
СОЗДАНИЕ ТРАКТОРНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В СССР

И. И. КОЛОМИЙЧЕНКО

Одной из замечательных страниц истории социалистической индустриализации нашей страны является создание мощной тракторной промышленности.

В ленинском плане построения социалистической экономики в СССР важнейшее место занимало создание крупной машинной промышленности, прежде всего тяжелой индустрии. В. И. Ленин неоднократно подчеркивал, что единственной материальной основой социализма может быть только крупная промышленность, способная реорганизовать и земледелие.

Претворяя в жизнь ленинские идеи, советский народ создал десятки новых отраслей промышленности, в том числе и тракторную промышленность. Усиленное снабжение деревни тракторами и другими машинами содействовало возникновению и развитию крупного социалистического производства в сельском хозяйстве.

Только путем подведения под земледелие новейшей технической базы стало возможным превращение мелкого единоличного крестьянского хозяйства в крупное обобщественное производство. Переделать мелкого земледельца, говорил В. И. Ленин, «оздоровить, так сказать, всю его психологию может только материальная база, техника, применение тракторов и машин в земледелии в массовом масштабе, электрификация в массовом масштабе. Вот что в корне и с громадной быстротой переделало бы мелкого земледельца»¹.

Уже в первые годы советской власти Коммунистическая партия и Советское правительство поставили перед промышленностью задачу освоения производства тракторов. В 1918 г. приступил к изготовлению тракторов завод «Большевик» (б. Обуховский) в Ленинграде. Вскоре после окончания гражданской войны начались работы по освоению производства тракторов на Коломенском и Брянском машиностроительных заводах, на заводе «Красный прогресс» (на Украине в г. Большой Токмак).

С 1923 г. вопрос о создании отечественного тракторостроения выходит за рамки первых опытов отдельных предприятий и становится в центре внимания государственных и хозяйственных органов. В начале 1923 г. при Госплане СССР была образована специальная комиссия по изучению перспектив тракторостроения. Результатом работы комиссии явился при-

¹ В. И. Ленин. Соч., т. 32, стр. 194.

ятый Советом Труда и Обороны СССР (СТО) 4 апреля 1923 г. перспективный план производства тракторов. Согласно этому плану в 1923/24 г. должно было быть выпущено 693 трактора, в 1924/25 г. — 2925 тракторов и в 1925/26 г. — 3400 тракторов². В связи с этим к производству тракторов были привлечены завод «Красный путиловец» в Ленинграде (ныне Кировский завод), Харьковский паровозостроительный завод имени Коминтерна, завод «Возрождение» в Саратовской области.

Все эти предприятия проделали сложную и трудную работу по освоению производства тракторов. На Харьковском паровозостроительном заводе первый трактор был изготовлен к 1 мая 1924 г.³ В 1924/25 г. завод уже выпустил 43 машины, в 1925/26 г. — 101 трактор⁴. Коллектив Обуховского завода, перешедший в 1924 г. на изготовление трактора «Большевик», к началу 1927 г. выпустил 75 машин⁵. Оба эти завода в 1926 г. изготовляли по 8—10 машин в месяц⁶.

Много усилий для создания трактора приложил небольшой коллектив завода «Возрождение», во главе которого стоял Я. В. Мамин⁷. Проектами трактора Мамина заинтересовался Владимир Ильич Ленин. В марте 1918 г. он пригласил Мамина в Москву⁸. Воодушевленный таким вниманием, изобретатель успешно завершил свою работу. В 1922 г. проект трактора Мамина был одобрен Комитетом по делам изобретательства. В октябре 1924 г. первый пробный трактор Мамина прошел испытания в Тимирязевской сельскохозяйственной академии⁹. К концу 1926 г. завод выпустил 10 машин¹⁰.

Наиболее значительная работа по выпуску тракторов была проделана на заводе «Красный путиловец». В декабре 1923 г. завод получил образец американского трактора «Фордзон». Группа энтузиастов — рабочих и инженеров решила сделать свой трактор по этому образцу. Чертежи частей машин приходилось составлять по разобранному трактору. Мастерская была оборудована плохо, работали на устаревших станках. Не было лаборатории и испытательной станции. Отдельные руководители завода отнеслись скептически к идее создания трактора. И все же цель была достигнута. В 1924 г. первый трактор был показан на первомайской демонстрации. С этого времени производство тракторов на «Красном путиловце» начало быстро расти. Из 6171 тракторов, выпущенных отечественной промышленностью для нужд сельского хозяйства за время с 1923/24 по 1928/29 г. — 5267 тракторов были изготовлены на «Красном путиловце»¹¹. «Красный путиловец» стал опытной школой производства тракторов. На нем был выкован первый отряд советских тракторостроителей.

Однако развивать отечественное тракторостроение только на базе старых заводов было невозможно. Обследование заводов, выпускавших тракторы, проведенное летом и осенью 1925 г. Народным Комиссариатом Рабоче-Крестьянской инспекции (НК РКИ) и специальной комиссией Высшего Совета Народного Хозяйства СССР (ВСНХ)¹², показало, что большинство предприятий не освоило производства тракторов.

² Центральный государственный архив Октябрьской революции и социалистического строительства (ЦГАОР и СС), 5674, оп. 7, д. 464, л. 29.

³ Там же, л. 34.

⁴ Там же, л. 65.

⁵ Там же, л. 35.

⁶ Там же, л. 54.

⁷ Я. В. Мамин — выдающийся изобретатель. Свою работу в области моторостроения и тракторостроения он начал еще до революции. В 1948 г. советская общественность отмечала 75-летие со дня рождения изобретателя, который, несмотря на преклонный возраст, продолжал трудиться, являясь научным работником кафедры тракторов и автомобилей Челябинского института механизации и электрификации сельского хозяйства. Я. В. Мамин умер в 1955 г.

⁸ «Поволжская правда», 10 июля 1928 г.

⁹ ЦГАОР и СС, ф. 5674, оп. 7, д. 464, л. 53.

¹⁰ Там же, л. 31.

¹¹ «Тракторизация сельского хозяйства РСФСР», М., 1930, стр. 16.

¹² ЦГАОР и СС, ф. 374, оп. 15, д. 322а, лл. 21—23; ф. 8016, оп. 1, д. 1 лл. 1—11.

Программа тракторостроения, принятая в 1923 г., не была выполнена. Вопрос о состоянии и перспективах тракторостроения широко обсуждался в государственных хозяйственных органах в конце 1926 г. и в начале 1927 г.¹³ Основные трудности в этом важном деле, как отмечалось в документах НК РКИ, ВСНХ и других организаций, заключались в отсутствии квалифицированных кадров и специального оборудования предприятий. Качество тракторов было очень низким, а их себестоимость чрезвычайно высока. Так, гусеничный трактор, изготовлявшийся на заводе «Большевик» и на Харьковском паровозостроительном заводе, обходился Советскому государству в 20 тыс. рублей¹⁴.

«При настоящем состоянии оборудования заводов, вырабатывающих тракторы в СССР, — сообщало Совету Труда и Обороне правительство Украинской ССР, — является невозможным изготовить такие тракторы, которые удовлетворяли бы по своему качеству и цене потребности сельского хозяйства»¹⁵. Правительство УССР предлагало начать строительство не менее двух тракторных заводов, одного на юге и одного на юго-востоке страны.

Со всей очевидностью выяснилась нецелесообразность производства тракторов на заводах, где они являлись побочным видом продукции. Поэтому в 1926/27 г. производство тракторов было прекращено на Коломенском и Брянском заводах и на заводе «Красный прогресс»¹⁶.

В связи с растущим из года в год спросом на тракторы со стороны совхозов, колхозов и кооперативных объединений единоличных хозяйств, все более настоятельной становилась необходимость создания отечественной тракторной промышленности. На совещаниях сельскохозяйственных кооперативов, проводившихся в 1926 г. в Саратове, Самаре, Башкирии, Ростове-на-Дону, Армавири, Краснодаре и других местах выдвигались предложения об организации массового производства тракторов в стране¹⁷.

Второе Всероссийское совещание тракторных работников сельскохозяйственной кооперации (24 января — 1 февраля 1927 г.) в связи с массовыми требованиями на трактор со стороны крестьян приняло специальное постановление «О советском тракторостроении». В нем подчеркивалось, что закупка тракторов за границей ставит Советский Союз в зависимость от иностранных рынков и отвлекает значительные валютные ценности из народного хозяйства. «Задачи интенсификации и индустриализации сельского хозяйства, стоящие сейчас в центре внимания Советской власти, — указывалось в этом постановлении, — повелительно требуют решительных и немедленных мероприятий по обеспечению сельского хозяйства тракторами собственного производства»¹⁸.

Еще в сентябре 1925 г. была организована комиссия, занявшаяся выбором места для строительства тракторного завода. В нее вошли представители Госплана, Главметалла, Главного эксплуатационного управления ВСНХ, Южного машиностроительного треста и других хозяйственных управлений¹⁹. Живейшее участие в деятельности комиссии и в подготовительных работах по созданию завода принимал Ф. Э. Дзержинский, возглавлявший в то время ВСНХ. Его имя было присвоено новому заводу еще задолго до постройки предприятия (9 сентября 1926 г.).

Местом строительства тракторного завода были предложены: Запорожье, Челябинск, Харьков, Воронеж, Ростов-на-Дону, Сталино, Таганрог и Сталинград. После всестороннего изучения всех предложенных вариантов

¹³ ЦГАОР и СС, ф. 5674, оп. 7, д. 464, лл. 29—39, 46—57.

¹⁴ Там же, 35, 79.

¹⁵ Там же, ф. 5674, оп. 1, д. 464, л. 83.

¹⁶ Там же, ф. 5674, оп. 7, д. 475, л. 1; ф. 374, оп. 15, д. 322а, лл. 21—23.

¹⁷ «Тракторизация нашей деревни». Материалы II Всероссийского тракторного совещания, М., 1927, стр. 20.

¹⁸ Там же, стр. 74—75.

¹⁹ «Тракторный завод имени Дзержинского в Сталинграде (проект)», Л., 1928, стр. 6—10.

комиссия выбрала для строительства завода г. Сталинград. Сталинград находится в центре зерновых районов СССР, имеет поблизости крупную металлургическую базу и к тому же выгодно расположен на речных и железнодорожных путях.

1 апреля 1927 г. СТО СССР по докладу ВСНХ и Госплана СССР приняло постановление «О состоянии и перспективах тракторного производства и производства запасных частей»²⁰. Это постановление окончательно утвердило решение комиссии о строительстве первого тракторного завода в г. Сталинграде. Для установления типа трактора и проектной мощности Сталинградского тракторного завода (СТЗ) была создана новая комиссия под председательством Г. К. Орджоникидзе. В состав комиссии входили А. И. Микоян, Г. М. Кржижановский, М. Л. Рухимович. (Постановлением СТО была дана также директива довести производство тракторов на «Красном путиловце» до пяти тыс. машин в год и производить там ежегодно столько запасных частей, сколько нужно для обеспечения работы 40 тыс. тракторов.)

Около трех месяцев комиссия тщательно изучала работу тракторов различных марок. 21 июня 1927 г. Г. К. Орджоникидзе направил в СТО СССР объяснительную записку, где сообщал о результатах работы. На основании этой объяснительной записки СТО СССР 1 июля 1927 г. утвердил для СТЗ производство колесного трактора типа «Интернационал» мощностью 10/20 л. с. Годовая программа завода устанавливалась в количестве 10 тыс. тракторов²¹.

20 июля 1928 г. СТО СССР увеличил производственную программу завода до 20 тыс. тракторов в год при двухсменной работе и установил окончание строительства к концу 1930 г.²² Но уже в конце 1928 г. в ВСНХ и других государственных организациях был поднят вопрос о повышении производственной программы и увеличении мощности трактора. В связи с этим в мае 1929 г. СТО СССР довел промышленное задание для Сталинградского завода до 40 тысяч тракторов в год при двухсменной работе. Было принято также решение об увеличении мощности трактора до 15/30 л. с.

Строительство завода предполагалось завершить во втором квартале 1930/31 г. с тем, чтобы в 1932—1933 гг. полностью развернуть производство и выпускать по 140 тракторов в день. При непрерывной работе предприятие должно было выпускать 50 тысяч тракторов в год²³.

После XV съезда Коммунистической партии широко развернулось колхозное строительство, в связи с этим со всей остротой встал вопрос о коренной реконструкции материально-технической базы сельского хозяйства. Растущие потребности сельского хозяйства в машинах не мог удовлетворить только один тракторный завод.

Решительно отвергнув реставраторскую политику правых капитулянтов и прочих оппортунистов, пытавшихся ревизовать ленинскую идею индустриализации, XVI партконференция и V съезд Советов СССР приняли грандиозный план первой пятилетки. В основу плана было положено развитие тяжелой индустрии и в первую очередь ее сердцевины — машиностроения.

Особое внимание в пятилетнем плане обращалось на развитие сельскохозяйственного машиностроения и создание тракторных заводов. XVI партийная конференция (в апреле 1929 г.) поставила вопрос о строительстве тракторного завода в Харькове.

Идя навстречу пожеланиям трудящегося крестьянства, XIV Всероссийский съезд Советов 18 мая 1929 г. поручил правительству РСФСР хода-

²⁰ ЦГАОР и СС, ф. 5674, оп. 1, д. 35, лл. 190—193.

²¹ Там же, оп. 7, д. 472, лл. 1, 3—4.

²² Там же, ф. 5446, оп. 10, д. 310, лл. 6, 7.

²³ Там же, л. 5; д. 323, л. 7.

тайствовать перед Союзными органами власти о строительстве еще одного тракторного завода. 29 мая 1929 г. Совет Народных Комиссаров СССР принял решение «О приступе к постройке тракторного завода на Урале»²⁴. Для строительства третьего тракторного завода был избран г. Челябинск. Сначала было решено построить там небольшой опытный завод. Он должен был стать своего рода лабораторией по освоению производства и школой подготовки кадров для основного завода.

Географическое размещение намеченных к строительству тракторных заводов вблизи основных сельскохозяйственных районов страны позволяло избежать нерациональных перевозок тракторов.

Проектирование заводов было поручено Гипромезу²⁵. Работа Гипромеза все время находилась под неослабным вниманием партии и правительства. После тщательного изучения различных тракторов в действии и степени экономичности их изготовления была окончательно определена производственная программа намеченных к стройке заводов и утвержден тип машин. Проектная мощность каждого из трех заводов-гигантов равнялась 40—50 тыс. тракторов в год. Харьковский тракторный завод (ХТЗ), так же как и Сталинградский, должен был выпускать колесные тракторы «Интернационал» мощностью 15/30 л. с.²⁶ Челябинский тракторный завод (ЧТЗ) специализировался по производству тяжелых гусеничных тракторов «Катерпиллер» мощностью 50/60 л. с.

