

розповсюдження баз даних науково-технічної інформації в Україні / В. І. Кожевський, В. М. Лещенко // Реєстрація, зберігання і обробка даних. – 1999. – Т. 1. – № 1. – С. 104–109. 7. Петров В. В. Доклад, представленный на Общее собрание НАН Украины 13 мая 2010 года / В. В. Петров // Реєстрація, зберігання і обробка даних. – 2010. – Т. 12. – № 2. – С. 8–11. 8. Ануфриев Н. В. Система гарантированной доставки цифровых данных через спутниковый канал Syrus Satellite Delivery System / Н. В. Ануфриев // Теле-Спутник. – 2002. – Т. 2. 9. 60-річчя члена кореспондента НАН України В. В. Петрова // Реєстрація, зберігання і обробка даних. – 2000. – Т. 2. – № 2. – С. 3–6. 10. Реєстрація, зберігання та обробка даних. – 1999. – Т. 1. – № 1. – С. 136 с. – С. 2. 11. Додонов О. Г. Про концепцію інформаційної безпеки України / О. Г. Додонов, М. Г. Кузнєцова, О. С. Горбачик // Реєстрація, зберігання і обробка даних. – 1999. – Т. 1. – № 1. – С. 84–91. 12. Концепція Програми інформатизації м. Києва // Реєстрація, зберігання і обробка даних. – 1999. – Т. 1. – № 5. – С. 8–116. 13. Петров В. В. Про один підхід до аналізу ефективності інформаційних систем і мереж передачі даних / В. В. Петров, В. Г. Тоценко, М. Г. Монастирський // Реєстрація, зберігання і обробка даних. – 2000. – Т. 2. – № 1. – С. 86–97. 14. Петров В. В. Історія створення та розвитку Інституту проблем реєстрації інформації НАН України / В. В. Петров, Л. І. Крючина // Реєстрація, зберігання і обробка даних. – 2007. – Т. 9. – № 3. – С. 14–22.

*Надійшла до редакції 11.10.2012 р.*

УДК 930:004

**Роль інституту проблем реєстрації інформації НАН України в інформатизації України / О. Ю. Колтачихіна** // Вісник НТУ «ХПІ». Серія: Історія науки і техніки. – Х. : НТУ «ХПІ», 2013. – № 68 (1041). – С. 92–100. – Бібліогр.: 14 назв.

В статье рассмотрено значение Института проблем регистрации информации НАН Украины в информатизации Украины. В частности, уделено внимание созданию и значению автоматизированной системы массового распространения компьютерной информации и “Электронной компьютерной газеты “Все-Всем”.

**Ключевые слова:** Институт проблем регистрации информации, НАН Украины, информатизация, компьютерная газета «Все-Всем»

In article was investigated importance of the Institute for information recording NAS of Ukraine in the informatization. In particular, paid attention to the development and importance automated mass distribution of computer information and "Electronic presentation of computer of "All-All".

**Keywords:** the Institute for information recording, NAS of Ukraine, the informatization, Electronic presentation of computer of "All-All"

УДК 629.3.014.2(470)(09)

**О. Г. КРИВОКОНЬ**, канд. філос. наук, докторант НТУ «ХПІ»

## **БУДІВНИЦТВО ХАРКІВСЬКОГО ТРАКТОРНОГО ЗАВОДУ – ЗАВДЯКИ ЧИ ВСУПЕРЕЧ РАДЯНСЬКОМУ ПЛАНУВАННЮ? (про що свідчать архівні матеріали)**

У статті розглянуто період планування та будівництва Харківського тракторного заводу (далі – ХТЗ). Проведено ретельний аналіз статистичних матеріалів та звітів про проблеми та труднощі спорудження заводу. Зроблено висновок про розходження декларативних (пропагандистських) заяв того часу щодо створення ХТЗ у цей період та його справжнього стану. В основу статті покладено архівні матеріали, що вперше вводяться до наукового обігу.

