибули спеціалісти із Франції месьє **Робер, Парлан** з метою запуску автоматичних ліній зварювання кабін.

14 грудня 1972 року в Києві відбулося урочисте засідання в Палаці «Україна», приурочене 50-річчю утворення СРСР.

25 грудня відбувся Пленум ЦК Компартії України, який розглянув Державний план розвитку народного господарства на 1973 рік. З доповіддю виступив Голова Держплану УРСР **П. А. Розенко**. В обговоренні взяв участь **В. В. Біблік**.

нова, начальника БТК Г. П. Ганьшина, старшого інженера ковальського цеху П. О. Єрешенка; бронзовим орденом Труда — майстра інструментального цеху Б. В. Гарашка, інженера-конструктора М. І. Грищенка.

Документ підписав Тодор Живков.

За підсумками 1975 року заводом випущено тракторів: Т-74 — 42211, Т-150 — 18600. Загалом — 65811. Товарної продукції реалізовано на 478733 тисячі карбованців (110,3 відсотка), валової продукції — на 495102 тисячі карбованців (110,6 відсотка). Виготовлено сталевого літва — 204866 тонн, чавунного — 168785 тонн, гарячих штамповок — 68527 тонн. Кількість працюючих на підприємстві склала — 31146 осіб. Продуктивності досягнуто — 110,7 відсотка. Прибуток — 67044 тисячі карбованців.

Загалом виготовлено тракторів:

1973 рік — 53773, у тому числі Т-150 — 10005;

1974 рік — 61325, у тому числі Т-150 — 15800;

1975 рік — 65811, у тому числі Т-150 — 18600.

Всього протягом 1971—1975 років тракторів типу Т-150 випущено 49518, серед яких Т-150 — 473; Т-155 — 557; Т-157 — 40; Т-158 — 62; Т-150К — 48386.

За 1970—1975 роки завод отримав житла загальною площею 154 тисячі квадратних метрів — 3300 квартир.

ТРАКТОР Т-150: ВІДГУКИ ПРЕСИ

«Відмінних результатів домігся в радгоспі «40 років Жовтня» Бориславського району Херсонщини Іван Сушко. Трактором Т-150К він закрив вологу на площі 630 гектарів, щоденно втрічі перекриваючи норму. За 60 робочих годин у колгоспі «Червоний Жовтень» Голопристанського району засіяли 895 гектарів вівсом, ячменем, травами, 35 гектарів — бобово-злаковими сумішами. Якість роботи відмінна. І таких прикладів чимало».

М. Одинець. Газета «Правда» від 4 квітня 1976 року.

«В моїх руках документи — лист mechanізаторів з різних областей України, з різних союзних республік. Ось повідомлення із селища Великий Бурлук Харківської області (в цьому районі працюють 43 трактори Т-150К): на оранці, культивації та дискуванні нова машина продемонструвала зростання продуктивності в 1,6—2,1 раза порівняно з попереднім серійним Т-74.

Бригадир mechanізаторів з радгоспу «Дружнянський» Бородянського району Київщини пише, що в їхньому господарстві новий трактор показав утрічі більшу продуктивність, ніж Т-74. Такого ефекту навіть не очікували».

«Чотири трактори Т-150К на оранці показали продуктивність удвічі вищу, ніж Т-74. Машиною легко керувати, вона дуже зручна в експлуатації, особливо останні випуски з блокуванням мостів і кондиціонерами.

Це — фрагменти листів з Хмельницької області».

Р. Полонський, письменник.

Газета «Труд» від 11 березня 1976 року.



Трактори Т-150 і Т-150К на оранці

Виконаний обсяг робіт дав змогу добитися на ХТЗ приросту з випуску тракторів Т-150К кількістю дві тисячі одиниць. Потужності з виробництва цих машин на січень 1981 року становили 38 тисяч штук за рік. При цьому потужності з виготовлення вузлів і деталей ведучих мостів та коробки зміни передач обсягом 38 комплектів були досягнуті за тризмінної роботи в основних цехах головного підприємства та ЛКМЗ.