Инженеры, занятые проектированием предприятий, немало потрудились над подготовкой проектной документации. Когда, ввиду повышения проектной мощности, нужно было переделать проект Сталинградского завода, проектировщики, чтобы не сорвать стройки, работали по 16 и более часов в сутки. При переработке проекта Харьковского завода в связи с изменением типа трактора много сил отдали своему делу инженеры украинского отделения Гипромеза и группа специалистов Харьковского тракторостроя во главе с главным инженером А. Д. Брускиным.

Благодаря инициативе и техническому творчеству проектировщиков Харьковского завода некоторые его корпуса полностью, а другие частично были спроектированы из железобетона. В результате этого резко сократилась потребность в импорте металлических конструкций. Инициаторами замены железных конструкций железобетоном выступили инженеры: Воробейчиков, Данилов, Ушацкий²⁷.

Ко времени строительства первых тракторных предприятий страна испытывала острый недостаток в инженерных кадрах. Проектные организации были еще слабыми. Поэтому, наряду с проведением проектных работ в нашей стране, приходилось обращаться и к заграничным, главным образом к американским фирмам. Часть работ по проектированию СТЗ производилась в Детройте. Там, вместе с американскими специалистами, работали и советские инженеры²⁸. В США проектировались также механо-сборочный, литейный и кузнечный цеха ЧТЗ. Ремонтные мастерские, склады запасных частей и другие сооружения ЧТЗ проектировались в Советском Союзе²⁹.

²⁴ «Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР» (СЗ), 1929. № 34, ст. 306.

²⁵ Государственный институт проектирования металлургических заводов в Ленинграде (создан в 1926 г.).

²⁶ Вначале предполагалось на ХТЗ организовать производство гусеничных тракторов типа «Катерпиллер». В интересах ускорения и удешевления строительства 16 апреля 1930 г. СТО СССР установил для ХТЗ трактор типа «Интернационал» (ЦГАОР и СС, ф. 7620, оп. 1, д. 458, лл. 48—50).

²⁷ И. Н. Балтузевич. Опыт и уроки строительства Харьковского тракторного завода, М.—Л., 1932, стр. 15.

²⁸ ЦГАОР и СС, ф. 7952, оп. 2, д. 215, л. 137.

²⁹ Там же, ф. 7620, оп. 1, д. 22, л. 31.

Давало себя знать отсутствие единого проектного центра. Поступление проектной документации на стройки часто запаздывало, иногда даже не поспевало за темпом строительства³⁰.

Американские фирмы очень неохотно знакомили наших инженеров со своим производством тракторов. Чертежи и другие документальные материалы не продавались. Советские специалисты, работавшие по проектированию СТЗ, были вынуждены купить трактор, снять в Нью-Йорке сарай и, разбирая там машину, снимать эскизы и делать чертежи³¹. Когда группа руководителей Харьковского тракторостроя, находившаяся в США, обратилась в владельцу фирмы «Катерпиллер» с предложением заказать ему проект тракторного завода, он запросил чудовищную сумму — 7 млн. руб. золотом и не разрешил посещать его завод³².

Первым из трех гигантов тракторостроения начал сооружаться СТЗ. Еще зимой 1926 г. в 15 км от Сталинграда, у реки Мечетки были вбиты первые колышки, обозначившие место стройки. 5 мая 1928 г. сталинградцы отметили историческое событие — закладку тракторного завода. По-настоящему широко строительные работы развернулись здесь в 1929 г.

В феврале 1930 г. на пустынном до этого участке земли, возле неприметной железнодорожной станции Лосево начали расти огромные корпуса Харьковского тракторного завода.

В конце 1929 г. в пяти километрах от Челябинска начались разметочные работы по строительству основных корпусов тракторного завода; к этому времени опытный завод уже строился там полным ходом.

В 1930 г. широко развертываются работы по реконструкции тракторного отдела «Красного путиловца». Эта реконструкция по существу была новым строительством. На территории завода надо было возвести два литейных цеха, тракторную кузницу, тракторно-механический и сборочный цеха.

Строительство тракторных гигантов нуждалось в огромном количестве рабочей силы. На стройке ЧТЗ в 1931 г. работало около 15 тыс. рабочих, к концу 1932 г. армия строителей достигла 27 тыс. человек³³. Летом 1931 г. на строительстве ХТЗ было занято (исключая инженеров, техников, десятников, служащих) около 14 тыс. рабочих³⁴. В стройке волжского гиганта тракторостроения летом и осенью 1929 г. участвовало до 15 тыс. человек³⁵.

Придавая исключительное значение созданию тракторной промышленности, партия и правительство направляли на стройки тракторных гигантов квалифицированных рабочих из крупных промышленных центров. На Челябинский тракторострой были посланы рабочие с заводов Урала, Москвы и Ленинграда³⁶. На стройку ХТЗ приехали рабочие с предприятий Украины.

Конечно, число вновь прибывших рабочих далеко не удовлетворяло потребность новостроек в квалифицированных кадрах, но первые отряды этих рабочих были тем ядром, вокруг которого сплачивался коллектив строителей. Более широкий размах мобилизация квалифицированных рабочих на строительство тракторных заводов приняла в период монтажа, наладки и освоения предприятий.

Среди строителей тракторных заводов было особенно много молодежи. В начале 1930 г. Центральный Комитет ВЛКСМ направил на строи-

³⁰ ЦГАОР и СС, ф. 5466, оп. 10, д. 323, л. 13; ф. 7678, оп. 1, д. 3, лл. 34, 143; д. 20, л. 136; ф. 374, оп. 15, д. 388, лл. 126, 168, 233.

³¹ Там же, ф. 7952, оп. 2, д. 215, л. 137.

³² И. Н. Балтузевич. Указ. соч., стр. 8.

³³ ЦГАОР и СС, ф. 7620, оп. 1, д. 168а, л. 141.

³⁴ Там же, ф. 7678, оп. 1, д. 108, л. 55.

³⁵ Там же, ф. 7952, оп. 2, д. 125, л. 149.

³⁶ Там же, ф. 374, оп. 15, д. 389, л. 14.

тельство СТЗ семь тысяч комсомольцев. Знаменитая армия «семи тысячников» внесла большой вклад в строительство.

Уральский обком комсомола только за период с 30 января по 19 июля 1931 г. послал на Челябинтракторострой более 700 комсомольцев³⁷. Более 80% всех рабочих СТЗ и ХТЗ в начале освоения этих заводов составляли рабочие в возрасте до 30 лет³⁸.

Во главе создававшейся тракторной промышленности партия ставила лучших своих сынов. Председателем Правления Всесоюзного автотракторного объединения (ВАТО) был назначен М. С. Михайлов-Иванов³⁹. Начальником строительства Сталинградского завода был В. И. Иванов⁴⁰. Строительство в Харькове и Челябинске возглавляли старые большевики и опытные хозяйственники Н. Г. Мышков, П. И. Свистун и К. П. Ловин.

В начале работ на стройках тракторных заводов партийные ячейки были еще очень малочисленны. Организационно оформившаяся в мае 1930 г. партийная ячейка строительства ХТЗ насчитывала около 60 коммунистов⁴¹. Первая партийная организация Челябинтракторостроя была создана в ноябре 1929 г., в нее входило всего 5 коммунистов⁴². Осуществляя постановление ноябрьского Пленума ЦК ВКП(б) (1928 г.)⁴³ об укреплении рядов партии за счет рабочих с производства, партийные организации строек провели большую работу по вовлечению в партию лучших рабочих-ударников, организаторов социалистического соревнования. Только за последние четыре месяца 1930 г. на строительстве ХТЗ было принято в партию 95 человек и имелось еще 200 заявлений с просьбой о приеме. Состав принятых соответствовал требованиям ЦК ВКП(б): 91,6% общего числа вступивших в партию были рабочие с производства, ударники⁴⁴. Рост партийной организации продолжался и в 1931 г. За первый квартал года в партию было принято 135 лучших производственников. Всего на строительстве ХТЗ в апреле 1931 г. насчитывалось уже 1027 коммунистов⁴⁵.

За один только 1932 г. партийная организация Челябинского тракторостроя увеличилась на 1544 члена партии, и к 1 мая 1933 г., т. е. к периоду окончания строительства, она состояла из 2642 коммунистов⁴⁶. На

³⁷ ЦГАОР и СС, ф. 374, оп. 15, д. 389, л. 12.

³⁸ Процент подсчитан по данным объяснительной записки к годовому отчету СТЗ за 1931 г. и годового отчета ХТЗ за 1932 г. См. ЦГАОР и СС, ф. 7620, оп. 1, д. 496, л. 87; д. 452а, л. 50.

³⁹ М. С. Михайлов-Иванов с юношеских лет был рабочим на многих заводах России. Как участник революционного подполья, он неоднократно арестовывался царским правительством. В 1917 г. был членом Петроградского Совета рабочих депутатов и входил в Центральный Совет фабрично-заводских комитетов. Принимал активное участие в Октябрьской социалистической революции. Вместе с В. М. Молотовым организовывал Совет Народного Хозяйства Северного района. В 1920 г. был назначен заведующим Петрогубметаллом и членом Петроградского Совнархоза. Впоследствии занимал должность председателя Петроградского машиностроительного треста. С 1 января 1931 г. работал председателем ВАТО и членом Президиума ВСНХ СССР. М. С. Михайлов-Иванов являлся кандидатом в члены ЦК ВКП(б). В апреле 1931 г. Президиумом ВСНХ был командирован на СТЗ в качестве исполняющего обязанности директора завода (оставаясь одновременно управляющим ВАТО). На этой должности проработал вплоть до памятного дня 24 сентября 1931 г., когда с конвейера завода сошло 100 тракторов. М. С. Михайлов-Иванов умер 27 сентября 1931 г. после кратковременной, но тяжелой болезни.

⁴⁰ В. И. Иванов — активный участник гражданской войны, старый большевик. Руководил строительством Сталинградского тракторного завода с 1928 г. до окончания стройки. За успехи, достигнутые в строительстве завода, был награжден орденом Ленина.

⁴¹ М. Шувалов. На лесах стройки, М.—Л., 1931, стр. 7.

⁴² «Челябинскому тракторному заводу имени Сталина 20 лет», Челябинск, 1953, стр. 17.

⁴³ «КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК», ч. II, изд. 7, М., 1953, стр. 420—428.

⁴⁴ Партийный архив Харьковского обкома КП Украины, ф. 87, оп. 1, д. 3, л. 59.

⁴⁵ Там же, д. 6, л. 228.

⁴⁶ К. П. Ловин. Челябинский тракторный завод, Челябинск, 1933, стр. 12.

Сталинградском тракторострое в июне 1929 г. насчитывалось всего 280 коммунистов. К 1 января 1930 г. партийная организация строительства СТЗ состояла уже из 588 коммунистов, а к 1 мая 1930 г. она насчитывала — 1400 человек⁴⁷. С 1929 по 1930 г. на заводе «Красный Путиловец» партийная прослойка среди рабочих увеличилась с 23 до 26,9%⁴⁸. Пополнение партийных организаций рабочими-производственниками укрепляло коллективы строек, способствовало развертыванию массово-политической работы среди строителей.

Первая пятилетка ознаменовалась грандиозным размахом творческой активности рабочего класса, ярким выражением которой явилось развитие соревнования и ударничества. 20 января 1929 г. в «Правде» была опубликована знаменитая ленинская статья «Как организовать соревнование?»⁴⁹ 29 апреля 1929 г. XVI партийная конференция приняла обращение «Ко всем рабочим и трудящимся крестьянам Советского Союза» о развертывании социалистического соревнования. Призыв партии претворить в жизнь ленинские идеи о социалистическом соревновании нашел широкий отклик в рядах рабочего класса. Коллективы «Красного богатыря», «Красного выборжца» и других предприятий явились инициаторами всенародно подхваченного обязательства: «Пятилетка — в четыре года!»

К июню 1931 г. 71,3% рабочих крупной промышленности участвовали в социалистическом соревновании⁴⁹. Рабочие многих фабрик и заводов выдвигали встречные промфинпланы. Коллективы передовых предприятий помогали отстающим. В эти годы широкое распространение получил так называемый «общественный буксир». Возникли новые формы организации труда: сквозные и хозрасчетные бригады.

Пафос социалистического строительства, соревнование, ударничество охватили и строителей тракторных заводов. Создатели новых предприятий явились активными участниками развернувшейся борьбы за темпы, за индустриализацию. На стройке СТЗ в сентябре 1929 г. в социалистическом соревновании участвовало только 25% строителей, к декабрю того же года процент участников соревнования почти удвоился. Неуклонно росло количество соревнующихся в 1930 г.: в январе их было 57%, а в марте уже 64%⁵⁰. Рассматривая состояние социалистического соревнования среди рабочих на Сталинградском тракторострое, бюро Нижне-Волжского краевого комитета ВКП(б) в феврале 1930 г. отметило революционные темпы строительства⁵¹.

На Челябинском тракторострое соревнованием к 15 ноября 1930 г. было охвачено 50% рабочих, а к 1 октября 1931 г. — уже 80%⁵². К началу октября 1930 г. более половины рабочих Харьковского тракторостроя участвовало в соревновании⁵³, а к концу ноября того же года соревновалось уже около 65% рабочих⁵⁴.

Мощный подъем трудовой активности рабочих-строителей явился решающим условием успешного осуществления задачи создания тракторной промышленности в СССР. В июле 1929 г. рабочие и инженерно-технические работники стройки СТЗ приняли решение закончить работы не к апрелю 1931 г., как было намечено по плану, а к октябрю 1930 г.

⁴⁷ А. П. Ветлугин и Ю. Б. Грозный. Сталинградскому тракторному заводу 20 лет, Сталинград, 1950, стр. 14.

⁴⁸ К XVI съезду ВКП(б). Материалы к организационному отчету ЦК ВКП(б), вып. 1, М.—Л., 1930, стр. 13.

⁴⁹ «Развитие советской экономики (статистические материалы)», М., 1946, стр. 98.

⁵⁰ «Дашь трактор», 30 мая 1930 г. (Многотиражка СТЗ).

⁵¹ Архив Института марксизма-ленинизма при ЦК КПСС (Архив ИМЛ), ф. 17, оп. 25, д. 3628, л. 94.

⁵² ЦГАОР и СС, ф. 7620, оп. 1, д. 504, л. 36; ф. 374, оп. 15, д. 389, л. 44.

⁵³ Партийный архив Харьковского обкома КП Украины, ф. 87, оп. 1, д. 1, лл. 77, 78.

⁵⁴ Там же, ф. 69, оп. 1, д. 1, л. 56.

Но и это обязательство было вскоре пересмотрено. Строители понимали, как нуждалась деревня в тракторах. Заключив договор на социалистическое соревнование с ростовским Сельмашстроем, они обязались сократить срок строительства еще на три месяца.