© О. Г. Кривоконь, 2013

**Ключові слова:** тракторизація СРСР, Харківський тракторний завод, Сталінградський тракторний завод, програма ХТЗ, цехи, технічне оснащення.

**Вступ.** Історія Радянського Союзу – це неймовірна суміш справжнього ентузіазму та героїзму значної частини населення країни, рясно просочена ідеологічними міфами. Один з найбільш «серйозних» міфів радянського часу: плановий характер розвитку економіки, який, за словами ідеологів, і дозволив зробити неймовірне - вивести відсталу селянську Росію до числа найбільш розвинених індустріальних держав світу за надзвичайно короткий історичний термін.

При цьому особливо підкреслювалися принципові розбіжності між плановим розвитком економіки СРСР, який не знає кризи та потрясінь, і стихійним розвитком капіталістичних країн, навіть більш потужних і передових, які не можуть впоратися зі стихією ринку і розвиватися від однієї глобальної кризи до іншого потрясіння всієї капіталістичної системи.

Формальним обґрунтуванням для такого роду заяв було дійсне зростання економіки СРСР приблизно з 1928 року, будівництво величезних електро- і теплових станцій, спорудження грандіозних промислових комплексів, швидке зростання видобутку руди, палива та інших природних ресурсів, створення нових галузей промисловості, радикальна перебудова сільського господарства, постійне впровадження нових засобів виробництва, зміцнення обороноздатності країни, створення на Уралі і далі в Сибіру потужних промислових баз, технічне переозброєння промислового виробництва з урахуванням передового світового досвіду, постійне зростання виробництва як за загальними обсягами, так і на душу населення.

При цьому свідомо ігнорувалась інформація, якими нелюдськими зусиллями давалися зазначені досягнення, наскільки ефективно використовувалися всі ресурси, в якій політичній атмосфері жила країна, як жила, харчувалася, одягалася і задовольняла свої природні потреби основна частина населення.

Ідеологи комуністичної партії свідомо ігнорували ті сторінки історії, які ніяк не лягали в прийняту ними схему і замовчували ті питання, які намагалися поставити незалежні зарубіжні політики, історики, економісти, громадські діячі. Наприклад, чому практично 10 років після приходу більшовиків до влади країна з такими зусиллями відновлювала своє господарство, чому рівень життя основної частини населення був катастрофічно низький, що довелося тільки в рік першої п'ятирічки поступово відмовитись від розподілу продуктів, товарів і, в цілому, від карткової системи. Незалежні фахівці вже в перші роки радянської влади відзначали, що існував розрив між декларованими плановими завданнями та їх реалізацією.

Проте не даремно в СРСР в переважній більшості випадків контрольні цифри розвитку країни в цілому, республік, регіонів та міст були засекречені, що дозволяло за результатами розвитку коригувати їх і завжди рапортувати про успішне виконання завдань Партії та Уряду.

Сьогодні стала доступною багата кількість матеріалів, що дозволяють об'єктивно оцінити, наскільки радянська влада та керівники будь-яких рангів володіли ситуацією, наскільки їх наміри та декларації були зважені, як насправді реалізовувалися за обсягами, термінами і якістю найважливіші для розвитку країни проекти.

Для прикладу було обрано будівництво другого в країні тракторного гіганта - Харківського тракторного заводу (ХТЗ).

**Постановка проблеми.** На нашу думку, історію зведення і пуску в експлуатацію ХТЗ можна і потрібно вивчати для того, щоб зрозуміти, як і чому більшовикам вдалося мобілізувати величезну масу людей на виконання їхніх задумів, які багато в чому носили волонтаристський, а не науково-обґрунтований характер.

І, нарешті, настав час показати, що, так зване радянське планове господарство розвивалося переважно не на науково обґрунтованих засадах, а на поєднанні вольових рішень і експлуатації творчого пориву основної частини робітників, які повірили в можливість радикального поліпшення свого життя.