Загалом виготовлено тракторів:

1976 рік — 61804, у тому числі типу Т-150 — 20400, у тому числі Т-150К на експорт — 439.

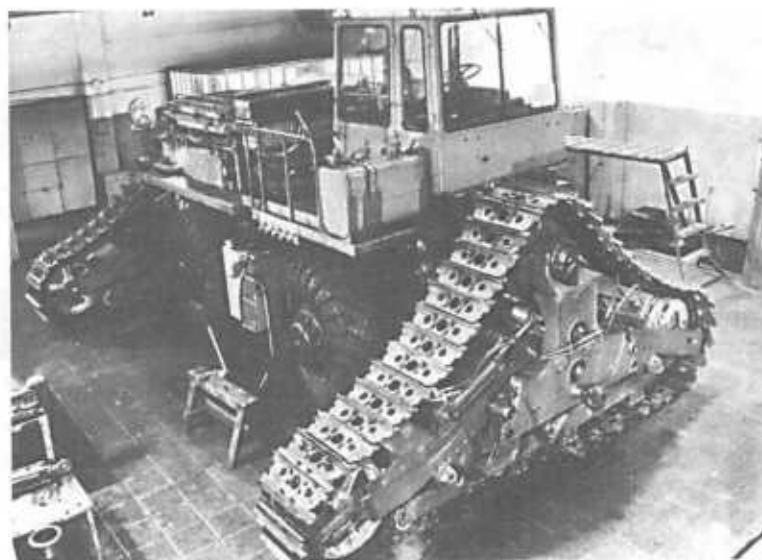
1977 рік — 61331, у тому числі типу Т-150 — 23500, у тому числі Т-150К на експорт — 1731.

1978 рік — 60700, у тому числі типу Т-150 — 25820, у тому числі Т-150К на експорт — 2470.

1979 рік — 59751, у тому числі типу Т-150 — 26290, у тому числі Т-150К на експорт — 3116.

1980 рік — 54275, у тому числі типу Т-150 — 27500, у тому числі Т-150К на експорт — 1826.

Всього за 1976—1980 роки тракторів виготовлено 297561, у тому числі Т-150 — 123510, у тому числі Т-150К на експорт — 9632. Т-150 виготовлено — 38, Т-150К — 120025, Т-155 — 1391, Т-157 — 1146, Т-158 — 910.



Дослідний зразок гусенично-колісного трактора потужністю 1000 к. с.
Розробники-керівники: К. М. Рєзов (НАТИ) та Б. П. Кашуба (ХТЗ)



A. I. ТЕРЕНЬКО

Конструктор, начальник конструкторського бюро відділу головного конструктора (1960—1979), начальник відділу матеріально-технічного постачання (1979—1993)



V. A. ПЕТРЕНКО

Інженер-дослідник, начальник дослідно-експериментального цеху (1963—1976), заст. головного метролога, головний метролог (1976—1981), нач. науково-дослідного відділу (1981—1984), головний метролог (з 1984 року)



F. P. ПРОЛОГАСВ

Зварник другого складального цеху (1956—1958), зварник, наладчик, інженер-технолог ВГТ, ст. інженер-технолог ВГЗ (1961—1983), заступник головного зварника (з 1983 року)



I. P. САПСАЙ

Заступник начальника моторного цеху № 1 та п'ятого тракторного цеху Харківського тракторного заводу (1955—1983)



Г. С. ПОДГОРНИЙ

Шліфувальник цеху (1936—1941), майстер інструментального цеху, начальник воловильно-заготівельного цеху, заступник начальника ковальського цеху Харківського тракторного завodu (1946—1980)

АКТИВНУ УЧАСТЬ У СТВОРЕННІ ТА ВИПРОБУВАННІ ТРАКТОРІВ ТИПУ Т-150 І ПАЛИВНОЇ АПАРАТУРИ БРАЛИ:



Л. О. КОРБУТ



В. К. ФРІБУС



М. П. МОМОТЕНКО



М. О. ЩЕЛЬЦИН



К. М. РЄЗВОВ

Заступник голови ВО «Союзсільгосптехніка» (1962–1990), голова держкомісії з випробування тракторів типу Т-150