Учитывая опыт сталинградцев, коллектив Харьковского тракторостроя, развернул соревнование за окончание стройки к 1 июля 1931 г. с тем, чтобы ускорить процесс наладки оборудования и пустить завод к 1 октября 1931 г.

Борясь за выполнение взятых обязательств, строители встретились с серьезными трудностями. Работать приходилось в суровых условиях зимы (впервые в Советском Союзе работа зимой была организована на строительстве СТЗ). Заводы строились в степи, и благоустроенного жилья не хватало. В августе 1931 г. руководство Челябинского тракторостроя сообщало в НК РКИ: «Жилищами строительные рабочие полностью не обеспечены, значительная часть их располагается в палатках»⁵⁵. О тесноте и других неудобствах в бараках строителей говорилось в отчете управления Харьковского тракторостроя, направленном в марте 1931 г. в ВАТО⁵⁶. Много было недостатков и в работе столовых, где возникали часто большие очереди. Плохую организацию общественного питания и снабжения рабочих на строительстве ХТЗ отмечал, например, Харьковский окружной исполнительный комитет в октябре 1930 г.⁵⁷

Но трудности состояли не только в недостатках материально-бытового обслуживания строителей. Уровень механизации строительных работ в годы первой пятилетки был очень низок. Ни экскаваторов, ни бульдозеров, ни мощных подъемных кранов на строительстве тракторных заводов не было. Техническая база строек состояла из несложных механизмов, обслуживающих только вспомогательные трудовые процессы (бетономешалки, краны-укосины, ленточные транспортеры). Но и такие машины имелись в крайне недостаточном количестве. На Челябинском тракторострое их было в 1930 г. всего 130⁵⁸, на стройке Харьковского завода — 149⁵⁹.

Судьбу капитального строительства, в особенности в 1929—1930 гг., в основном решал ручной труд. Так, в январе 1930 г. на стройках страны почти не было рабочих-механизаторов, а в октябре 1930 г. их было только 2,1 % всего состава строителей; процент же землекопов и чернорабочих составлял 38,2%⁶⁰.

Имевшиеся на стройках машины из-за недостатка кадров механизаторов и частых, вследствие этого, поломок использовались в первое время плохо. В 1930—1931 гг. на строительстве ХТЗ бетономешалки использовались (по времени) на 30—60%⁶¹, на Челябинском тракторострое из 54 бетономешалок и растворомешалок работало в среднем 16—20⁶². Никак нельзя поэтому согласиться с утверждением Е. Манделя, который о строительстве Сталинградского тракторного завода писал так: «Строительство полностью механизировано. На стройке имеется все необходимое для устройства работ...»⁶³. П. Лисняк также допускает преувеличения, говоря о многочисленности машин на строительстве Харьковского завода в 1930 г.⁶⁴. Газета «За индустриализацию» от 13 июля

⁵⁵ ЦГАОР и СС, ф. 374, оп. 15, д. 388, л. 9.

⁵⁶ Там же, ф. 7620, оп. 1, д. 639, л. 130.

⁵⁷ Государственный архив Харьковской области, ф. 1296, оп. 1, д. 92, лл. 40, 49.

⁵⁸ ЦГАОР и СС, ф. 7620, оп. 1, д. 456, л. 62.

⁵⁹ И. Н. Балтузевич. Указ. соч., стр. 72.

⁶⁰ «Народное хозяйство СССР». Статистический справочник, М.—Л., 1932, стр. 466.

⁶¹ И. Н. Балтузевич. Указ. соч., стр. 74.

⁶² ЦГАОР и СС, ф. 7620, оп. 1, д. 456, лл. 62, 63.

⁶³ Е. Мандель. В боях за социализм, Саратов, 1932, стр. 9.

⁶⁴ «Харьковский тракторный завод имени Орджоникидзе 1931—1951», Харьков, 1951, стр. 9.

1930 г., освещая ход строительства завода, писала совершенно обратное: «На строительстве нет механизмов, работать приходится почти вручную». Харьковский окружной партийный комитет, рассматривая в июле 1930 г. вопрос о состоянии строительства завода, констатировал «крайне слабую механизацию строительных работ»⁶⁵. Президиум Харьковского окрисполкома, принимая в начале августа 1930 г. постановление по докладу начальника тракторостроя, отмечал «недостаточную механизацию стройработ»⁶⁶. В августе 1930 г. начальник строительства завода, характеризуя состояние стройки, писал: «Одним из наиболее узких мест был и остается вопрос об обеспечении строительства оборудованием для механизации строительных работ»⁶⁷. Документы говорят о том, что земляные работы на строительстве ХТЗ, объем которых исчислялся в 1,5 млн. м³, были выполнены по преимуществу вручную⁶⁸.

На состоявшемся в начале октября 1930 г. совещании руководителей строек-гигантов с участием Л. М. Кагановича, А. И. Микояна, В. М. Молотова и Г. К. Орджоникидзе стройки тракторных заводов были отнесены к числу 29 ударных строек первой пятилетки. Снабжение их производилось в первую очередь. Но тем не менее новостройки часто испытывали перебои в снабжении металлом, цементом и другими материалами. На Челябинском тракторострое из-за недостатка материалов в 1931 г. дважды (в мае и в сентябре — октябре) приостанавливались железобетонные работы. Перерывы были продолжительностью от 4 до 20 дней⁶⁹. Несвоевременность поступления строительных материалов имела место и на стройках СТЗ и ХТЗ⁷⁰.

Недостаточная обеспеченность строек металлом, механизмами, строительными материалами объяснялась главным образом тем, что те отрасли промышленности, которые производили эти виды продукции, реконструировались или только еще создавались. Особенно отрицательно сказывалось на ходе строительства и еще более — на освоении заводов отставание черной металлургии. В годы первой пятилетки в связи с реконструкцией многих металлургических предприятий имело место даже понижение выплавки металла. Так, в 1930 г. было выплавлено чугуна более 5 млн. т и около 6 млн. т стали, а в 1931 г. было выплавлено чугуна 4,8 млн. т и 5,6 млн. т стали⁷¹.

Государственные строительные организации, которых было еще очень мало, не могли в те годы обеспечить такое грандиозное по своим масштабам строительство. Многие строительные работы приходилось выполнять силами сезонных рабочих, приходивших из сел артелями. На Харьковском тракторострое около 70% строителей были крестьяне-отходники⁷². Основная масса строителей ЧТЗ состояла также из крестьян. Количество рабочих, приходивших на стройки самотеком, превышало число прибывших по вербовке. Об этом сообщало, в частности, руководство Челябинского тракторостроя. В течение семи месяцев 1930 г. плановая потребность стройки ЧТЗ в рабочей силе удовлетворялась только на 45—85%⁷³. В 1931 г. подавляющее большинство рабочих прибыло на Челябинский тракторострой в порядке самотека⁷⁴. Во втором квартале 1930 г. заявка Харьковского тракторостроя на рабочую силу была удовлетворена только на 61%, в III квартале того же года — на 56,5% и в IV — на

⁶⁵ Государственный архив Харьковской области, ф. 1286, оп. 2, д. 92, л. 24.

⁶⁶ Там же, л. 40.

⁶⁷ Там же, оп. 1, д. 22, л. 47.

⁶⁸ ЦГАОР и СС, ф. 7620, оп. 1, д. 507, л. 2.

⁶⁹ Там же, д. 504, л. 18.

⁷⁰ Там же, д. 458, лл. 53—57; ф. 374, оп. 1, д. 675, л. 27 и т. д.

⁷¹ «Социалистическое строительство СССР», Статистический ежегодник ЦУНХУ Госплана СССР, М., 1934, стр. 3.

⁷² М. Шувалов. Указ. соч., стр. 43.

⁷³ ЦГАОР и СС, ф. 374, оп. 15, д. 389, лл. 14, 19, 20.

⁷⁴ Там же, ф. 7620, оп. 1, д. 504, л. 29.

51% ⁷⁵. В самый разгар строительного сезона, летом 1930 г., на промышленной площадке тракторостроя не хватало полутора тысяч каменщиков, тысячи плотников и около двух тысяч чернорабочих ⁷⁶. Харьковский окружной партийный комитет в июле 1930 г. отметил, что «необеспеченность рабочей силой приобрела крайне острый характер» ⁷⁷. Реконструируемый завод «Красный путиловец» располагал определенным количеством кадров металлистов. Это облегчало ему налаживание производства тракторов. Но при строительстве новых цехов завод также испытывал нехватку рабочих.

Крестьянским артелям, приходившим на стройки, были свойственны семейственность, круговая порука, консерватизм. Получая деньги за выполненную работу, артельный староста мог распределять их по своему усмотрению. Вот что писал об артельщиках на строительстве Сталинградского завода начальник этой стройки В. И. Иванов: «В те времена староста распределял деньги, получая на артель в целом и раздавая их по возрасту. Кому один пай, а тому, кто постарше, у кого борода подлинней — полтора пая... Были артели, — вспоминал В. И. Иванов, — которые встречали в штывы некоторую механизацию. Когда мы пытались провести, например, применение растворомешалок, подачу кирпича и раствора при помощи лебедок и простых кранов-укосин, артельщики цепко держались за ручной характер труда в этих операциях. Доходило до того, что портили моторы и перерубали провода...» ⁷⁸.

Выступления крестьян-артельщиков против механизации были результатом не только консерватизма — иногда в этом проявлялась и классовая борьба. На стройках тракторных гигантов, как и всюду в стране, находило свое отражение обострение классовой борьбы в период осуществления коллективизации. Попадавшие на стройки кулаки всячески стремились помешать успешному ходу строительных работ. Были случаи преднамеренной порчи станков и даже поджогов. Осенью 1931 г. на Челябинском тракторострое был подожжен один из законченных крупных многоэтажных жилых домов строящегося городка тракторостроителей. Пожарники долгое время вынуждены были бездействовать: кто-то перекрыл воду. Враги пытались оставить рабочих на зиму без крова. Они портили водопровод, вбивали костыли в бревна, приготовленные для распиловки. Бывали случаи, когда ночью смещались колышки, по которым устанавливались железобетонные колонны строящихся корпусов. Кулаки подстрекали людей к уходу со строительства. В очень напряженный, ответственный период бетонных работ по сооружению литейного цеха ЧТЗ группа бетонщиков заявила: «Сезон кончился, мы на зиму работать не останемся». Эта группа возглавлялась кулаком Зыковым ⁷⁹. На строительстве СТЗ был случай явного саботажа со стороны возчиков-кулаков, перевозивших бутовый камень. Для того чтобы сорвать эту работу, они запросили непомерно высокую плату, зная заранее, что на нее не согласится администрация тракторостроя. Когда же были наняты за сходную цену другие возчики, кулаки их избili.

Кулаки всячески препятствовали преобразованию артелей в бригады. Бывало иногда так, что старая артельная форма продолжала фактически существовать под оболочкой бригадной формы. Борьба за упразднение артелей и организацию бригад была одной из первоочередных задач. Реорганизуя артели в бригады, руководство строек, партийные, профсоюзные и комсомольские организации провели большую работу по улучшению

⁷⁵ ЦГАОР и СС, ф. 7620, оп. 1, д. 458, л. 60.

⁷⁶ Государственный архив Харьковской области, ф. 1296, оп. 1, д. 92, лл. 40, 48; «Известия», 16 июля 1930 г.

⁷⁷ Государственный архив Харьковской области, ф. 1296, оп. 1, д. 92, л. 24.

⁷⁸ ЦГАОР и СС, ф. 7952, оп. 8, д. 214, лл. 37, 38.

⁷⁹ «Люди Челябинского тракторного», Челябинск, 1950, стр. 106.

организации труда. На стройках создавались курсы десятников, бригадиров, которые могли бы возглавить группы рабочих. На курсы зачислялись наиболее активные рабочие, понявшие, что артель тормозит рост производительности труда, сковывает инициативу. В течение только одного 1931 г. на строительстве ЧТЗ на курсах было обучено более трех тысяч рабочих, из которых более 22% составляли женщины⁸⁰. Коммунисты систематически разъясняли всем рабочим несостоятельность артельной формы организации труда. В результате этих мероприятий на Челябинском тракторострое с мая 1931 г. была начата широкая организация бригад вместо артелей. Большинство строителей СТЗ были оформлены в бригады еще в конце 1929 г. В бригадах появилась возможность заранее подготавливать рабочие места, правильно расставлять людей, организовывать соревнование между сменами внутри каждой бригады.

Большую озабоченность у коммунистов, комсомольцев, лучших ударников вызывала частая сменяемость рабочих на стройках. Так, например, в 1930 г. на строительство ЧТЗ прибыла 41 тыс. рабочих, а убыло 37 тыс.⁸¹, в 1931 г. прибыло 30 165 человек, убыло — 22 379 человек⁸². За 1 квартал 1930 г. на строительство СТЗ прибыло 10 500 человек и убыло 4 500 человек⁸³. Трудности с жильем, уравниловка в заработной плате, а также проявление недисциплинированности со стороны менее устойчивой части рабочих-строителей порождали текучесть рабочей силы. Борясь с этим отрицательным явлением, наряду с мерами, предпринимаемыми администрацией по улучшению жилищно-бытовых условий и упорядочению организации набора рабочих на стройки, коммунисты и беспартийные рабочие-ударники проводили большую разъяснительную работу среди строителей.

На строительствах ЧТЗ и ХТЗ создавались так называемые общественные рабочие «заслоны». Члены этих «заслонов» шли в бараки, где жили строители-сезонники, беседовали с ними, разъясняли значение тракторных заводов, необходимость ускоренного завершения их строительства, продолжения работ в условиях зимы. Простое слово рабочего-агитатора находило путь к сознанию самого отсталого строителя. Рабочие «заслоны» применяли различные средства агитации. Так, на Харьковском тракторострое осенью 1931 г. во многих местах на территории строительства были развешаны плакаты с таким призывом:

Стой!

Завод ведь твой!

Куда бежишь ты от него?

Он трактор даст тебе в село!⁸⁴

Совместная работа партийных организаций и администрации обеспечивала возможность продолжения строительства и в зимнее время. Преодолевая все трудности, борясь с вылазками враждебных элементов, строители первых тракторных гигантов выполняли и перевыполняли плановые задания.

Герои первой пятилетки показывали пример коммунистического отношения к труду, самоотверженности и мужества. Одним из первых в 1928 г. прибыл на строительство СТЗ комсомолец М. К. Бердигов. Вскоре по его инициативе была организована молодежная бригада плотников, которая показала образцы настоящего трудового героизма. Вот что рассказывал сам Бердигов о выполнении его бригадой производственных заданий. «Мы очень старательно работали на настилке торцовых полов. Бригады

⁸⁰ ЦГАОР и СС, ф. 7620, оп. 1, д. 504, л. 30.

⁸¹ Там же, д. 456, л. 63.

⁸² Там же, д. 504, л. 30.

⁸³ Там же, ф. 7952, оп. 8, д. 214, л. 27.