Тому дана стаття має на меті висвітлити невідомі дотепер сторінки історії Харківського тракторного заводу, проаналізувати особливості планування при створенні заводу-гіганта, а також співвіднести факти, зібрані з архівних матеріалів, із тогочасною пропагандистською діяльністю у СРСР.

**Предмет дослідження** – планування запуску ХТЗ у 1929 – 1931 роках, в також проблеми та труднощі будівництва заводу. У дослідженні використані архівні матеріали, що вперше вводяться до наукового обігу. **Методологічним підґрунтям** дослідження стали методи аналізу і синтезу, статистичний, історико-хронологічний, історико-порівняльний та інші загальнонаукові та спеціально-історичні методи.

**Аналіз останніх досліджень і літератури.** Одним з найбільш авторитетних історіографів, якими було зібрано і видано матеріали з будівництва ХТЗ, є Валентин Васильович Біблік. Він почав працювати ще в 1942 році хронометристом, а потім – нормувальником моторного цеху Алтайського тракторного заводу, куди в роки Великої Вітчизняної війни був евакуйований ХТЗ. Він пов'язав своє трудове життя з заводом, пройшов багато сходинок творчого та професійного зростання на ХТЗ і з грудня 1969 року очолив колектив заводу. На цій посаді він успішно пропрацював до грудня 1994 року, продовжуючи і надалі співпрацювати з підприємством на різних постах.

**Матеріали досліджень.** У книзі «Харківський тракторний завод імені С. Орджонікідзе (Сторінки історії)» [1] наведено численні документи про

пуск ХТЗ 1 жовтня 1931 року, в тому числі про мітинг, присвячений пуску заводу; наказ від 30 вересня 1931 року ВРНГ СРСР (Всеросійська рада народного господарства) з нагоди пуску ХТЗ; вітання від 1 жовтня 1931 року секретаря ЦК ВКП (б) І.В. Сталіна робітникам і адміністративно-технічному персоналу Харківського Тракторобуду у зв'язку зі вступом ХТЗ в сім'ю тракторних заводів країни, інформація про випуск з конвеєра першого і другого трактора і багато іншого.

Головна думка в усіх цих документах була виражена Головою ВРНГ СРСР С. Орджонікідзе в першому зразку його наказу від 30 вересня 1931 року: «Будівельники Харківського тракторного заводу з енергійною допомогою і сприянням партійних і радянських організацій України за 15 місяців закінчили другий тракторний гігант на 50 тисяч тракторів на рік типу «Інтернаціонал». Будівельники та монтажники з честю виконали доручені їм завдання, і точно у встановлений урядом термін, першого жовтня 1931 року, завод приступає до експлуатації ... »

Пуск такого гіганта, як ХТЗ, дійсно визначна подія. Насправді, цей пуск був певною мірою умовним, оскільки, не дивлячись на рішення ВРНГ СРСР від квітня 1930 року і початок випуску продукції з 1 жовтня 1931 р. безперервним потоком [1], знадобилося ще майже два роки, поки ХТЗ 22 вересня 1933 р. не досяг проектної потужності в 145 тракторів на добу. І це не дивлячись на те, що: по-перше, на ХТЗ був поставлений на виробництво трактор, який вже випускався на Сталінградському тракторному заводі; по-друге, сам завод був, взагалі, повторенням СТЗ; по-третє, технологія виробництва була така ж, як на СТЗ; і нарешті, багато фахівців, у тому числі і робочі, бригадири, майстри стажувалися на СТЗ.

А що стосується термінів будівництва заводу, то ця дата багаторазово змінювалася, постійно зміщуючись до більш далекого терміну. І для перегляду дати, як буде показано нижче, були дуже серйозні підстави.

Виходячи з досвіду проектування та будівництва Сталінградського тракторного заводу ВРНГ СРСР ще восени 1929 року прийняв рішення про будівництво одного з тракторних заводів у Харкові з терміном будовання в 15 місяців [1].

