

ВИРОБНИЦТВО МАЛОПОТУЖНИХ ТРАКТОРІВ У ХАРКОВІ в середині ХХ ст.

Писарська Н.В.

НТУ «Харківський політехнічний інститут» (м. Харків)

З початку ХХ ст. у Харкові поступово формується один із найбільших центрів тракторобудування в Україні. Провідними підприємствами цієї галузі стають Харківський тракторний завод ім. С. Орджонікідзе (ХТЗ) – нині Харківський тракторний завод та Харківський трактороскладальний завод (ХТСЗ) – нині ТОВ Завод самохідних шасі. Продукція цих заводів відома і сьогодні. Створений як основне підприємство тракторобудівної промисловості, ХТЗ поступово передав частину виробництва до новоствореного ХТСЗ, який, у свою чергу, стає підприємством, зорієнтованим на виготовлення тракторів для дрібних сільських господарств, саме це дає змогу продукції цього підприємства і зараз триматися на ринку. Часткова передача виробництва була зумовлена недостатньою кількістю робочих площ та поступовим збільшенням замовлення кількості тракторів.

Постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1949 р. та Ради Міністрів УРСР та ЦК КП(б)У від 25 жовтня виробництво ХТЗ-7 у розробці якого брали участь конструктори ХТЗ та ХТСЗ (головний конструктор – М.Г. Зубарєв), передбачено організувати наступним чином – складання на ХТЗСШ (на базі колишнього 10-го авторемонтного заводу Міністерства збройних сил), а виготовлення деталей та вузлів – на 82 заводах [1, арк. 63].

З 82 заводів виготовляли деталі та вузли 33 підприємства радної промисловості та 8 республіканської та місцевої промисловості, розташовані у Харківській області, а інші – Київській, Сталінській (Донецькій), Ворошиловградській (Луганській), Дніпропетровській та інших областях. Крім того, Рада Міністрів СРСР зобов'язала Міністерства автотракторної та хімічної промисловості надати до трактора ХТЗ-7 97 найменувань деталей та агрегатів. На початковому етапі використовувалися тимчасові площі для складання тракторів, однак уже на початку 1950 р. відбулася реконструкція старого обладнання, а також встановлення 73 нових металорізальних верстатів [1, арк. 63].

На заводі проводилися роботи з виготовлення нестандартного обладнання. Однак, на початковому етапі своєї діяльності завод не міг вийти на проектну потужність через низку вузлів та крупних деталей, що заводисуміжники мали надати у порядку кооперації. Зокрема, завод «Більшовик» (м. Київ) попри план надати 250 передніх мостів у першому кварталі 1950 р. за фактом не надав жодного. Завод ім. 20-річчя Жовтня (Ворошиловград) що мав надати у четвертому кварталі 1949 р. – 200 блоків, а у першому кварталі 1950 р. – 250 також не надав жодного блока. Подібна ситуація склалася і на Краснолуцькому механічному заводі, а також на Дніпропетровському автомобільному та Мотоциклетному заводі (м. Київ). Проте, уже на початку 1951 р. вдалося налагодити надходження необхідних деталей та вузлів для

складання ХТЗ-7 [1, арк. 63].

Садово-городній трактор ХТЗ-7 з бензиновим двигуном потужністю 12 к. с. і силою тяги на кріюці 0,6 тон поступово був удосконалений. Згодом, у 1955 р., ХТЗ освоєє виробництво тракторів ДТ-14 з одноциліндровим дизельним двигуном потужністю 14 к. с. За період з 1955 по 1958 рр. було випущено понад 46 тисяч таких тракторів. У 1960 р. виробництво тракторів зросло до 88 тисяч фізичних одиниць. Якщо порівняти з 1950 р., то це буде приблизно в 3,9 разів більше. Тракторний парк республіки становив 182, 4 тисяч машин, або за вказані 10 років збільшився в 1,85 рази [2, с. 246–248].

Отже, розпочате у Харкові в середині ХХ ст. виробництво малопотужних тракторів виявилось досить важливим для сільського господарства України. Проте, попри успіхи у виробництві, відкриття нового заводу та розширення модельного ряду тракторів, помітними були і суттєві недоліки, які згодом призвели до занепаду галузі тракторобудування як такої. За даними архівів, налагодження виробництва шляхом кооперації було вкрай складним та малоефективним, оскільки існували проблеми з надходженням необхідних деталей що, у свою чергу, призводило до простою виробництва. Слід сказати, що з цих причин керівництво ХТЗ мало на меті перехід до самостійного виготовлення усіх необхідних деталей та вузлів.

Джерела та література

1. ДАХО, ф. 2, оп. 4, спр. 371, 94 арк.
2. Сільське господарство України – від минулого до сьогодення: у 4 т. / [М. В. Зубець, В. І. Власов, І. В. Годунов та ін.]. – К., 2005. – Т. 2: Від становлення земельних відносин до комплексної механізації виробництва. – 280 с.

ОСВІТНЬО-ПРОСВІТНИЦЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ КООПЕРАТИВНИХ ШКІЛ

Підгайна Т.М.

Національна наукова сільськогосподарська бібліотека НААН (м. Київ)

У 1918 р. з метою поширення знань з організаційно-господарської кооперативної діяльності відбувалися численні кооперативні курси при союзах. Переважно вони мали короткотерміновий характер, але подекуди перетворювалися на постійні освітні заклади.

Прикладом є кооперативна школа, відкрита до 50-річчя української кооперації Київським кредитним союзом кооперативних установ 1 жовтня 1918 р на підставі Статуту, затвердженого Міністром народної освіти М.П. Василенком. Вона мала на меті надавати кооперативну освіту селянам і виховувати свідомих кооперативних діячів. Її учні за три роки свого виховання в школі повинні вивчити і практично ознайомитися з усіма галузями кооперації – кредитній, споживчій, сільськогосподарській.

Слід зазначити, що до школи приймалися учні віком від 16 до 21 року. Освітній ценз для абітурієнта – не нижче початкової школи або необхідно витримати відповідні іспити. Повний курс навчання складав 3 роки, з розподілом на два півріччя. Перше починалося 15 вересня (1 жовтня 1918 р.), а