⁸⁴ Ю. Жуков. Хартракторстрой, М.—Л., 1931, стр. 14.

старых рабочих настилали по 8 метров в день. Мы вначале вырабатывали по 3 метра, потом по 5, затем догнали до 8 метров, а впоследствии дотянули до 18 метров в день. От засмолки полов три бригады отказались. Пошли мы. Работали на морозе у кипящей смолы без спецовок. Закончили работу в срок. Перевели нас на очистку крыш. Стоял лютый мороз. Десять человек вышло из строя из-за ожогов лица. Им выдали бюллетени, но они их отдали в кассу, а сами на другой день вышли на работу»⁸⁵. Таких примеров на строительстве СТЗ было много.

Зимой 1929 г. многие сезонники оставили стройку завода. Не хватало рабочих. В ответ на уход сезонников был объявлен ударный двухнедельник для завершения наружных работ. Чтобы остеклить световую площадь цехов (28 тыс. м²), нужно было 300 стекольщиков. Но опытных стекольщиков не было. Тогда комсомольцы организовали бригады по 20—24 человека. Работали на высоте до 15 м при 25° мороза. Ветер бил в пустые проемы железных рам. А неустрашимая молодежь протягивала стынущие руки к огню жаровни, отогревалась и снова окровавленными руками вставляла стекла в обжигающее холодом железо корпусных рам⁸⁶.

На строительстве ХТЗ особенно отличались бригады бетонщиков. Они явились инициаторами Всесоюзного социалистического соревнования среди бетонщиков страны за своевременный выпуск всех крупных новостроек первой пятилетки. Первый успех в бетонировании был достигнут бригадой т. Мисягина. Осенью 1930 г. и весной 1931 г. она производила по 150—180 замесов за смену⁸⁷. Но эти показатели вскоре были значительно превзойдены другими бригадами. В мае 1931 г. бригада бетонщиков т. Мовлева за семь часов работы дала 306 замесов⁸⁸, а в конце июня 1931 г. бригада бетонщиков, руководимая т. Слипченко, в присутствии делегатов Всесоюзного совещания по обмену опытом бетонирования, проводившегося непосредственно на стройке, дала 937 замесов⁸⁹.

Харьковские бетонщики делились своим опытом с рабочими других новостроек не только на Всесоюзном совещании. Они направляли передовиков производства в порядке так называемого «общественного буксира» на Магнитострой, Крамماشстрой и другие стройки. К ним приезжали строители из Ленинграда, Москвы и других городов учиться передовым методам работы.

Ветераны ХТЗ и поныне помнят прораба Д. М. Мельникова. Он отличался высокой требовательностью, умением в самых трудных условиях организовать работу, зажечь стремление к победе у рабочего коллектива. Рабочие с уважением называли его «железным прорабом». Это он в январе—феврале 1931 г., в морозы, доходившие до 30°, вместе с рабочими на громадной высоте устанавливал железный каркас в кузнечном цехе и при этом добился высокой производительности труда⁹⁰.

Высоких показателей производительности труда добивались на стройке ХТЗ и другие строительные рабочие: каменщики, плотники, чернорабочие. В июне 1931 г., в решающие дни начала монтажа и пуска завода, каменщик т. Микунис показал невиданную тогда в мире производительность труда, уложив 4385 кирпичей за смену⁹¹. Среди бригад плотников особенно выделялась бригада т. Митрошина, первая на стройке Харьковского завода перешедшая на хозрасчет. Благодаря правильной организации труда, эта бригада добилась значительного успеха. Вместо 14 ферм в течение 10 дней ею было установлено 28, вместо 925 погонных метров брусьев — 1600. Бригада перевыполняла свой встречный план на 35%⁹².

⁸⁵ ЦГАОР и СС, ф. 7952, оп. 8, д. 214, л. 84.

⁸⁶ Там же, ф. 374, оп. 1, д. 657, л. 27.

⁸⁷ «Труд», 7 мая 1931 г.; 14 мая 1931 г.

⁸⁸ «Правда», 21 мая 1931 г.; «Труд», 22 мая 1931 г.

⁸⁹ «Экономическая жизнь», 1 июля 1931 г.

⁹⁰ И. Н. Балтузевич. Указ. соч., стр. 61—62.

⁹¹ «Правда», 1 июля 1931 г.

⁹² «Правда», 20 мая 1931 г.

Производительные успехи, достигнутые Харьковским тракторостроем, явились результатом большой организаторской и воспитательной работы, проводимой партийной организацией стройки. Перед началом ударного, особого квартала 1930 г. партийный комитет пересмотрел расстановку коммунистов на участках, обязал каждого члена парткома быть организатором соревнования на определенных объектах. Выполняя постановление ЦК ВКП(б) от 21 марта 1931 г. «О партийной и массовой работе и подготовке кадров для Харьковского тракторостроя»⁹³, партийная организация строительства еще больше усилила воспитательную работу среди рабочих, мобилизуя их на успешное окончание стройки. Партийный комитет и партийные организации участков систематически стали контролировать ход подготовки кадров, заниматься вопросами рационализации, изобретательства и хозрасчета⁹⁴. В активную работу вовлекался более широкий круг коммунистов. Так, например, во время наиболее ответственных бетонных работ при сооружении литейного цеха было введено дежурство партактива непосредственно на участках⁹⁵.

Образцы трудовой доблести показывали и строители Челябинского тракторостроя. Самоотверженно трудилась молодежь, особенно комсомольцы. Они взяли шефство над ответственным участком стройки — механосборочным цехом. Отказываясь от выходных дней, комсомольцы часто работали по 10 часов в смену, вместо 8. Во время проведения одних лишь субботников они уложили 3240 м стен⁹⁶. В механосборочном цехе комсомольцы организовывали так называемые «бетонные вечера». После гудка, когда большинство строителей расходилось по домам, в механосборочном начинался новый рабочий день — «бетонный вечер». В течение нескольких часов комсомольцы работали сверх нормы. Бывало так, что в «бетонные вечера» укладывалось больше бетона, чем в обычные рабочие дни.

Замечательных результатов на стройке ЧТЗ добилась бригада бетонщиков, где бригадиром был Ф. Капралов, в прошлом артельщик. По примеру бетонщиков Харькова, бригада Капралова в середине июля 1931 г. при бетонировании литейного цеха дала 360 замесов за смену, а 27 июля — 509 замесов; до этого более 300 замесов ни одна бригада Челябинского тракторостроя еще не давала⁹⁷. В течение всего 1931 г. бригада Капралова все время выполняла план не ниже чем на 138%⁹⁸.

Хорошо работала на строительстве ЧТЗ бригада плотников, руководимая т. Мельниковым. Сначала это была также артель, состоявшая всего из семи человек. Ядро бригады составили бывшие бедняки и батраки. Завоевав авторитет среди рабочих, старая артель превратилась в бригаду, в которой уже работало 85 человек. Встречный промфинплан, выдвинутый бригадой т. Мельникова, был на 27,3% выше плана администрации. Бригада систематически его перевыполняла⁹⁹.

Большое влияние на рост производительности труда на строительстве ЧТЗ оказало внедрение хозрасчета в бригадах. Движение за хозрасчет началось в июне 1931 г. и быстро приняло широкий размах. К началу октября 1932 г. на стройке работала уже 241 хозрасчетная бригада, в их составе было 3600 рабочих¹⁰⁰. Весной 1932 г. количество участников хозрасчетных бригад достигает почти 5 тыс. человек¹⁰¹. Хозрасчетные бригады резко отличались от нехозрасчетных по результатам

⁹³ «Справочник партийного работника», вып. 8, М., 1934, стр. 415—417.

⁹⁴ Партийный архив Харьковского обкома КП Украины, ф. 87, оп. 1, д. 4, лл. 8, 58, 126, 163, 166, 167.

⁹⁵ Там же, д. 1, л. 38.

⁹⁶ М. Карцман. «Сталинец-60», М., 1933, стр. 11.

⁹⁷ Ф. Капралов. Челябинск обгоняет Америку, М., 1931, стр. 7—9.

⁹⁸ ЦГАОР и СС, ф. 7620, оп. 1, д. 504, лл. 39, 40.

⁹⁹ З. Краси́льщик. В борьбе за Челябинский тракторный, Свердловск—Москва, 1931, стр. 39.

¹⁰⁰ ЦГАОР и СС, ф. 7620, оп. 1, д. 504, л. 39.

¹⁰¹ Там же, д. 544, л. 6.

труда. Так, например, хозрасчетная бригада бетонщиков во главе с т. Мо-
наховым систематически выполняла план на 180% и более. Нехозрасчет-
ная бригада т. Быкова выполняла производственные задания только на
70—80%¹⁰². Организация хозрасчетных бригад сыграла большую роль
в борьбе за экономию материалов. Только за 1931 г. такими бригадами
была сэкономлена 191 тыс. руб.¹⁰³.

На строительстве новых объектов завода «Красный путиловец» многие
строители также показывали образцы ударного труда. Бригады каменщи-
ков т. Агафонова и т. Педкова добились двухтысячной кладки кирпича за
смену. Под руководством мастера т. Сахарова бригада монтажников за-
кончила монтаж мостового крана за шесть дней вместо 15. Бригада
т. Дейча вместо двух дней за одну ночь закончила монтаж карусельного
станка¹⁰⁴.

Вместе с рабочими самоотверженно трудились инженерно-технические
работники, руководители участков, производители работ. Все свои знания
и опыт отдавал делу успешной реконструкции завода «Красный путило-
вец» технический директор тракторного отдела инженер М. Л. Асатуров,
член партии с 1918 г. В течение девяти месяцев вместе с другими совет-
скими инженерами М. Л. Асатуров проделал огромную работу по разра-
ботке технологического процесса производства¹⁰⁵.

Строительство гигантов тракторостроения было в центре внимания
Коммунистической партии. ЦК ВКП(б), наряду с общими решениями
о работе промышленности, неоднократно рассматривал вопросы состоя-
ния работ по сооружению тракторных заводов.

Непосредственно на стройки выезжали руководители партии и прави-
тельства. Неоднократно в период создания тракторных заводов бывал на
стройках руководитель тяжелой промышленности Г. К. Орджоникидзе. Он
вникал во все мелочи, интересовался работой каждого участка. За несколь-
ко дней до пуска СТЗ, в начале июня 1930 г., на стройке побывал
М. И. Калинин. Осматривая гигантское сооружение, он беседовал со мно-
гими рабочими и инженерами. Выступая на многолюдном митинге в чу-
гунолитейном цехе, М. И. Калинин сказал, что «Сталинградский завод
является лучшей иллюстрацией тех целей, к которым стремится партия и
советская власть. Огромный завод мы построили для того, чтобы вы-
вести деревню из нищеты, чтобы русский крестьянин производил на базе
машинной техники столько, сколько производят передовые в техническом
отношении страны»¹⁰⁶. В сентябре 1931 г. на стройку ЧТЗ выезжал
К. Е. Ворошилов. После его посещения с новой силой развернулось социа-
листическое соревнование, улучшилась дисциплина, многие рабочие оста-
вались на стройке до конца пятилетки, усилилась борьба с обезличкой¹⁰⁷.
В мае 1932 г. здесь же на Челябинском тракторострое побывал В. М. Мо-
лотов. Он интересовался ходом выполнения постановления ЦК партии от
30 апреля 1931 г. о Челябинском тракторострое, бытом рабочих, работой
опытного завода. Вместе с партийной организацией и администрацией
стройки им были выработаны мероприятия, улучшающие ход строитель-
ства¹⁰⁸. Повседневную помощь получали рабочие тракторного отдела
«Красного путиловца» от С. М. Кирова, руководившего в то время Ленин-
градской партийной организацией. С. М. Киров часто бывал на заводе,
знал его нужды, помогал коллективу краснопутиловцев осваивать произ-
водство тракторов.

Создание тракторной промышленности потребовало больших капиталь-
ных затрат. На сооружение СТЗ по пятилетнему плану предполагалось

¹⁰² ЦГАОР и СС, ф. 7620, оп. 1, д. 504, л. 39.

¹⁰³ Там же, ф. 7620, оп. 1, д. 544, л. 6.

¹⁰⁴ «Известия», 21 сентября 1931 г.

¹⁰⁵ «Правда», 8 июня 1931 г.

¹⁰⁶ «За индустриализацию», 10 июня 1930 г.

¹⁰⁷ «Правда», 20 сентября 1931 г.

¹⁰⁸ «Правда», 14 мая 1932 г.

израсходовать 77 млн. руб.¹⁰⁹. Однако эта сумма была превышена более чем вдвое, так как пришлось прибегнуть к широкому импорту оборудования и в ходе проектирования увеличить производственную программу предприятия. Стоимость ЧТЗ вместе с рабочим поселком выразилась в сумме 390 млн. руб.¹¹⁰. Стоимость строительства ХТЗ по утвержденной ВСНХ СССР генеральной смете составила около 140 млн. руб.¹¹¹. К концу четвертого года первой пятилетки сумма, затраченная на реконструкцию «Красного путиловца» (главным образом на расширение производственных площадей тракторного отдела) превысила 55 млн. руб.¹¹².

В этих затратах на создание тракторной промышленности активное участие принимали все трудящиеся города и деревни. В исключительно короткие сроки, с превышением установленных сумм проходила подписка на займы индустриализации, выпускаемые правительством. На фабриках, заводах, в деревнях и колхозах организовывались добровольные сборы средств и отчисления на дело индустриализации. Сознательно идя на ограничение удовлетворения своих потребностей во имя индустриализации страны, трудящиеся демонстрировали этим свое единство с линией партии, свою готовность самоотверженно выполнять пятилетний план.

Создание тракторной промышленности было всенародным делом. Более ста заводов страны снабжали Харьковский тракторострой оборудованием и материалами¹¹³. Борьба за организацию производства тяжелых гусеничных тракторов велась не только на строительной площадке, которая была разбита в пяти километрах от старого Челябинска. В ней участвовали десятки тысяч рабочих других предприятий. Так, конструкции для механосборочного цеха изготовлялись московскими рабочими, для литейного — луганскими, для кузнечного — рабочими города Сталино. Рабочий коллектив Надеждинского завода освоил прокатку необходимого для ЧТЗ сорта стали, которая ранее ввозилась из-за границы. На многих заводах Урала рабочие добивались повышения качества материалов, направляемых Челябинскому тракторострою.

Труженики советской деревни очень интересовались ходом строительства заводов, которые должны были дать им необходимые сложные сельскохозяйственные машины. Они неоднократно посылали свои делегации на сталинградскую и другие стройки. Видя трудности и недостатки в строительстве заводов, крестьяне часто по своей инициативе собирали денежные средства и направляли их на стройки. «Мы, делегаты колхоза им. XII годовщины Октября Балашовского округа, — писали колхозники сталинградцам, — вносим двести рублей в фонд индустриализации страны на постройку тракторного завода»¹¹⁴. В ноябре 1929 г. на стройке СТЗ не хватало гравия для бетонных работ. Узнав об этом, крестьяне деревень Канаково и Успенка Армавирского округа бесплатно отгрузили и прислали тракторострою 20 вагонов гравия¹¹⁵.