При цьому передбачалося, що Український тракторний завод (так спочатку назвали ХТЗ) випускатиме 50 тисяч тракторів на рік при роботі в дві зміни з урахуванням безперервного тижня. Планувалось випустити радянську версію гусеничного трактора американського виробництва «Катерпіллер» потужністю в 25-30 кінських сил [2].

Харківській філії Державного інституту з проектування металургійних заводів (ХарДіпромету) доручалось до 15 січня 1930 року закінчити роботи, що виконувалися в той час, по складанню ескізного проекту зазначеного Українського тракторного заводу.

Певний термін початку будівництва заводу на даному етапі ще не був встановлений, але, як показує аналіз наявних в архівах документів, передбачалося, що в I кварталі 1930 р. будівельні організації проведуть необхідну підготовку, а з настанням весни, з квітня 1930 року, безпосередньо розпочнуть будівництво. При цьому будівництво вестиметься без перерви на зимовий період 1931 р. і буде завершено за дев'ять місяців 1930 р. і шість місяців 1931 р.

Саме такий термін закінчення будівництва заводу і був внесений як плановий у численні документи.

Один з них – протокол від 21.01.1930 р. № 2/600 засідання економічної ради УРСР [3], в якому серед інших питань було заслухано і питання № 5 «Про організаційну підготовку до будівельного сезону 1930 р.». Рішення з цього питання містить конкретну дату закінчення будівництва - 1 липня 1931 року.

Правда, термін закінчення будівництва переглядався неодноразово і на різних рівнях. Так, у протоколі від 20.03.1930 року № 7/606 містяться відомості про виступ Голови ВРНГ УРСР Сухомлина Кирила Васильовича [3], який проінформував про постанову Уряду з продовження терміну будівництва тракторного заводу в м. Харків на один рік.

При цьому він безпосередньо назвав раніше передбачений термін закінчення будівництва заводу – до 1 серпня 1931 р. (а не на 1 липня 1931 року, як було записано в документах раніше)

У постанові з даного питання було записано:

«Доручити ВРНГ УССР разом з Правлінням Тракторобуду протягом 7 днів детально опрацювати проекти пропозиції уряду СРСР в цій справі з тим, щоб виступити з пропозиціями на засіданні РПО (Рада Праці і Оборони) Союзу РСР 1 квітня ц.р.

Ці пропозиції опрацювати, виходячи з програми зниження темпу робіт в поточному році і більш поглибленої підготовки до робіт на майбутній рік, звернувши особливу увагу на втягнення до виконання завдань щодо будівництва тракторного заводу внутрішньої промисловості...»

У голови ВРНГ УРСР Сухомлина К.В. були вагомі підстави зайняти таку позицію, оскільки він, як голова комітету сприяння Тракторобуду, безпосередньо вникав в усі питання організації та стану будівництва, замовлення та отримання обладнання, навчання та використання кадрів як на будівництві, так і для майбутнього заводу. За доповідями начальника Тракторобуду Мишкова Миколи Гордійовича і за виступами керівників міських служб він знав про всі труднощі, зриви термінів, недопоставку матеріалів з числа запланованих фондів, про брак потужностей наявних цегляних заводів, про недофінансування будівництва, про необхідність будівництва залізничних шляхів, шосе Харків – Лосеве для відкриття автобусного руху, запасної дороги до будівництва для гужового транспорту, трамвайної лінії Харків – Лосеве з шляховодами над залізничним полотном, а

також про багато інших проблем будівництва, починаючи з нестачі житла для будівельників до незадовільної організації їх харчування, медичного та культурно-побутового обслуговування.

Тому варто віддати належне його позиції по подовженню термінів будівництва, яка, звичайно, суперечила загальному настрою завершити будівництво і почати випуск тракторів для покращення загального стану сільського господарства, виконувати завдання першої п'ятирічки не за 5 років, а, як мінімум, за 4 роки.

Звісно, ця позиція не зустріла підтримки.