Нач. управління нової техніки ВО «Союзсільгосптехніка» (1962–1990), секретар держкомісії з випробування тракторів типу Т-150

Заступник голови, голова «Укрсільгосптехніки» (1964–1978)

Кандидат технічних наук, провідний спеціаліст НАТІ (1963–1989), директор НАТІ (1989–2007)

Директор ЦНІІТА (1955–1969), заступник директора НАТІ (1969–1984)

13 вересня на завод телефонував другий секретар ЦК КПУ І. З. Соколов. Йшлося про заводські справи. Він також повідомив про свій від'їзд у щорічну відпустку до Кисловодська.

16 вересня у ВЦРПС за участі голови С. А. Шалаєва відбулася зустріч з директорами підприємств. Йшлося про економічні проблеми та соціальний захист. Від ХТЗ участь у зібранні брав В. В. Біблік. Учасники висловили пропозиції стосовно подальшої співпраці з ВЦРПС.

1 жовтня В. П. Мисниченко повідомив про смерть другого секретаря ЦК КПУ І. З. Соколова під час щорічної відпустки у Кисловодську.

22 жовтня в Києві відбувся Пленум ЦК КПУ, на якому другим секретарем ЦК обрано О. А. Титаренка.

6 грудня ХТЗ відвідав секретар ЦК КПУ В. Д. Крючков, який ознайомився з інформацією про виконання завдань із замовлень Держплану.

11 грудня надійшло повідомлення про нагородження виробничого об'єднання Перехідним Червоним Пропором ЦК КПРС, Ради Міністрів СРСР, ВЦРПС і ЦК ВЛКСМ на честь 60-річчя створення СРСР.

У галузі капітального будівництва: стали до ладу 1100 квадратних метрів площ МСК-1; завершена реконструкція-будівництво нового МСК-1, загальна площа якого становить 56000 квадратних метрів. В арматурно-кабінному корпусі введені в дію пресово-зварювальне відділення виробникою площею 3700 квадратних метрів і побутові приміщення площею 3000 квадратних метрів.

Загалом протягом 1982 року виготовлено тракторів Т-150К — 31273, Т-150 — 100, Т-155 — 360, Д-157 — 451, Т-158 — 316. Усього тракторів типу Т-150 випущено 32 500, Т-74 — 17 050. У сумі — 49 550.

За масштабами й потужностями сталеливарний цех посідає в технологі-



Двомільйонний трактор ХТЗ



М. Г. ЩЕРБЕЦЬ

Технолог, начальник технологічного бюро, заступник головного технолога, заступник головного інженера Лозівського ковальсько-механічного заводу ВО «Харківський тракторний завод» (1973–1989), головний технолог ХТЗ (1989–1991), перший заступник головного інженера Харківського тракторного завodu (1991–2006)

Б. М. ГАЛИЦЬКИЙ

Фрезерувальник, слюсар ЦПА ХТЗ (1958–1965), студент ХПІ (1965–1971), майстер ЦПА (1971–1972), ст. майстер, інженер-технолог, нач. техбюро ВГТ (1972–1985), представник держпраймания на ХТЗ (1986–1987), заст. головного технолога, головний технолог (1987–1998), заст. головного інженера ХТЗ (1998–2006)

З. С. СТАНЧЕВ

Верстатник, наладчик, інженер Харківського тракторного заводу (1956–1971), начальник бюро технологічного контролю, заступник начальника відділу технологічного контролю Харківського тракторного заводу (1971–1988), заступник головного інженера Харківського тракторного заводу (з 1988 року)

Є. Д. СКОРИК

Розподіловач робіт Тр-1 (1956–1957), економіст ГСКБ (1957–1959), економіст (1959–1962), нач. бюро (1962–1963), заст. нач. (1963–1972), нач. планового відділу (1972–1975), нач. планово-економічного відділу ВО «ХТЗ» (1975–1988). Нагороджена орденом «Знак Пошани», медаллю «За трудову доблесть»

Д. О. ТАРАН

Наладчик моторного, тракторного цехів (1961–1962), служба в армії (1962–1965), інженер, ст. інженер, начальник бюро, начальник лабораторії (1965–1979), заступник начальника відділу праці та зарплати, (1979–1987), помічник директора заводу з праці та зарплати — нач. відділу праці та зарплати (1987–2005). Нагороджений медаллю «За трудову вілзнику»

У 1984 році виготовлено тракторів: Т-150К – 41385, Т-150 – 2500, Т-155 – 285, Т-157 – 480, Т-158 – 440. Усього тракторів типу Т-150 випущено 45090, Т-74 – 110. У сумі – 45200.