Большую помощь оказали стройкам трудящиеся Челябинска, Сталинграда, Харькова и близлежащих сел. Отсюда черпалась рабочая сила не только на постоянную работу. По патриотическому почину населения этих городов и сел на строительных площадках было отработано много бесплатных часов. Знаменитый сорокадневник монтажа первенца пятилетки СТЗ начался при массовом участии в нем всех рабочих Сталинграда. Первый субботник на строительстве ЧТЗ состоялся в день

¹⁰⁹ «Пятилетний план народнохозяйственного строительства СССР», т. I, М., 1929, стр. 47.

¹¹⁰ К. П. Ловин. Указ. соч., стр. 3.

¹¹¹ ЦГАОР и СС, ф. 7620, оп. 1, д. 507, л. 2.

¹¹² «Отчет «Красного путиловца» рабочему классу и трудящимся всех стран», Л., 1933, стр. 9.

¹¹³ «За индустриализацию», 18 декабря 1930 г.

¹¹⁴ И. Пешкин. Две жизни Сталинградского тракторного, М., 1947, стр. 17.

¹¹⁵ А. П. Ветлугин и Ю. Б. Грозный. Указ. соч., стр. 17.

закладки завода — 10 августа 1930 г. В нем приняло участие более пяти тысяч рабочих. Особенно массовым было добровольное участие челябинских трудящихся в создании тракторного гиганта в 1932 г. Только с 1 по 16 апреля в субботниках участвовало около 12 тыс. человек¹¹⁶. В течение II и III кварталов 1932 г. в субботниках принимало участие около 35 тысяч рабочих и служащих городских организаций и Челябинского тракторостроя¹¹⁷.

Горячо откликнулась общественность Харькова на призыв партийных организаций помочь тракторострою. Только за декаду индустриализации (с 11 по 20 августа 1930 г.) в работах на стройке принимало добровольное участие 20 тыс. человек¹¹⁸. В период завершения строительства завода участие трудящихся Харьковщины в субботниках еще больше возросло. Бригада ВАТО, проверяя в мае 1931 г. готовность предприятия к пуску, писала: «Успех строительства завода обеспечен благодаря массовому энтузиазму. В последнее время ежедневно, кроме основных строительных рабочих, принимало участие (в строительстве) от одной до двух тыс. штурмовиков. Помощь оказывали подшефный полк, студенты, трудящиеся»¹¹⁹. Всего харьковчане отработали на строительстве 500 тыс. человеко-дней¹²⁰.

Своим самоотверженным, героическим трудом строители превзошли плановые наброски окончания постройки основных цехов. Механо-сборочный цех СТЗ был построен за 309 дней и кузнечный цех за 314 дней, тогда как по плану американской фирмы эти цехи должны были быть построены в течение 345 дней, а по плану тракторостроя — за 335 дней; строительство литейного цеха заняло 270 дней вместо 375 дней по американскому плану и 365 дней по плану тракторостроя¹²¹. Строители ХТЗ закончили строительство большого механо-сборочного цеха на 45 дней раньше, чем было предусмотрено по плану¹²². Успешно справлялись с расширением производственных площадей краснопутиловцы. Новые цехи создавались при непрекращавшемся производстве тракторов. Уже в мае 1930 г. были готовы два новых крупных цеха тракторного отдела: чугунолитейная мастерская и кузница; к концу 1930 г. была построена огромная механическая матерская, которая по своим размерам превосходила чугунолитейную и кузницу, вместе взятые¹²³.

Завершающим этапом сооружения предприятий является установка станков, механизмов, монтаж оборудования. Трудности этого этапа строительства тракторных заводов в годы первой пятилетки состояли прежде всего в том, что станки и механизмы были по преимуществу не отечественного производства. Оборудование СТЗ почти целиком было ввезено из-за границы (на него было затрачено 153 млн. руб. валюты). Валютные затраты на ХТЗ составили 67 млн. руб. Уменьшение затрат объясняется тем, что уже к началу строительства ХТЗ наше машиностроение и металлургия смогли принять более активное участие в создании второго гиганта. Строительство ЧТЗ превосходило по своему объему оба первые. Однако валютные затраты на его создание составляли всего 100 млн. руб. На создание всех трех тракторных гигантов было израсходовано примерно 320 млн. руб. валюты¹²⁴.

Опытных монтажников, знавших иностранное оборудование, было очень мало. Рабочие и инженерно-технические работники, посылавшиеся

¹¹⁶ «Правда», 19 апреля 1932 г.

¹¹⁷ ЦГАОР и СС, ф. 7620, оп. 1, д. 544, л. 3.

¹¹⁸ «За индустриализацию», 27 августа 1930 г.

¹¹⁹ ЦГАОР и СС, ф. 7620, оп. 1, д. 354, л. 32.

¹²⁰ С. Н. Блюменталь. Кадры ударного труда, М.—Л., 1933, стр. 18.

¹²¹ ЦГАОР и СС, ф. 7620, оп. 1, д. 463, л. 17; ф. 7952, оп. 8, д. 214, л. 91.

¹²² Там же, ф. 7678, оп. 1, д. 103, л. 24.

¹²³ См. «Известия», 12 ноября 1931 г.

¹²⁴ Д. Д. Мишустин. Внешняя торговля и индустриализация СССР, М., 1938, стр. 168.

для изучения тракторостроения за границу и накопившие там некоторый опыт, полностью удовлетворить потребности в кадрах монтажников не могли. Этим, однако, не исчерпывались трудности завершения строительства. Как правило, импортное оборудование поступало с большим опозданием. На СТЗ оборудование стало поступать в основном только в конце мая 1930 г., т. е. перед самым пуском завода. К 10 июня 1930 г. в механосборочный цех СТЗ прибыло только 368 из 634 станков первой очереди; в литейный цех к этому времени не прибыли еще формовочные машины; для кузнечного цеха задерживались штампы, изготовлявшиеся в Америке; к 12 кузнечным прессам не хватало моторов ¹²⁵. Оборудование на СТЗ продолжало прибывать и после пуска завода: еще в марте 1931 г. поступали и устанавливались станки ¹²⁶.

Поступление импортного оборудования для ХТЗ опаздывало в среднем на 2,5 месяца ¹²⁷. Партийный комитет строительства, а также городской комитет партии неоднократно отмечали неудовлетворительное поступление оборудования и ставили этот вопрос перед высшими хозяйственными органами ¹²⁸. Однако вплоть до окончания строительства станки и механизмы поступали на завод несвоевременно. На 30 июня 1931 г. из 2488 единиц оборудования было получено заводом только 1450 ¹²⁹. По ходу же строительства и монтажа к 1 июля 1931 г. все основные цехи должны были быть обеспечены оборудованием полностью. К началу 1933 г. из числа оборудования первой очереди для ЧТЗ из заказанных 3562 единиц поступило только 1784, или 50,1%, в том числе импортного — 1464 единицы (63,7%) и отечественного — 320 единиц (24,6%) ¹³⁰.

Перебои в поступлении машин из-за границы, а также задержки с получением отечественного оборудования и материалов затрудняли своевременное проведение монтажа, требовали более высоких темпов работы. Однако несмотря на все трудности, монтажники успешно справились со своей задачей. Наиболее активной и высокопроизводительной была деятельность рабочих коллективов на завершающем этапе строительства гигантов тракторной промышленности, особенно во время монтажа оборудования. Чтобы ускорить прибытие станков и механизмов на стройку, сталинградские строители по своей инициативе посылали своих представителей в новороссийский порт, куда прибывало оборудование, и там организовали ускоренную его разгрузку. В этой работе особенно отличались комсомольцы, они работали, невзирая на погоду и столько времени, сколько требовала обстановка. «Обычно разгрузка оборудования происходила так, — рассказывали молодые рабочие тт. Биргер и Фридман, — поздно ночью, когда мы все спали в бараке, вдруг прибегает кто-нибудь и кричит: — «Оборудование пришло!» Весь барак вскакивает, одевается, направляется к заводу. Идем мы с шумом и песнями. Работали на разгрузке и монтаже по 17 и более часов, но усталости не чувствовалось». С 24 мая по 3 июля 1930 г. комсомольцы разгрузили 144 вагона оборудования. Почти на 90% разгрузка и распаковка оборудования производилась молодежью ¹³¹.

4 мая 1930 г. производственная конференция строителей Сталинградского тракторного завода объявила ударный сорокодневник монтажа. Все работники завода от инженера до чернорабочего объявили себя ударниками. За несколько дней механосборочный цех совершенно преобразился.

¹²⁵ ЦГАОР и СС, ф. 7952, оп. 8, д. 215, л. 3.

¹²⁶ Там же, ф. 7678, оп. 1, д. 3, л. 5.

¹²⁷ Там же, ф. 7620, оп. 1, д. 354, л. 42; ф. 7678, оп. 1, д. 3, л. 143.

¹²⁸ Партийный архив Харьковского обкома КП Украины, ф. 87, оп. 1, д. 1, л. 80, ф. 87, оп. 1, д. 3, л. 42; ф. 69, оп. 1, д. 3, л. 58.

¹²⁹ «Известия», 2 июля 1931 г.

¹³⁰ ЦГАОР и СС, ф. 7620, оп. 1, д. 544, л. 3.

¹³¹ Там же, ф. 7952, оп. 8, д. 214, л. 107, 109.

К 26 мая в цехе было установлено 133 станка, а к 12 июня там было уже 300 станков и два сборочных конвейера¹³². Особенно отличился при установке оборудования такелажник т. Красавин¹³³.

Завершение сооружения и подготовка к пуску ХТЗ также проходили при большой производственной активности рабочего коллектива. Пуск тракторных заводов был праздником не только для их создателей, это было торжеством всего советского народа. Сталинградский тракторный завод был сооружен менее чем за год. 17 июня 1930 г. с его конвейера сошел первый трактор. Он был отправлен в Москву в подарок XVI съезду партии¹³⁴. Отмечая значение этого события, И. В. Сталин писал в те дни рабочим СТЗ: «50 тысяч тракторов, которые вы должны давать стране ежегодно, есть 50 тысяч снарядов, взрывающих старый буржуазный мир и прокладывающих дорогу новому, социалистическому укладу в деревне»¹³⁵.

Советское государство высоко оценило трудовой подвиг строителей СТЗ. К 1 мая 1930 г. ЦИК Союза ССР наградил коллектив строителей орденом Трудового Красного Знамени¹³⁶. 8 августа 1931 г. за особо выдающиеся заслуги в строительстве СТЗ были награждены орденами Ленина начальник строительства В. И. Иванов, главный инженер П. С. Каган, инженеры А. К. Горский, П. А. Герасимов, рабочие М. П. Ватулин, Н. Т. Козлов, Г. И. Титов, М. К. Бердииков, секретарь партийной организации стройки М. И. Сучков¹³⁷.

ХТЗ был построен за 15 месяцев. 1 октября 1931 г. в присутствии многих тысяч собравшихся председатель Украинского ЦИК Г. И. Петровский перерезал красную ленту перед большим конвейером ХТЗ. Орудийный зал оповестил о начале работы нового завода. Один за другим под несмолкаемое «ура», пение «Интернационала», звуки оркестров выехали на заводскую площадку первые 10 тракторов.

ХТЗ был пущен 1 июня 1933 г. На митинге в честь открытия завода присутствовало более 20 тыс. трудящихся. Кроме рабочих тракторострой и жителей города, были здесь и посланцы Казахстана, Дальнего Востока, Сталинграда, Харькова и других районов страны. Выступивший от имени правительства и ЦК партии М. И. Калинин горячо поздравил собравшихся с пуском предприятия, пожелал тракторозаводцам успехов в освоении новой техники. Ко времени пуска завода челябинцы уже изготовили первые 13 тракторов, которые демонстрировались в день начала работы предприятия.

Реконструкция тракторного отдела «Красного путиловца» закончилась в основном в октябре 1931 г., когда на заводе был установлен главный конвейер. В этом месяце средняя производительность тракторного отдела достигла 80 тракторов в сутки (по проекту средняя производительность тракторного отдела должна была составлять 65 тракторов)¹³⁸.

¹³² ЦГАОР и СС, ф. 7952, оп. 8, д. 214, л. 115.

¹³³ Первый молот такелажник Красавин установил за 180 часов, второй же молот — за 60 часов, третий — за 30 часов, в то время как по плану отводилось на установку 480 часов. Усовершенствовал процесс монтажа крана, он смонтировал его за 60 часов вместо 500 часов. «Самое лучшее производственное время на тракторном у меня было во время монтажа, — вспоминает т. Красавин. — Все стремление было для производства, как бы пустить завод, дать трактор к партсъезду. Это время, за годы работы, было самое яркое. Я никакой усталости не знал. Сутками не выходил с завода. Хотелось пустить новые цеха, новое оборудование, посмотреть, как пойдет работа» (ЦГАОР и СС, ф. 7952, оп. 8, д. 214, лл. 121, 122).

¹³⁴ Небезынтересна судьба первого трактора, выпущенного Сталинградским заводом. Прямо из Москвы он был направлен в Дубоветовскую МТС Сталинградской области. Там он проработал 20 лет. В настоящее время трактор находится в Музее революции СССР.

¹³⁵ И. В. Сталин. Соч., т. 12, стр. 234.

¹³⁶ «За индустриализацию», 1 мая 1930 г.

¹³⁷ «Правда», 9 августа 1931 г.

¹³⁸ «Известия», 12 ноября 1931 г.

Рабочие Краснопутильстроя выполнили годовую программу 1931 г. по реконструкции завода на 102,7%¹³⁹.

Многие из строителей тракторных заводов трудятся на них и до сих пор¹⁴⁰. На ЧТЗ в настоящее время работает примерно две тысячи человек, строивших этот гигант¹⁴¹. На ХТЗ — около 800 человек, работающих на предприятии со дня его основания¹⁴². На Сталинградском заводе насчитывается около тысячи ветеранов, более четверти века назад связавших свою судьбу с судьбой первенца пятилетки¹⁴³.

Нелегкой оказалась задача освоения созданных предприятий. Впервые в нашей стране предстояло освоить совершенно новую технику производства — массово-поточную конвейерную систему. Подготовленных кадров не хватало. Переходившие со строек и поступающие на заводы рабочие не имели соответствующей квалификации. Это в большей части была молодежь. Как отмечалось на I съезде профсоюза работников автотракторной и авиационной промышленности в марте 1931 г., на СТЗ 76% всех рабочих имели стаж работы на производстве менее года¹⁴⁴. Во всей автотракторной промышленности удельный вес рабочих с дореволюционным стажем составлял в 1932 г. только 15%, в то время, как, скажем, в хлопчатобумажной промышленности он равнялся 44,8%¹⁴⁵. Малый производственный стаж обуславливал и низкую квалификацию рабочих. Так, на ХТЗ в начале 1932 г. 61% рабочих имел первый, второй и третий разряды, 29% — четвертый и пятый и только 10% рабочих имели шестой и восьмой разряды¹⁴⁶.