Саме на засіданні ВРНГ СРСР у квітні 1930 року були попередньо затверджені терміни будівництва ХТЗ [1].

Вони були вкрай стислими і мали наступний вигляд:

«- Рішення про побудову в Харкові тракторного заводу і затвердження остаточного завдання на проектування – 1930 рік;

- Закладка будівель головної контори – 25 травня 1930 року;

- Закладка основного (складально-механічного) цеху – 4 липня 1930 року;

- Закладка споруди ливарного цеху – 19 серпня 1930 року;

- Здача під монтаж дослідного й ремонтно-механічного цехів – 15 листопада 1930 року;

- Встановлення першої колони металоконструкції ковальського цеху – 30 грудня 1930 року;

- Покриття руберойдом даху інструментального цеху – 20 січня 1931 року;

- Початок зведення стін теплоелектроцентралі – 2 лютого 1931 року;

- Початок монтажу ковальського цеху – 13 лютого 1931 року;

- Початок монтажу складально-механічного цеху – 1 квітня 1931 року;

- Початок монтажу ливарного цеху – 15 квітня 1931 року;

- Завершення будівництва основних цехів – 1 липня 1931 року;

- Перша плавка вагранки в ливарному цеху – 15 липня 1931 року;

- Випуск пробної партії тракторів із власних та сталінградських деталей – 25 серпня 1931 року;

- Пуск заводу і початок випуску продукції безперервним потоком – 1 жовтня 1931 року.»

Як помітно з переліку, прийняті рішення були до краю конкретизовані.

Вони дозволяли, з одного боку, забезпечувати постійний контроль і живити оперативних заходів при неминучих затримках і зривах термінів, а з іншого, розв'язували певною мірою руки Тракторобуду і українській власті, дозволяючи їм при найменших затримках і зривах звертатися за допомогою безпосередньо в союзні установи, якщо своїх сил і можливостей для виправлення ситуації на краще не вистачало.

Саме цими термінами керувалися обидва начальника Тракторобуду: спочатку Мишков М. Г. (13.01.1930 - 03.12.1930), потім Свистун Пантелеймон Іванович (13.12.1930 - 30.09.1931).

Свистун П. І., будучи заступником Голови ВРНГ УРСР, розумівся на всіх тонкощах будівництва і прийняв його у Мишкова М. Г. буквально на ходу.

Така спадкоємність була можлива при наявності на всіх етапах будівництва головного інженера Брускіна Олександра Давидовича [1].

В архівах збереглися доповіді Мишкова М. Г. і Свистуна П. І. про хід та стан будівництва ХТЗ.

Для скорочення обсягу статті розглянемо найбільш ґрунтовний і повний звіт Свистуна П.І. 11 лютого 1931 на Харківській Міській плановій комісії [4].

Нижче наведені тільки окремі, найбільш важливі, з нашої точки зору, статті, тези ґрунтовної доповіді, що займає 40 друкованих аркушів розмірністю А4:

- підтверджується, що генеральні і календарні графіки робіт передбачали ведення будівництва такими темпами, щоб забезпечити готовність цехів та будівель до моменту надходження обладнання і щоб монтаж, наладка і випробування останнього, були закінчені до встановленого Урядом терміну пуску заводу, тобто до липня 1931 р.

- показано, що до 01.01.1931 року при плані Управління будівництва домогтися 56,2% всього обсягу будівельних робіт фактично виконано 34,3%, або 61,03% від намічених планів;

- у січні 1931 р. план будівництва виконаний лише на 43,2% (планувалося виконати 5.1% загального обсягу, а зробили 2.2%);

- в першій декаді лютого 1931 місячний план виконаний тільки на 20,6%. Основні причини різкого зниження темпів робіт у січні-лютому 1931 року – виключно несприятливі атмосферні умови: сильні морози, вітри, снігові бурі, що не дозволило вести монтаж металевих конструкцій ковальського цеху, бетонування та інші роботи;

- наведена таблиця повних відомостей будівельних робіт по об'єктах за січень і першу декаду лютого 1931 року;