17 січня 1985 року до НДР виїхали В. В. Біблік, В. П. Панченко, М. Г. Олейников, Г. Г. Кундюков, генерал-майор Ю. В. Васильєв та представник МТІСГМ І. П. Губарев.

18 січня о 22.18 делегація прибула до Берліна.

19 січня у Вюнсдорфі делегація зустрілася з головкомом Групи радянських військ у Німеччині, генералом армії М. М. Зайцевим. Відбулася бесіда та обговорення програми перебування в НДР.

20 січня в Берліні спеціалісти побували у Карлсхорсті, Трептов-парку та Потсдамі.

21 січня відбулися відвідини танкової дивізії в Ютерборгу та в Альтер-Лагері. Делегація побувала на полігоні, мала бесіду з командуванням, у місті Різза відвідала танковий полк імені Котовського.

З 22 по 26 січня у Першій гвардійській танковій армії (Дрезден) спеціалісти мали зустріч з її командувачем, побували в танковому полку міста Веймер, у Лейпцигу — на ремонтному заводі «Червона зірка», у Магдебурзі відвідали військову частину, у Куммендорфі — ремонтний завод. Про результати поїздки поінформували керівництво Групи радянських військ у Німеччині.

27 січня прибули до Москви.

2,6,9 лютого у В. В. Бібліка відбулися зустрічі з виборцями Тракторозаводського виборчого округу.

Віднести наладчиків металообробного, ковальсько-пресового, ливарного, зварювального та іншого обладнання до категорії виробничих робітників, оскільки вони, головним чином, працюють у виробничих бригадах і зайняті в основному технологічному процесі. Показники преміювання встановити такі ж, як виробничим робітникам. Посилити матеріальну відповідальність робітників за брак і низьку якість виробленої продукції».

В. В. Біблік закінчив пропозиціями на підвищення ресурсу та якості виробів, але без Держприймання. Учасники зібрання, які виступили, висловилися за впровадження Держприймання, решта промовчала.

11 грудня в Москві відбулося засідання Держкомітету з праці за участі голови комітету Ю. П. Баталіна, начальника управління комітету В. В. Щербакова. В. В. Біблік виступив з пропозиціями про проект зміни (підвищення) тарифних показників із зарплати інженерно-технічних працівників та робітників.

ПІДСУМКИ РОБОТИ
Виробничого об'єднання (ХТЗ, ЛКМЗ) за 1985 рік

	Кооперація	Од. вимір	ХТЗ	%	ЛКМЗ	%	Виробниче об'єднання	%
1	Реалізація	т. крб.	805.509	110.2	200.765	115,6	1006.274	111.2
2	Валова продукція	т. крб.	802.208	110.2	194456	111,7	996.664	110.5
3	Товарна продукція	т. крб.	816.381	119	200.406		1016.796	
4	Трактори Т-150		51.535				51.535	
5	в тому числі гусеничних		6.450				6.450	
6	Запчастини	т. крб.	47.209		12.701		59.910	
7	Замовлення держплану	т. крб.	81.893		22.207		104.100	
8	ТНС: реалізація	т. крб.	10.304		2000		12.304	
	Валовий випуск	т. крб.	7.185		1.329		8.514	
9	Кооперація	т. крб.	77.221		105.901		228.122	
10	Експортні надбавки	т. крб.	1.904		389		2.293	
11	Сталеве литво	тонн	179.446				179.446	
12	Чавунне литво 1	тонн	80.631				80.631	
13	Чавунне литво 2	тонн	52.251				52.251	
14	Гарячі штамповки	тонн	64.172		172.217		236.389	
15	Чисельність	т. крб.	29.913		12.383		42.296	
16	Продуктивність праці	т. крб.	26.818	110.8	15.703	109.2	23.564	110.2
17	Фонд заробітної плати	т. крб.	73.101.5	29.815.3	29.815.3		102.916.8	
18	Середня заробітна плата	т. крб.	2.760.5		2.666		2.732.8	
19	Собівартість	т. крб.	708.383		161.156		869.539	
20	Видатки на 1 крб. товарної продукції	т. крб.	81.89		80.42		86.4	
21	Прибуток	т. крб.	101.907		39.618		141.525	
22	Втрати від браку	т. крб.	3.343,1		775		4.118,1	
23	Основні фонди	т. крб.	380173		264.329		647.502	