Обучение кадров являлось одним из основных условий успешного освоения предприятий. Некоторые из прибывших на заводы направлялись в учебные комбинаты, школы ФЗУ, ШУМП (школы ученичества массовых профессий), создававшиеся при заводах. Вначале эти школы испытывали большие затруднения: не хватало помещений, подготовленных инструк-

¹³⁹ «Правда», 10 января 1932 г.

¹⁴⁰ И. С. Семеров, И. П. Запорожец, С. А. Мальчиков, И. Н. Велижанин пришли чернорабочими на стройку Челябинского гиганта. В настоящее время И. С. Семеров — начальник управления вспомогательных служб завода, И. П. Запорожец — начальник чугунолитейного цеха, С. А. Мальчиков — механик сталелитейного цеха, И. Н. Велижанин — председатель комиссии охраны труда завкома профсоюза (Текущий архив завкома профсоюза ЧТЗ — сведения на 15 декабря 1956 г.).

В 1931 г. пятнадцатилетним юношей начал работать обрубщиком в литейном цехе Харьковского тракторного завода А. А. Ридный. Вскоре он поступил учиться на вечерний машиностроительный рабфак. Через несколько месяцев его выдвинули бригадиром, а затем мастером обрубочного участка. Кончив рабфак, А. А. Ридный стал работать начальником обрубочного отделения. Затем без отрыва от производства окончил институт. В годы Отечественной войны А. А. Ридный работал на СТЗ, строил Алтайский тракторный завод. После освобождения Харькова от фашистов он восстанавливает свой родной ХТЗ. В настоящее время А. А. Ридный работает начальником литейного цеха.

В. П. Дикань, придя на завод весной 1931 г., имел уже пятилетний стаж токаря. Он научил токарному мастерству многих рабочих. Его ученики работают не только на ХТЗ, но и на заводах Урала, Сибири, Алтая. Работая токарем цеха приспособлений, В. П. Дикань является активнейшим изобретателем и рационализатором, постоянно совершенствует технологический процесс. Ему оказано большое народное доверие — он депутат Верховного Совета СССР.

В 1929 г. слесарем начал свой трудовой путь на СТЗ Б. Ф. Рябков. Без отрыва от производства он окончил институт, стал инженером. Не имея никакой специальности, пришел на завод в 1930 г. В. Ф. Макаров. Теперь он старший мастер тракторного цеха. В 1928 г. чернорабочим начал В. Б. Хохлов трудовой путь на строящемся СТЗ. Теперь он опытный мастер-сталевар. Не только на СТЗ, но и на многих предприятиях страны известно имя И. П. Иночкина, пытливого рационализатора и изобретателя. Он прибыл на СТЗ по путевке комсомола со многими сверстниками летом 1929 г. (См. «Сталинградская правда», 10 июля 1955 г.).

¹⁴¹ Текущий архив завкома профсоюза ЧТЗ.

¹⁴² «Правда», 3 октября 1956 г.

¹⁴³ «Сталинградская правда», 10 июля 1955 г.

¹⁴⁴ ЦГАОР и СС, ф. 7678, оп. 1, д. 2, л. 50.

¹⁴⁵ «Профсоюзная перепись 1932—1933 г.», М., 1934, стр. 12.

¹⁴⁶ ЦГАОР и СС, ф. 7620, оп. 1, д. 542а, л. 50.

торов, учебных пособий, станков, инструментов, имелись недостатки в бытовом устройстве учеников¹⁴⁷. Общеобразовательное и производственное обучение в этих школах улучшилось в результате реализации решения СНК СССР от 8 июня 1931 г. и постановлений ЦК ВКП(б) от 5 сентября 1931 г. и 25 августа 1932 г.¹⁴⁸. Вместе с тем увеличилось количество обучавшихся в школах ФЗУ и типа ФЗУ. К концу 1931 г. только в школах ФЗУ и ШУМП Сталинградского тракторного завода обучалось 1411 человек¹⁴⁹. Количество учащихся в учкомбинате Харьковского тракторного завода в 1932 г. увеличилось по сравнению с 1931 г. на 1433 человека¹⁵⁰.

Однако одни школы ФЗУ не могли удовлетворить потребность промышленности в квалифицированных кадрах. В условиях высоких темпов развития индустрии нельзя было ждать, пока учебные заведения подготовят нужное количество кадров. Подавляющему большинству прибывших на заводы приходилось учиться непосредственно на производстве. В помощь таким рабочим создавались различные курсы, кружки, организовывалось бригадное и индивидуальное ученичество. На СТЗ была создана сеть профтехкурсов, где обучение шло без отрыва от производства. К началу мая 1930 г. на этих курсах обучалось 2350 человек, из них 1200 человек было прислано по постановлению ЦК ВЛКСМ из Нижневолжского края и 1100 человек было набрано со строительства¹⁵¹. В 1931 г. сеть технических кружков на СТЗ значительно увеличилась, в мае 1931 г. их было уже 138 и занималось там более четырех тыс. рабочих¹⁵². Рабочие проявляли большое стремление к изучению новых машин и механизмов. За пять дней июня 1931 г. из пяти тыс. человек, работавших в механо-сборочном цехе, 3600 человек подали заявления с просьбой зачислить их на учебу¹⁵³. Для руководства кружками было выделено до 150 инженерно-технических работников, кружками также руководили 35 иностранных специалистов¹⁵⁴. Кроме того, в рабочем университете занималось 1500 рабочих и 450 техников¹⁵⁵.

В более благоприятных условиях по подготовке кадров тракторостроителей оказались ХТЗ и ЧТЗ, вступившие в строй позже. Они могли учесть опыт освоения производства на СТЗ, изучить станки и механизмы в работе. Еще до пуска своего завода харьковчане направили в Сталинград для обучения около 600 производственников¹⁵⁶. Кроме того, на других заводах, также шло обучение мастеров и квалифицированных рабочих: для ХТЗ на «Красном путиловце» готовилось 99 человек, на Харьковском паровозостроительном заводе — 31 человек и т. д., всего на разных заводах обучались 821 человек¹⁵⁷.

Партийные, профсоюзные и хозяйственные органы ХТЗ с начала пуска завода широко развернули поход за техническую вооруженность рабочих. Основной очаг технического воспитания рабочих был создан при учебном комбинате завода. Здесь, помимо ФЗУ, ШУМП и других форм обучения с отрывом от производства, была развернута широкая курсовая сеть. Число рабочих, посещавших курсы повышенного типа при учебном комбинате, составляло в 1931 г. 1300 человек. Это были рабочие, имевшие уже некоторую подготовку и готовившиеся стать в кратчайший срок

¹⁴⁷ ЦГАОР и СС, ф. 7678, оп. 1, д. 2, лл. 90, 97; д. 3, л. 152; ф. 374, оп. 15, д. 388, л. 182; ф. 374, оп. 16, д. 390, лл. 32, 33; ф. 7678, оп. 1, д. 63, лл. 153, 154; Партийный архив Харьковского обкома КП Украины, ф. 87, оп. 1, д. 4, лл. 166, 167; д. 6, л. 137.

¹⁴⁸ «Справочник партийного работника», вып. 8, стр. 350—359.

¹⁴⁹ ЦГАОР и СС, ф. 7620, оп. 1, д. 496, л. 88.

¹⁵⁰ Партийный архив Харьковского обкома КП Украины, ф. 87, оп. 1, д. 6, л. 137.

¹⁵¹ ЦГАОР и СС, ф. 7620, оп. 1, д. 927, л. 107.

¹⁵² Там же, ф. 7678, оп. 1, д. 60, л. 95.

¹⁵³ Там же, д. 21, л. 28.

¹⁵⁴ Там же, д. 6, л. 96.

¹⁵⁵ Там же, ф. 7620, оп. 1, д. 496, л. 88.

¹⁵⁶ Там же, д. 354, л. 56; ф. 7678, оп. 1, д. 108, л. 23.

¹⁵⁷ Там же, ф. 7678, оп. 1, д. 108, л. 23.

высококвалифицированными работниками. Кроме курсов повышенного типа, по цехам завода было создано 68 кружков технической пропаганды, которыми было охвачено более тысячи человек менее квалифицированных рабочих. В цехах был также организован ряд кружков со специальными уклонами по изучению технологии отдельных деталей станков и агрегатов¹⁵⁸.

Подготовка кадров для ЧТЗ началась с первых дней его строительства. Известная работа по подготовке кадров тракторостроителей была проделана на опытном заводе, который был пущен 7 ноября 1930 г. К 1 августа 1931 г. на опытном заводе работал 531 человек¹⁵⁹. Еще до пуска в ход основного завода здесь были организованы курсы мастеров, наладчиков и бригадиров¹⁶⁰. В работе опытного предприятия имелись, однако, очень серьезные недостатки. За период с ноября 1930 г. по март 1932 г. им было изготовлено всего 5 тракторов, при производственном плане на 1931 г. 100 тракторов¹⁶¹. Однако в качестве подготовительной ступени по обучению кадров опытный завод сыграл свою положительную роль.

Велико было значение для подготовки кадров тракторостроителей квалифицированных рабочих, направленных на новые предприятия по путевкам партии и профсоюзов. Более 230 рабочих с других заводов было откомандировано на Сталинградский завод (к пуску завода проводилась вербовка еще тысячи металлистов)¹⁶². На ХТЗ только с заводов Украины, согласно постановлению ЦК КП(б)У, было мобилизовано 1849 квалифицированных рабочих¹⁶³, кроме того, ВСНХ выделил 35 наладчиков с «Красного путиловца» и украинских заводов¹⁶⁴. Весной 1933 г. Наркомтяжпром направил на Челябинский завод 800 квалифицированных рабочих: 300 с заводов центральных районов СССР и 500 с заводов Урала¹⁶⁵.

Кадровые металлисты делились своим опытом с молодыми рабочими. Они руководили кружками техминимума, брали шефство над молодежью, обучая ее непосредственно в ходе работы. К весне 1932 г. в механосборочном, кузнечном, литейном и ремонтно-механическом цехах ХТЗ было заключено около 50 договоров на обучение 140 молодых рабочих кадровыми производственниками¹⁶⁶. В ремонтно-механическом цехе по инициативе рабочего т. Реута кадровые рабочие заключили между собой социалистический договор, обязавшись в течение 6 месяцев дать высокую квалификацию прикрепленным к ним рабочим¹⁶⁷. Такой метод подготовки кадров возможен только в условиях социалистической системы хозяйства. Здесь рабочий не боится открыть «секрет» своего мастерства. Ему не угрожает безработица.

В борьбе за овладение новой техникой особенно отличались комсомольцы. Комсомольцы ХТЗ организовали выпуск специальной многотиражки «В боях за новую технику». На ее страницах систематически освещался опыт передовиков производства, публиковались технические советы, критиковались дезорганизаторы и бракоделы.

В тракторном отделе «Красного путиловца» три четверти рабочих пришли в цехи в годы первой пятилетки¹⁶⁸. Здесь получила широкое

¹⁵⁸ «Известия», 13 марта 1932 г.

¹⁵⁹ ЦГАОР и СС, ф. 374, оп. 15, д. 390, л. 33.

¹⁶⁰ Там же, ф. 7678, оп. 1, д. 63, лл. 153, 154.

¹⁶¹ «Правда», 16 октября 1932 г.

¹⁶² ЦГАОР и СС, ф. 7620, оп. 1, д. 927, лл. 106, 107; ф. 374, оп. 1, д. 657, л. 28.

¹⁶³ Там же, ф. 7678, оп. 1, д. 108, л. 23; Партийный архив Харьковского обкома КП Украины, ф. 87, оп. 1, д. 4, л. 163.

¹⁶⁴ ЦГАОР и СС, ф. 3429, оп. 57, д. 296, л. 131.

¹⁶⁵ Там же, ф. 7297, оп. 1, д. 14, л. 93.

¹⁶⁶ ЦГАОР УССР, ф. 806, оп. 2, т. 1, д. 1007, л. 131.

¹⁶⁷ «Известия», 13 марта 1932 г.

¹⁶⁸ «Очет «Красного путиловца» рабочему классу и трудящимся всех стран», стр. 24.

распространение так называемая «школа у станка». Когда рабочий подходил к станку, то на простой схеме, висевшей там же, он мог получить ответы на все основные технические вопросы. На схеме были указаны особенности станка, объяснялись правила ухода за ним, способы смазки и настройки. Таких «школ у станка» к августу 1932 г. в тракторном отделе было более тридцати¹⁶⁹. Краснопутиловцы охотно делились своим опытом тракторостроения со сталинградцами и харьковчанами. У себя на заводе они подготовили немало квалифицированных рабочих для СТЗ и ХТЗ¹⁷⁰.

Интересную инициативу проявили рабочие Челябинского тракторостроя. По предложению бетонщиков бригады т. Монова была создана «Красная книга», куда записывались рабочие, пожелавшие остаться на постоянную работу на заводе. В книгу записывались только ударники, выполнявшие и перевыполнявшие нормы. Записавшиеся должны были пройти курсы переквалификации. К середине октября 1931 г. в «Красную книгу» записалось уже около 2000 лучших ударников стройки¹⁷¹.

Из-за недостатка своих кадров при освоении тракторных заводов приходилось обращаться к помощи иностранных специалистов. В течение второй половины 1930 г., в 1931—1932 гг. на Сталинградском заводе работало от 200 до 300 иностранных специалистов¹⁷². Они помогали нашим станочникам, кузнецам, литейщикам осваивать новую технику. Больше всего работало иностранцев в механо-сборочном, инструментальном и литейном цехах. Число иностранных специалистов, работавших в период освоения ХТЗ, колебалось от 200 до 300 человек¹⁷³. Привлекались иностранные специалисты и на ЧТЗ, но в значительно меньшем количестве.

Центральный Комитет партии постоянно следил за тем, как рабочие и инженерно-технические работники изучали зарубежный опыт. Только в течение года, с 16 августа 1930 г. по 16 августа 1931 г., ЦК ВКП(б) трижды рассматривал этот вопрос¹⁷⁴. В своих постановлениях Центральный Комитет подчеркивал необходимость правильного и эффективного использования иностранных специалистов, в первую очередь мастеров и инструкторов. Особое внимание уделялось в постановлениях Центрального Комитета вопросу создания надлежащих культурно-бытовых условий для приглашенных специалистов.