- проаналізовано причини невиконання затвердженого плану будівництва. Показано, що він був затверджений тільки у кінці червня 1930 р. через неодноразові зміни рішень про тип заводу (колісні або гусеничні трактори), терміни будівництва, необхідність після американської консультації внести суттєві зміни до проекту СТЗ, затримки у проектуванні окремих об'єктів;

- вказується, що більше, ніж інші об'єкти, запізнилося будівництво заводської теплоелектроцентрالی внаслідок затриманого на кілька місяців вирішення питання про спосіб забезпечення ХТЗ струмом і парою. Остаточне рішення прийнято лише 31.07.1930 р.

- через затримки не було можливості замовити обладнання та проектувати будівельні креслення без габаритів обладнання;

- систематичні зриви термінів проектних робіт з боку виконуючих організацій (Главпроект, Містпроектбуд, Діпромисто, ВЕО, 7-й Будтрест та ін); незадовільна якість проектів, додаткові виправлення креслень і переробки на об'єктах;

- до 11.02.1931 року не закінчене проектування водопроводів питної та технічної води як по об'єктах будівництва заводу, так і по Житмайданчику;

- 7-м Будтрестом значно затримано проектування будівництва цехових складів рідкого палива;

- не вирішено питання про будівництво постійної каналізації для заводу та житлового майданчика; воно планується тільки на 1932 рік. Тому необхідно 200-250 тис. рублів на розширення тимчасових очисних споруд, що знаходяться у стадії будівництва;

- не закінчені роботи з будівництва фабрики-кухні, мережі лікарняних будівель і санітарних споруд, шкіл-семирічок, дорожньої мережі по житловому містечку, по повному проекту теплофікації і теплофікаційних мереж шкіл і культурно-побутових будівель;

- недостача і навіть повна відсутність ряду будматеріалів (тепломатеріали, залізні балки, швелери різних розмірів, труби водоводні, цемент, інші види силікатних матеріалів);

- виділені для ХТЗ фонди не відповідають дійсним потребам, але навіть вони не забезпечені повною мірою;

- постійні перебої з транспортним забезпеченням;

- затримки монтажу конструкцій через їх відсутність, наприклад, монтаж конструкцій ковальського цеху спочатку намічався на 15.09.1930 рік. Металоімпорт замість 25-30 днів розміщував замовлення близько 4-х місяців. Горлівський завод загалом затримав поставки металоконструкцій на 1,5 місяці. Поставки не укомплектовані.

- другий термін з монтажу конструкцій ковальського цеху встановили на 20.11.1930 року, а почали тільки 30.12.1930 р. через недопоставки;

- гостра нестача робочої сили, особливо, кваліфікованої. Ряд будівельних ділянок забезпечені на 50-60% від реальної потреби. Довелося навіть законсервувати будівництво деревообробного цеху;

- занадто висока плінність робочої сили і надзвичайно низький стан трудової дисципліни. Протягом IV кварталу 1930 р. вибуло 9068 і прибуло 9034 будівельників. Прогули з неповажних причин - 7-8%, а в окремі дні - ще більше;

- багаточисленні недоліки в роботі контрагентів не забезпечили ефективне використання наявних ресурсів. Низька якість робіт. Погана



організація. За хронометражем з червня по грудень 1930 р. робочий день будівельників індустріального будівництва був ущільнений на 65,7%;

- недоліки виконаних робіт - недоробки дрібних робіт, що не дозволяє здати закінчені об'єкти під монтаж і нормальну експлуатацію, особливо, по індустрії. Поганий облік собівартості і трудовитрат. Недостатній аналіз стану справ;

- масові недоліки в роботі контрагентів не забезпечили ефективне використання наявних ресурсів. Низька якість робіт. Погана організація. За хронометражем з червня по грудень 1930 р. робочий день будівельників ущільнений на 65,7%;