головний технолог В. О. Жаров; К. Г. Греков; заступники головного технолога В. С. Гарін, В. І. Луцевич, В. І. Ковальов, В. Гребенщиков, а також А. А. Толстокоров, З. С. Станчев, Ю. Г. Рутенберг; працівники ЛКМЗ: Ф. Г. Супрун, В. С. Тимошенко, В. М. Христофоров, М. Г. Терещенко, М. Г. Щербець, І. М. Волковой, В. В. Бондаренко, М. М. Дубина, А. В. Зубков, В. І. Ковальчук, О. Г. Хребто та інші; керівники служб М. А. Куцин, М. Ф. Чалий, Д. В. Тімофеєв, А. С. Луценко, М. М. Штокалов, І. Бабін, А. Данышин, О. М. Захарченко, С. І. Брайлко, В. Г. Понаморенко, Ю. К. Якубяк, В. Ф. Лисенко, І. І. Горзій, В. П. Ковальов, В. Ю. Нікулін, В. І. Логачев, І. О. Співак, В. І. Шелепко, С. К. Севрюков, С. С. Васильєв, В. С. Копернак, В. П. Солошко, В. І. Жданов, В. М. Рєдкокаша, Ф. А. Бендеря, О. О. Леонов, Г. М. Касьянов, Л. В. Кударенко, В. Г. Самченко, Б. Г. Соколов, Д. Белоус, М. Н. Падалко, М. А. Макеєв, В. Т. Андренко, В. Г. Ельянов, Я. Г. Легенький та інші; передовики виробництва П. А. Булатов, Г. М. Нікольников, І. Г. Гриньов, О. Ф. Дуюнов, В. М. Семенов, В. В. Кулагін, О. О. Бондаренко, Л. П. Таран, І. Г. Володченко, В. Г. Чернишев, А. П. Бішюра, Б. М. Щербаков, Є. С. Шикін, І. М. Свистак, Н. А. Блудова, Є. Г. Малюк та багато інших.

Протягом 15–16 вересня на ХТЗ перебував генеральний директор НВО «Технологія металів» І. Дімітров (НРБ). Він мав бесіду із заводським керівництвом про співпрацю.

18 жовтня В. В. Бібліку на завод телефонував міністр МТІСГМ О. О. Єжевський, який пропонував заводові розробити просапний варіант трактора Т-150К.

19 жовтня з'явилося повідомлення про звільнення О. О. Єжевського від обов'язків міністра.

1 листопада на завод телефонував О. О. Єжевський і подякував В. В. Бібліку за спільну роботу.

2 грудня надійшло повідомлення про створення Міністерства автомобільного і сільськогосподарського машинобудування СРСР. Міністром призначений М. А. Пугін.

6 грудня в міністерстві відбулося засідання його першої колегії, яка була створена з керівників МАП та МТІСГМ. На засіданні виступив В. В. Біблік.

12 грудня відбувся Пленум ЦК КП України, який обрав другим секретарем ЦК В. А. Івашка.

Протягом 1988 року виготовлено тракторів: Т-150К — 35973, Т-150 — 12690, Т-155 — 341, Т-158 — 610, Т-157 — 37. Загалом — 49991, у тому числі на експорт — 1292.

Максимальних обсягів виробництва в об'єднанні було досягнуто у 1986 році.