Реализуя эти указания ЦК ВКП(б), партийные, хозяйственные и профсоюзные органы на местах добивались лучшей организации передачи опыта иностранных специалистов. Партийные организации боролись против неправильного отношения некоторых рабочих и руководителей к делу использования иностранного опыта. Так, осенью 1931 г., в цехах Харьковского тракторного завода иногда можно было слышать: «Мы и без иностранцев обойдемся»¹⁷⁵. Партийный комитет завода разъяснил рабочим ошибочность таких высказываний, обратив внимание администрации и всей общественности предприятия на необходимость изучения опыта иностранных специалистов. Отмечая случаи невнимательного отношения к рационализаторским и изобретательским предложениям иностранцев, упущения в их культурно-бытовом обслуживании, партком завода добивался исправления этих недостатков¹⁷⁶.

¹⁶⁹ «Известия», 15 августа 1932 г.

¹⁷⁰ «За индустриализацию», 23 августа 1931 г.

¹⁷¹ «Известия», 21 сентября 1931 г.

¹⁷² ЦГАОР и СС, ф. 7678, оп. 1, д. 20, л. 113; ф. 7954, оп. 8, д. 214, л. 150, ф. 7620, оп. 1, д. 774, лл. 18, 67; ф. 7932, оп. 8, д. 217, л. 95; ф. 7620, оп. 1, д. 773, лл. 31—34.

¹⁷³ ЦГАОР УССР, ф. 806, оп. 2, т. 1, д. 405, лл. 1—3, 9—10; ЦГАОР и СС; ф. 7620, оп. 1, д. 774, лл. 20—21; «Известия», 19 декабря 1932 г.

¹⁷⁴ «Справочник партийного работника», вып. 8, стр. 414, 420, 428.

¹⁷⁵ ЦГАОР УССР, ф. 806, оп. 2, т. 1, д. 374, л. 54.

¹⁷⁶ Партийный архив Харьковского обкома КП Украины, ф. 87, оп. 1, д. 6, лл. 58—60, 321—323.

Широкое распространение и применение как своего, так и зарубежного передового опыта является необходимым условием успешного развития науки и техники. Тем более было правильным приглашение на тракторные заводы иностранных специалистов в пору создания новой для нашей страны отрасли промышленности.

Используя различные возможности, Коммунистическая партия и Советское государство заботливо растили новые кадры, создавали квалифицированный отряд тракторостроителей. Но на первых порах неподготовленность кадров давала себя еще знать. В период освоения предприятий из-за слабого знания рабочими техники допускалось большое количество поломок оборудования, особенно на СТЗ, который первым приступил к освоению производства. За один только сентябрь 1930 г. произошли поломки на 150 станках¹⁷⁷. В октябре — декабре 1930 г. простои из-за поломок станков на заводе составляли 122,5 тыс. человеко-часов¹⁷⁸. За первые четыре месяца 1931 г. было допущено более четырех тысяч случаев поломок станков¹⁷⁹.

Мешали успешному освоению заводов и серьезные недостатки в организации труда. Продолжалась текучесть рабочей силы. Главное управление автотракторной промышленности, отчитываясь перед ВСНХ за работу в 1932 г., указывало, что в течение года по Сталинградскому заводу было принято 15 006 человек, а уволено 15 855 человек. Не на много лучше обстояло дело и на ХТЗ. В 1932 г. там было принято 16 299 человек, а уволено — 13 990 человек¹⁸⁰. Большой помехой в работе предприятий являлись прогулы.

При непостоянном составе рабочей силы и большом количестве прогулов трудно было добиваться закрепления рабочих за определенными станками. Обезличка очень затрудняла нормальную работу предприятий. Текучесть и прогулы отрицательно сказывались на организации обучения кадров. Резкое снижение текучести и прогулов наступает только во второй пятилетке.

Наряду с недостатком жилищ одной из причин текучести рабочей силы было отсутствие разницы в оплате труда квалифицированного и неквалифицированного рабочего, уравниловка в области зарплаты. Распространенной формой уравниловки в годы первой пятилетки были так называемые производственные и производственно-бытовые коммуны. В годы революционной перестройки народного хозяйства и построения экономических устоев социализма естественными были поиски новых форм быта, стремление перестроить всю систему своих отношений. В производственно-бытовых коммунах (по данным обследования оргинструкторского отдела ЦК ВКП(б) крупных предприятий Москвы, Ленинграда, Днепрпетровска, Златоуста и др., а также по данным ВЦСПС и Госплана) в середине 1931 г. находились сотни тысяч рабочих¹⁸¹. Такие коммуны были созданы и на тракторных заводах. На ЧТЗ они появились, например, в конце 1930 г.¹⁸² Вот что рассказывал о коммунах т. Липкин, работавший помощником директора СТЗ по производственным совещаниям: «Большинство жило в коммунах. На заводе их было около 80... Устав в коммуне был такой: сколько бы в коммуне кто ни получал, все идет в общий котел, и распределяется по потребностям. В коммунах бывали случаи, когда люди не старались повышать своей квалификации»¹⁸³.

Для рабочих и особенно для молодежи не сразу стала понятной ненужность и вредность попыток «обобществить» потребление и быт. Но чем

¹⁷⁷ ЦГАОР и СС, ф. 7952, оп. 8, д. 214, л. 26.

¹⁷⁸ Там же, ф. 7678, оп. 1, д. 2, л. 43.

¹⁷⁹ Там же, д. 21, лл. 68, 69.

¹⁸⁰ Там же, ф. 7620, оп. 1, д. 168а, л. 43.

¹⁸¹ «Партийное строительство», 1931, № 15-16, стр. 12.

¹⁸² ЦГАОР и СС, ф. 7620, оп. 1, д. 456, л. 68.

¹⁸³ Там же, ф. 7952, оп. 8, д. 214, лл. 124, 125.

дольше существовали коммуны, тем очевидней становилась их несостоятельность. Уравниловка тормозила повышение специализации работников и рост производительности их труда. Она не создавала условий материальной заинтересованности у рабочих. 21 марта 1931 г. в постановлении ЦК ВКП(б) «О партийной и массовой работе в цехе и в бригаде»¹⁸⁴ была отмечена разноречивость оценок работы производственных коммун, ЦК партии поручил местным партийным органам изучить опыт работы производственных коммун. Вскоре партия осудила насаждение производственных коммун, извращавших социалистическую сущность соревнования.

Каждый шаг на пути освоения новых предприятий приходилось делать в упорной борьбе с трудностями. Для налаживания производства тракторов потребовались огромные усилия всех рабочих и инженерно-технических работников. На СТЗ первое время производственная программа не выполнялась. Согласно проектной мощности, СТЗ должен был ежедневно выпускать по 144 трактора. Но в течение июня 1930 г. было выпущено всего 8 тракторов, в июле — ни одного, в августе — 14 тракторов¹⁸⁵. Давала себя знать недостаточная слаженность работы цехов, особенно заготовительных, отсутствие четкого планирования и управления производством, слабая подготовка кадров. Вся страна была встревожена тяжелым положением на Сталинградском заводе. В зарубежной, особенно в американской, печати усердствовали злопыхатели. Потребовалось около двух лет напряженного труда, чтобы предприятие добилось выпуска такого количества тракторов, которое было установлено проектом.

В борьбе за ликвидацию недостатков в освоении Сталинградского завода важную роль сыграло выполнение постановления ЦК ВКП(б) от 26 сентября 1930 г. «О состоянии партийно-массовой работы на Сталинградском тракторном заводе»¹⁸⁶. По решению ЦК на завод было направлено 200 опытных партийных работников. Осуществляя решение ЦК и XVI съезда партии о повороте всей партийной работы лицом к производству, партийная организация завода укрепила парторганизации в цехах. Ряды коммунистов росли за счет лучших ударников. За период с октября 1930 г. по январь 1931 г. в партию вступило свыше 400 ударников. В марте 1931 г. в четырех основных цехах находилось 44% всего заводского партколлектива против 28% в октябре 1930 г.

В результате усиления партийно-организационной и воспитательной работы значительно выросла армия ударников. В то время как в конце сентября 1930 г. из числа работавших в основных цехах было 39% ударников, 1 января 1931 г. ударников было уже 68%. Количество ударных бригад за это время увеличилось со 105 до 343¹⁸⁷.

Для оказания помощи предприятию ЦК партии в апреле 1931 г. командировал на СТЗ Г. К. Орджоникидзе. Выполняя задание ЦК, Г. К. Орджоникидзе вместе со всем коллективом сталинградцев наметил пути устранения недостатков, имевшихся на заводе. По приказу ВСНХ, подписанному Г. К. Орджоникидзе 30 апреля 1931 г., зарплата рабочих СТЗ приравнивалась к более высокой зарплате рабочих завода АМО; устанавливался единый выходной день, что в некоторой мере способствовало ликвидации обезлички; рекомендовалось смелее осуществлять переход бригад на хозрасчет. Еще раньше приказом ВСНХ от 17 марта 1931 г. были намечены мероприятия по улучшению снабжения СТЗ стальными различными марок¹⁸⁸.

¹⁸⁴ «Справочник партийного работника», вып. 8, стр. 414—419.

¹⁸⁵ ЦГАОР и СС, ф. 5469, оп. 2, д. 244, л. 18.

¹⁸⁶ «Справочник партийного работника», вып. 8, стр. 409—411.

¹⁸⁷ «Правда», 1 апреля 1931 г.

¹⁸⁸ ЦГАОР и СС, ф. 7952, оп. 8, д. 216, лл. 40, 41, 42; ф. 3429, оп. 57, д. 292, лл. 214—216.

В апреле 1931 г. краснопутиловцы, вызвав на социалистическое соревнование своих товарищей по профессии, направили в Сталинград бригаду, которая оказала рабочим СТЗ практическую помощь в освоении производства.

Весной 1931 г. в Сталинград прибыла выездная бригада «Правды». Она помогла редакции многотиражной заводской газеты «Даешь трактор!». При содействии выездной бригады в июне 1931 г. на заводе была организована партийно-техническая конференция. Это была первая подобного рода конференция не только на СТЗ, но и в нашей стране. На конференции активно обсуждались многие важные вопросы работы завода. Особенное внимание было обращено на работу заготовительных цехов, на необходимость создания задела, на улучшение транспортировки деталей и организацию конвейерной системы. Конференция решительно осудила настроения некоторых специалистов, отрицавших значение социалистического соревнования и ударничества при поточном производстве. Также были осуждены попытки отрицать роль рационализаторского и изобретательского движения в условиях поточно-конвейерной системы. Партийно-техническая конференция разработала конкретный план ликвидации неполадок в каждом цехе¹⁸⁹.

По примеру СТЗ партийно-технические конференции, как новая форма партийно-массовой работы по овладению техникой, получили распространение и на других предприятиях страны.

В середине мая 1931 г. на Сталинградский завод выехала бригада ЦК ВЛКСМ во главе с секретарем ЦК А. В. Косаревым. Эта бригада вместе с комсомольцами-активистами провела большую работу по укреплению комсомольских организаций, по повышению их роли на производстве. Бригада ЦК комсомола помогла молодежи завода разобраться в вопросе о роли производственно-бытовых коммун, содействовала изживанию уравнилельных настроений.

Отвечая на заботу партии и правительства, на ту всеобщую помощь и поддержку, которая им оказывалась, сталинградцы уже в мае 1931 г. добиваются некоторого улучшения в работе. В апреле ими было выпущено 806 тракторов, а в мае — 1523 трактора. В июне СТЗ выпустил 1511 тракторов¹⁹⁰. Эти месяцы имели для завода громадное значение. Несмотря на некоторый спад производства в июле, стало ясно, что завод становится на путь роста, что технические затруднения начали изживаться.

Борясь с текучестью рабочей силы, уравниловкой и обезличкой, администрация СТЗ и общественные организации к осени 1931 г. добились определенных сдвигов. В то время как в мае 1931 г. слесарь шестого разряда получал 130—140 руб., в октябре его заработок поднялся до 280 руб. Введение сдельщины и ликвидация обезлички еще больше способствовали росту заработной платы. Улучшились жилищные условия: были достроены 30 домов, заканчивалось строительство еще 52 стандартных домов. Хотя потребность в жилплощади могла быть пока удовлетворена только наполовину, но налицо были уже большие достижения в этом деле. Питание рабочих обеспечивалось теперь фабрикой-кухней, производительность которой равнялась 37 тыс. обедов в день. Были открыты диспансер, кинотеатр, яхтклуб, улучшилось сообщение между городом и заводом¹⁹¹.

Партийная и профсоюзная организации вместе с заводоуправлением, руководствуясь указаниями ЦК ВКП(б), в частности, претворяя в жизнь мероприятия, намеченные совещанием хозяйственников в июне 1931 г., мобилизовали рабочих завода на переход к более высоким формам организации труда. Многие бригады переходили на хозрасчет. Первой пере-

¹⁸⁹ ЦГАОР и СС, ф. 7952, оп. 8, д. 216, лл. 47—51.

¹⁹⁰ Там же, л. 45.

¹⁹¹ «Шесть условий тов. Сталина на Сталинградском тракторном», М., 1932, стр. 42—43.

шла на хозрасчет бригада П. Московченко из кузнечного цеха. За ней — бригады т. Муравенко и т. Дубинина из литейного цеха и другие. И хотя некоторые из бригад еще не всегда выполняли производственную программу, но уже значительно улучшили свои производственные показатели¹⁹².

Ударники завода наиболее наглядно и убедительно доказывали важность и жизненность хозяйственного расчета. Хозрасчетные бригады смело становились на путь ликвидации обезлички. Сталинградский тракторный завод одним из первых повел борьбу с обезличкой. Закрепление рабочих за рабочим местом приобрело широкий размах к началу IV квартала 1931 г.¹⁹³ Там, где упразднялась обезличка, производительность труда заметно росла.

Вся совокупность мер, направленных на улучшение работы Сталинградского завода, еще более напряженный и героический труд рабочего коллектива принесли победу. 24 сентября 1931 г. завод впервые выпустил 100 тракторов за день. В течение сентября сталинградцами был выпущен 2151 трактор¹⁹⁴. Начиная с этого месяца, завод уверенно шел к освоению проектной мощности. Дав обязательство достигнуть к 1 мая 1932 г. выпуска 144 тракторов в день, коллектив сталинградцев значительно повысил производительность труда. В I квартале 1932 г. производительность труда на заводе выросла по сравнению с первым кварталом 1931 г. на 76%. Себестоимость трактора в течение первого квартала 1932 г. понизилась на 20%¹⁹⁵. В первые месяцы 1932 г. на заводе уже прекратилась лихорадочная беготня за дефицитными деталями, как это было раньше, заготовительные цехи стали своевременно снабжать ими механо-сборочный цех. Значительно улучшил работу инструментальный цех. Он в марте 1932 г. перекрыл проектную мощность, изготовив вместо 16 тыс. разных инструментов — 18 тыс.¹⁹⁶. В цехе силами рабочих впервые в Советском Союзе было построено несколько сложных специальных станков, что освободило завод от импорта некоторых видов инструментов.