- основними недоліками виконаних робіт були дрібні недоробки, що не дозволяло здати закінчені об'єкти під монтаж і нормальну експлуатацію, особливо по індустрії. Поганий облік собівартості і трудовитрат. Недостатній аналіз стану справ;

- незадовільні темпи житлового будівництва;

- відсутність чіткості в об'єктах та фінансуванні культурно-соціального будівництва, особливо по школі, лікарняній мережі 1-ї черги, фабриці-кухні і кінотеатру;

- затримка у спорудженні обвідної залізничної лінії, що повинна проходити через майданчик будівництва заводу;

- затримка у будівництві трамвайної лінії Харків-Лосеве. Неможливість отримання в строк рухомого складу. З 30 моторних і 30 причепних вагонів, замовлених Трамвайним Управлінням «Парвагдізу», останній об'єкт поставити тільки 19 моторних та 12 причіпних вагонів, але не раніше серпня 1931;

- незадовільне фінансування будівництва. Досі немає затвердженого кошторису будівництва заводу. Якщо у серпні 1930 р. Тракторобуд згідно з постановою СТО СРСР від 26.05.1930 р. надав до ВАТО (Всесоюзне Автотранспортне об'єднання) генеральний кошторис на 119 500 тис. рублів. Він був розглянутий і затверджений спеціальною комісією Правління ВАТО в 118 900 тис. рублів і подана на затвердження в СТО СРСР. Станом на грудень 1930 р. будівельний сектор ВАТО без згоди заводу зменшив кошторис до 89 мільйонів рублів;

- затримки з постачанням обладнання, особливо, вітчизняного виробництва. Зриви термінів отримання, монтажу, опробування; некомплектність поставок;

- ліквідація радянського технічного представництва в Берліні при Техімпорті, що різко погіршило поставки через відсутність контролю на місці;

- відсутність металу для виготовлення внутрішньозаводського транспорту;

- відсутність необхідних електродвигунів та пускової апаратури. ВЕО (Всесоюзне електричне об'єднання) брало на себе зобов'язання забезпечити

завод, тому імпорتنі верстати були замовлені для їх здешевлення без електродвигунів і пускового обладнання. Однак з'ясувалося, що із загальної потреби в 1768 електромоторів ВЕО може поставити за термінами і типом лише 1493 штуки. Не підтверджена поставка електропечей, зварювальних апаратів, приладів для механоскладального і ремонтних цехів. Поставку моторів генераторних установок у ливарному і складальному цехах ВЕО підтвердило, але з продовженими термінами постачання;

- вкрай погано вирішуються питання опалення та вентиляції службових та житлових споруджень, цехів ХТЗ, а також для обслуговування печей термічної обробки. Було замовлено 233 вентилятора і 311 калориферів з поставкою в грудні 1930 р. та в січні 1931 року. Від організації «Промвентиляція» і заводу «Сірокко», Ленінград, нині отримана незначна кількість замовленого обсягу, хоча була обіцянка виконати всі замовлення в січні 1931 р.;

- монтаж обладнання через невиконання будівельних планів і затримок в отриманні устаткування зірвано по всіх цехах і об'єктах. У першій декаді лютого 1931 р. розпочато монтаж в ремонтно-механічному цеху (затримка в 1,5 місяці) і в навчальному (запізнення на 3 місяці). Найближчим часом розпочнеться монтаж інструментального цеху (термін був 01.01.1931 р.);

- підготовка робочих кадрів, в цілому, не відповідає поставленим завданням, особливо це стосується кваліфікованих кадрів;

- не забезпечена металургійна і паливна база майбутнього заводу;

- погано вирішуються поставки закупних деталей Всесоюзним Автотранспортним об'єднанням, м. Москва;

- не вирішено питання забезпечення заводу інструментом;

- не визначена номенклатура та обсяги випуску запасних частин та ін.

Чи не правда, що навіть наведений вище скорочений перелік проблем, які мав Тракторобуд, жодним чином не підтверджує версію про планове господарство, а скоріше, свідчить про повну анархію.