	ХТЗ		ЛКМЗ		ВО
1. Реалізація (т. крб.)	860,194	106,8	214,156	106,7	1074,350
2. Валова продукція (т. крб.)	843,080	105,1	207,508	106,7	1050,588
3. Товарна продукція (т. крб.)	853,547		213,828		1067,375
4. Трактори Т-150, у тому числі гусеничні	54,500 9,670				54,500 9,670
5. Чисельність	29,829		12,563		42,392
6. Середня зарплата (крб.)	2784,2		2687,3		2755,5
7. Собівартість (т. крб.)	742,216		168,142		910,358
8. Прибуток (т. крб.)	106,060		46,551		152,611
9. Основні фонди (т. крб.)	400,013		280,098		684,411



М. С. ДРЕВАЛЕНКО

Слюсар, різьбаштіфувальник, майстер (1960–1976), заступник начальника, начальник інструментального цеху (1976–2000)

В. Г. СВІСТЕЛІН

Наладчик, технолог, Газозварник (1977), службовий, заст. начальника ЦПА-1 (1960–1980), нач. цеху технологічної оснастки та верстатобудування (1980–2000)

С. І. ЧЕБОТАЄВ

Газозварник (1977), службовий, заст. начальника ЦПА-1 (1960–1980), нач. цеху технологічної оснастки та верстатобудування (1980–2000)

Г. І. НОВІКОВ

Конструктор, заст. нач. пресового цеху (1965–1978), заст. головного технолога (1978–1987), нач. конструкторсько-технологічного відділу дільниці (1979–1988), заст. начальника (1988–1989), начальник ковальського цеху (з 1989 року)

Ф. С. КОЛЄСНИКОВ

Завідувач канцелярії, старший бухгалтер, заст. начальника цеху (1950–1961), начальник цеху консервації та пакування (1961–1988)

28 вересня в Києві відбувся Пленум ЦК КП України, в роботі якого взяв участь Генеральний секретар ЦК КПРС М. С. Горбачов. Пленум обрав Першим секретарем ЦК Компартії України **В. А. Івашка**.

18 жовтня Пленум ЦК КП України обрав другим секретарем ЦК **С. І. Гуренка**.

19 жовтня керівництво заводу зустрілося з ініціативною групою і відповіло на її запитання.

10 листопада на заводі обрано голову РТК. Ним став **Б. М. Щербаков**.

18 листопада в Палаці культури відбулася профспілкова конференція "об'єднання", яка обрала головою профкому заводу **М. А. Макеєва**.

23 листопада заводські партійний, профспілковий комітети та РТК прийняли рішення відкласти конкурс з виборів директора підприємства і провести заводську конференцію в січні 1990 року.

24 грудня відбувся Пленум обкому КП України, який розглянув питання про вибори першого секретаря обкому. Прийнято рішення про вибори першого секретаря на розширеному Пленумі обкому. А для цього вирішено добрati на районних зборах партактиву делегатів з правами членів обкому.

29 грудня Пленум обкому КП України розглянув питання про вибори першого секретаря обкому.

Протягом 1989 року загалом виготовлено тракторів: Т-150К — 32123, Т-150 — 13110, Т-155 — 309, Т-156 — 142, Т-157 — 377, Т-158 — 610. У підсумку — 46503, в тому числі на експорт — 1510. Міні-тракторів Т-010 виготовлено 500 штук.

У галузі капітального будівництва завершено спорудження заготівельного відділення ковальського цеху другої та третьої черг площами відповідно 1900 та 1000 квадратних метрів. У селі Петровському Вовчанського району введено до експлуатації базу відпочинку «Парус» на 200 місць.

5 січня 1990 року відбувся розширений Пленум Харківського обкому КП України, на якому з доповідю виступив **В. П. Мисниченко**. Після обговорення доповіді він подав заяву про вихід на пенсію. Участь у роботі Пленуму взяв перший секретар ЦК КП України **В. А. Івашко**. Першим секретарем Харківського обкому Компартії України Пленум обрав **А. К. М'ялищю**, який до цього працював директором авіазаводу.