Завод уверенно шел на подъем. К концу 1931 г. Сталинградский завод дает уже по 120 тракторов в день. 20 апреля 1932 г. он впервые достиг проектной мощности, выпустив 144 трактора. Рост выпуска тракторов на этом не прекратился. К концу апреля с большого конвейера стало сходить по 150 тракторов в сутки.

Несмотря на то что период освоения предприятия был очень длительным, достижение проектной мощности на СТЗ было большим успехом советского рабочего класса, имевшим огромное значение для развития всей нашей страны.

За выдающиеся заслуги в борьбе за овладение новой техникой и новым производством Советское правительство 17 мая 1932 г. наградило 29 инженеров, рабочих и руководящих работников СТЗ орденами Ленина. В числе награжденных были особо отличившиеся ударники К. Е. Фидина, П. П. Московченко, Ф. А. Долотов, И. Н. Кубасов, П. Т. Урова и другие. За организацию соревнования на заводе орденом Ленина была награждена заводская многотиражка «Даешь трактор!»¹⁹⁷.

¹⁹² Бригада т. Жаркова из механо-сборочного цеха в сентябре 1931 г. выполнила программу только на 72%, в декабре — на 98%, а за первую половину января 1932 г. — на 99,5%. В бригаде т. Фадеевой из литейного цеха до хозрасчета производственное задание выполнялось на 50—80%, после перехода на хозрасчет бригада добилась выполнения производственной программы на 120%. Бригада т. Фроловой, также из литейного цеха, добилась особенно высоких показателей: за октябрь она выполнила программу на 118%, за декабрь — на 150%. После введения хозрасчета значительно улучшили свою работу бригады тт. Залепаева, Царева, Силакова, Фалкова, Герасимова и многие другие. (ЦГАОР и СС, ф. 7678, оп. 2, д. 159, лл. 63, 66, 71, 77, 79, 81, 99, 104).

¹⁹³ ЦГАОР и СС, ф. 7678, оп. 2, д. 97, л. 2.

¹⁹⁴ «Правда», 23 октября 1931 г.

¹⁹⁵ «Правда», 22 апреля 1932 г.

¹⁹⁶ «Правда», 24 апреля 1932 г.

¹⁹⁷ «Правда», 20 мая 1932 г.

Изучая опыт СТЗ, самоотверженно трудились над освоением новой, сложной техники рабочие и других тракторных заводов. В 1932 г. количество соревнующихся на Харьковском тракторном заводе составляло около 80%¹⁹⁸. Партийные и хозяйственные органы завода уделяли много внимания передовым методам труда. Еще до пуска предприятия, 30 июля 1931 г. партийный комитет принял решение о проведении среди рабочих разъяснительной работы о значении хозрасчета. Уже в первый месяц работы завода, в октябре 1931 г., там работало 24 хозрасчетных бригады, которые охватывали 224 рабочих. Из месяца в месяц количество хозрасчетных бригад на заводе увеличивалось. По решению парткома завода для помощи партгруппоргам в бригады были посланы члены цеховых комитетов и заводского партийного комитета. Был организован обмен опытом лучших хозрасчетных бригад¹⁹⁹. В середине марта 1932 г. на заводе было уже 258 хозрасчетных бригад, куда входило 2569 рабочих. Хороших производственных показателей добились хозрасчетные бригады кузнечного цеха. В феврале 1932 г. бригады этого цеха, возглавляемые тт. Чокаревым и Старовойтовым выполнили программу на 145%, экономив заводу 1184 руб. Бригада т. Корнеева в том же месяце выполнила производственное задание на 214%²⁰⁰.

В июле 1932 г. харьковских тракторостроителей посетили В. М. Молотов и Л. М. Каганович, а в октябре того же года на завод приехал М. И. Калинин. Руководители партии и правительства побывали в цехах, беседовали с рабочими, выступали на собраниях. Их советы помогли коллективу тракторного гиганта в освоении нового производства²⁰¹. Рабочие завода с еще большей энергией включились в социалистическое соревнование, боролись за внедрение хозрасчета. К годовщине пуска завода (к 1 октября 1932 г.) все хозрасчетные бригады, количество которых к этому времени возросло до 442, дали за 7 месяцев экономии на 225 тыс. рублей²⁰².

Без особых рывков и лихорадки пускового периода уверенно овладели харьковчане сложным технологическим процессом. В то время как в IV квартале 1931 г. было выпущено 977 тракторов, в IV квартале 1932 г. уже было изготовлено 4350 машин²⁰³.

Учет ошибок и недостатков пускового периода, имевших место на СТЗ, дал положительные результаты. Сталинградским тракторостроителям потребовалось 17 месяцев, чтобы добиться бесперебойного выпуска 100 тракторов в день. Харьковчане такой же производительности добились за 7 месяцев.

Этот выдающийся успех был высоко оценен Советским правительством, наградившим коллектив завода орденом Ленина²⁰⁴. К 1933 г. ХТЗ достиг проектной мощности.

Крупных успехов добился также коллектив «Красного путиловца». Производственная программа первого года пятилетки по тракторостроению им была успешно выполнена. Осуществляя реконструкцию, завод уже во втором году пятилетки смог значительно увеличить выпуск тракторов. Согласно заданию правительства «Красный Путиловец» должен был выпустить в этом году 10 тыс. тракторов. По инициативе партийной организации, краснопутиловцы выступили со встречным планом дать стране 12 тыс. машин. Решением парткома была создана бригада из инженеров-коммунистов, которая проверила пропускную способность оборудования,

¹⁹⁸ ЦГАОР и СС, ф. 7620, оп. 1, д. 168а, л. 48.

¹⁹⁹ Партийный архив Харьковского обкома КП Украины, ф. 87, оп. 1, д. 4, лл. 8, 119.

²⁰⁰ ЦГАОР и СС, ф. 7678, оп. 2, д. 159, л. 122, 123.

²⁰¹ «Правда», 10 июля 1932 г.; «Правда», 21 октября 1932 г.

²⁰² «Правда», 2 октября 1932 г.

²⁰³ Сб. «Тяжелая промышленность СССР от XVI к XVI съезду ВКП(б) за 1930—1933 г.», М.—Л., 1934, стр. 153.

²⁰⁴ «Правда», 26 мая 1932 г.

выявила возможность кооперирования с другими ленинградскими заводами. В то время для изготовления 12 тыс. тракторов требовалось импортных деталей на 2,5 млн. руб. золотом. Большой заслугой партийной организации явилась ее инициатива в освобождении завода от импорта деталей²⁰⁵. С 1932 г. путиловцы все части и механизмы тракторов стали изготавливать сами.

11 июня 1931 г. краснопутиловцы выпустили юбилейный 25-тысячный трактор. Высокая производственная активность царила в тракторном отделе в конце 1931 — начале 1932 г. Среди рабочих тракторного отдела было более 70% ударников. Там работали 372 хозрасчетных бригады, многие из которых выполняли задания на 160—190%²⁰⁶. Производственная программа второго года пятилетки была перевыполнена. Страна получила от «Красного путиловца» 12 095 тракторов²⁰⁷. 1 мая 1932 г. руководство завода рапортовало правительству о выполнении предприятием своей первой пятилетки в 3 года и 7 месяцев. По тракторам пятилетка была перевыполнена на 11%. Себестоимость продукции снизилась на 33,7%, вместо 31,9%, намеченных по плану²⁰⁸. За последние два года первой пятилетки и за 1933 г. заводом было выпущено 38 785 тракторов вместо 33 980 по плану²⁰⁹.

Заводу «Красный путиловец» в истории советского тракторостроения принадлежит выдающаяся роль. Заслуга его рабочих и инженеров состоит не только в том, что они впервые в нашей стране освоили массовое производство тракторов, но и в том, что они приняли активное участие в создании тракторной промышленности в СССР в годы первой пятилетки. Их опыт, их помощь Сталинградскому, Харьковскому и Челябинскому тракторным заводам дали возможность коллективам этих предприятий успешнее освоить тракторостроение²¹⁰.

В борьбе за создание тракторного машиностроения большую роль сыграло рационализаторское и изобретательское движение. Принимая первый пятилетний план, XVI партийная конференция особенно подчеркивала, что «без дальнейшего *внедрения научно-рационализаторских методов* во все отрасли производства, планирования и управления будет в высшей степени затруднено действительное выполнение стоящих перед страной задач»²¹¹. Исходя из указаний конференции, рационализаторскому движению был придан более организованный характер. Рабочие и инженерно-технические работники тракторных предприятий с первых лет их существования активно участвовали в движении рационализаторов и изобретателей. В 1930 г. поступило 3521 рационализаторское предложение от работников автотракторной промышленности, в 1931 г. было подано уже 14 325 предложений. Число принятых предложений в 1931 г. возросло по сравнению с 1930 г. в 3,4 раза. Заметно выросла в связи с этим и сумма экономии. В то время как в 1930 г. она была равна 1656 тыс. руб., в 1931 г. уже составила 4760 тыс. руб.²¹². Почти 30 тысяч предложений было внесено работниками автотракторной промышленности в 1932 г.²¹³. От внедрения рационализаторских предложений только на Харьковском и Сталинградском тракторных заводах в 1932 г. была получена экономия в сумме более 8 млн. руб.²¹⁴.

²⁰⁵ «Правда», 8 июня 1931 г.

²⁰⁶ Е. Елегин. Дело чести, дело славы, дело доблести и геройства, М., 1933, стр. 85, 104.

²⁰⁷ «Известия», 15 ноября 1931 г.

²⁰⁸ «Правда», 1 мая 1932 г.

²⁰⁹ «Отчет «Красного путиловца» рабочему классу и трудящимся всех стран», стр. 14.

²¹⁰ Производство тракторов на заводе «Красный путиловец» было прекращено в апреле 1951 г.

²¹¹ «КПСС в резолюциях и решениях...», ч. II, стр. 480.

²¹² ЦГАОР и СС, ф. 7678, оп. 2, д. 166, лл. 36—37.

²¹³ Там же, л. 85.

²¹⁴ Там же, ф. 7610, оп. 1, д. 898, лл. 1, 26; д. 894, л. 15.

В рационализаторстве и изобретательстве принимала участие большая армия рабочих и инженеров. На Сталинградском заводе в течение 1932 г. работало около 70 ячеек изобретателей, охвативших до трех тысяч членов общества изобретателей²¹⁵. На Харьковском заводе было более двух тысяч, на «Красном путиловце» около трех тысяч рационализаторов и изобретателей²¹⁶. Этот многочисленный отряд активно содействовал становлению отечественного тракторостроения, помогал освобождению страны от иностранной зависимости.

Досрочное выполнение первого пятилетнего плана ознаменовалось крупными победами в развитии народного хозяйства. Подводя итоги пятилетки и отмечая достигнутые успехи в создании новых отраслей промышленности, И. В. Сталин заявил от имени партии: «У нас не было тракторной промышленности. У нас она есть теперь»²¹⁷. Это был замечательный результат самоотверженного труда советских людей, неуклонного осуществления нашей партией ленинской политики индустриализации. Как всегда не оправдались злобные «предсказания» наших врагов за рубежом. Вступившие в строй тракторные заводы уже в годы первой пятилетки дали стране более 100 тыс. тракторов²¹⁸.

Подавляющее большинство тракторов (50 640) было сделано на советских заводах в последний год пятилетки²¹⁹. Следует указать, что отдельными авторами допускаются неточности в этом вопросе. Так, Б. Абрамов пишет: «К началу сплошной коллективизации сельского хозяйства страна располагала промышленностью, выпускавшей сотни тысяч сельскохозяйственных машин, десятки тысяч тракторов»²²⁰. Это не соответствует действительности. «Десятков тысяч тракторов» к началу сплошной коллективизации наша промышленность еще не выпускала. Даже в 1929/30 г. было изготовлено только 9097 тракторов²²¹, не говоря уже о более раннем периоде.

Ранее, до создания тракторной промышленности, наше государство было вынуждено тратить большие суммы валюты для приобретения тракторов за границей. Всего за период с 1923/24 по 1932 гг. советская страна затратила на импорт тракторов более одного миллиарда рублей²²². В 1932 г. ввоз тракторов из-за границы прекращается. Страна освобождается от импортной зависимости.

Освоение заводов тракторной промышленности не заканчивается в годы первой пятилетки. ЧТЗ был пущен в 1933 г. Во второй пятилетке все созданные заводы не только достигают проектной мощности, но и осуществляют переход к производству более совершенных машин. Опыт работы первых тракторных предприятий позволил в дальнейшем значительно расширить тракторостроение, создать новые мощные тракторные гиганты. Производство тракторов все время увеличивалось. За годы второй пятилетки было выпущено уже 444,2 тыс. тракторов (без садово-огородных). Тракторный парк социалистического сельского хозяйства вырос к концу 1940 г. до 531 тыс. машин²²³.

В развитии хозяйственной и политической жизни нашей страны организация отечественного тракторостроения имела большое историческое значение. Создание тракторной промышленности позволило значительно увеличить поставку тракторов сельскому хозяйству, обеспечило переход

²¹⁵ ЦГАОР и СС, ф. 7678, оп. 2, д. 164, лл. 71—84.

²¹⁶ «Изобретатель», 1932, № 11—12, стр. 31.

²¹⁷ И. В. Сталин. Соч., т. 13, стр. 178.

²¹⁸ «Социалистическое строительство СССР», 1934, стр. 51.

²¹⁹ Там же.

²²⁰ Б. Абрамов. Партия большевиков — организатор борьбы за ликвидацию кулачества как класса, М., 1952, стр. 58.

²²¹ «Социалистическое строительство СССР», 1934, стр. 51.

²²² Д. Д. Мишустин. Указ соч., стр. 168.

²²³ «Народное хозяйство СССР». Статистический сборник, М., 1956, стр. 75, 144.

его на новую материально-техническую базу. К концу второй пятилетки трактор становится уже основным элементом материально-технической базы сельского хозяйства. В то время как весной 1933 г. тракторами было произведено только 22% вспашки под яровые культуры, весной 1937 г. ими было уже поднято 73,9% посевных площадей²²⁴.

Рост социалистической индустрии создал условия для развития новых форм смычки между городом и деревней, для социалистической перестройки сельского хозяйства. Кроме старых форм экономической смычки, осуществлявшейся главным образом по линии торговли, появились новые формы смычки сельского хозяйства и промышленности, при которых промышленность стала все в большей мере удовлетворять производственные нужды сельского хозяйства. Усиленное снабжение деревни сложными сельскохозяйственными машинами, тракторами содействовало становлению социалистического способа производства в сельском хозяйстве, делу упрочения союза рабочего класса и крестьянства на новой, высшей производственной основе, превращению СССР из отсталой аграрной страны в мощную индустриально-колхозную державу.

²²⁴ «МТС во второй пятилетке», М.—Л., 1939, стр. 83.