Директори заводів галузі: зліва направо — Ю. А. Ісаєв (УлАЗ), М. Ф. Лавринович (МАЗ), В. В. Біблік (ХТЗ), Е. А. Браков (ЗІЛ), Ю. І. Горожанінов (УралАЗ), В. П. Коломійков («Москвич»), М. І. Бех (КАМАЗ), Б. П. Відяєв (ГАЗ), Ю. А. Песков («Ростсельмаш»), І. І. Кулешов (МТЗ), П. Б. Ніжнік (заступник міністра) на Красній плоші. 1991 рік

інформацію про завод, відвідали цехи: дослідно-експериментальний, другий та п'ятий складальні. На зборах активу заводу виступив С. І. Гуренко.

23–24 листопада в Палаці культури ХЕМЗу відбулася обласна партійна конференція. В її роботі взяв участь і виступив С. І. Гуренко.

6–7 грудня в Москві, в Палаці з'їздів, відбулися Всеосоюзні збори керівників підприємств, на яких з доповідями виступили М. І. Рижков, Л. А. Воронін, М. С. Горбачов.

Протягом 1990 року на заводі виготовлено тракторів: Т-150К — 27 866, Т-150 — 12 460, Т-155 — 283, Т-156 — 266, Т-157 — 267, Т-158 — 313. У тому числі на експорт — 1530. Міні-тракторів Т-012 випущено 2190. У підсумку тракторів виготовлено 41 455.

У галузі капітального будівництва завершене спорудження четвертої черги заготівельного відділення ковалського цеху, а також закінчене будівництво цеху комплектації коліс площею 3400 квадратних метрів.

РЕЗУЛЬТАТИ РОБОТИ ОБ'ЄДНАННЯ за 1990 рік

	ХТЗ	ЛКМЗ	ВО
Реалізація	718 723 т. крб	194 865 т. крб	913 588 т. крб
Валова продукція	719 088 т. крб	192 002 т. крб	911 090 т. крб
Товарна продукція	715 970 т. крб	196 563 т. крб	912 533 т. крб
Трактори, в т. ч. гусеничні	41 455 1252		41 455 12 452
Запчастини	49 197 т. крб	20 339 т. крб	6953 т. крб
Товари ширвжитку	37 103 т. крб	6630 т. крб	43 733 т. крб
Кооперація	53 632 т. крб	135 538 т. крб	189 170 т. крб
Кількість працюючих	26 313	11 906	38 219

ВИГОТОВЛЕНО ТРАКТОРІВ:

	1992-й	1993-й	1994-й	1995-й	10 місяців 1996-го
Трактори —	23700	21480	7804	2900	1970
плюс Т-012	3627	3180	2	333	165
Всього:	27327	24660	7806	3233	2135

Залишкова вартість основних фондів — 385.463 тисячі гривень (на 1 жовтня 1996 року).

Випущено тракторів типу Т-150 з 1970 по 1996 роки:

Колісні трактори типу Т-150К	577 948
типу Т-150К —	577 948
Т-151К-08 —	109
Т-155 —	5677
Т-156 —	6670
Т-157 —	5504
Т-158 —	6756
Т-125 —	255
ХТЗ-120/121 —	416
Всього тракторів —	603 335
у т. ч. на експорт —	21 863

Гусеничні трактори	
Т-150 —	86 621
Т-150-05 —	1963
Т-150Д —	5493
Т-150А —	935
ХТЗ-180/200 —	35

95050

Всього: **603 335 + 95 050 = 698 385**
з 1970 по 1996 роки
виготовлено тракторів типу
Т-150 — **698 385**

Довідкові дані.

Виготовлено тракторів ХТЗ:

31 жовтня 1931 по 1 січня 1997 років —	2 507 542
плюс Т-012 —	11 357
Виготовлено всього:	2 518 899
31 жовтня 1931 по 1 січня 2007 років —	2 528 567
плюс Т-012 —	11 601
Виготовлено всього:	2 540 168
За 27 років, з 1.12. 1969 по 1.11.1996 років —	1 286 357
плюс Т-012 —	11 357
Виготовлено всього:	1 297 714