Проте, як ми знаємо, більшість з цих проблем у тому чи іншому вигляді вдалося вирішити за неповні вісім місяців 1931 року.

І це при величезних зусиллях на всіх рівнях. ХТЗ реально будувала вся країна. Замовлення заводу виконувалися поза всякою чергою, що навіть зашкоджувало іншим замовникам і споживачам. Були підключені загальнодержавні та місцеві органи, партійні, профспілкові, комсомольські організації, депутати всіх рівнів.

**Результати досліджень.** При незалежному погляді будівництво ХТЗ швидше нагадує не планове, а бойову операцію при активній протидії супротивника, коли за рахунок численних жертв все ж вдається домогтися перемоги, не дивлячись на те, що спочатку операція навіть була спланована, але хід її був зовсім іншим. Особливо хочеться підкреслити, що без масового

щоденного героїзму переважної більшості будівельників та їх керівників, без розуміння власного завдання, без щирого бажання додати свій внесок в успішне завершення будівництва, досягнути успіху було б неможливо.

**Висновки.** Таким чином, уявлення про плановий характер народного господарства СРСР потребує серйозного коригування. Приклад будівництва ХТЗ не є жодною мірою ні одиничним, ні особливим. Він відображає реалії першого етапу індустріалізації країни.

За безумовної наявності загальнодержавних планів багато з них не були достатньо науково обґрунтовані, носили вольовий, або, як зараз кажуть, волюнтаристський характер. Реалізації прийнятих планів певною мірою сприяли наявний в країні ентузіазм населення, віра людей у можливість здійснення намічених завдань, у поліпшення життя країни в цілому і своєї власної, дійсна потреба у спорудженні нових індустріальних об'єктів і в їх продукції, достатньо вміла пропаганда і вміння забезпечити природне бажання громадян молодшої країни побудувати більш розвинуте і матеріально забезпечене суспільство.

**Список літератури:** 1. *Біблик В.В.* Харківський тракторний завод імені С.Орджонікідзе (сторінки історії). – Х. : ВАТ «Видавництво «Прапор», 2008. – 260 с. 2. *Торгово-промислова газета: від 24.12.1929 р. № 296 // Наказ по ВРНГ СРСР. – 1929. – № 455. 3. Державний архів Харківської області.* – Ф.Р.-845. – Оп. 3. – Спр. № 2889, «Протоколи засідань Українського економічної ради». – 304 арк. 4. *Державний архів Харківської області.* – Ф.Р.- 3770. – Оп. 1. – Спр. № 1076, «Матеріали до будівництва Харківського тракторного заводу. 1931», - 265 арк.

*Надійшла до редакції 15.04.2013 р.*

УДК 008.5.6.510 (091)

**Будівництво Харківського тракторного заводу – завдяки чи всупереч радянському плануванню? (про що свідчать архівні матеріали)/ О. Г. Кривоконь // Вісник НТУ «ХП».** Серія: Історія науки і техніки. – Х. : НТУ «ХП», 2013. – № 68 (1041). – С. 100–110. – Бібліогр.: 4 назви.

В статье рассмотрен период планирования и строительства Харьковского тракторного завода (далее - ХТЗ). Проведен тщательный анализ статистических материалов и отчетов о проблемах и трудностях строительства завода. Сделан вывод о различии декларативных (пропагандистских) заявлений того времени по созданию ХТЗ в этот период и его настоящего состояния. В основу статьи положены архивные материалы, впервые вводятся в научный оборот.

**Ключевые слова:** тракторизации СССР, Харьковский тракторный завод, Сталинградский тракторный завод, программа ХТЗ, цеха, техническое оснащение.

The article considers the the period of planning and construction of Kharkov tractor plant (hereinafter - the KhTZ). The thorough analysis of statistical data and reports on the problems and difficulties the construction of the plant is carried out. The conclusion about the difference declarative (propaganda) a statement of the time to create HTZ during this period and its present condition was done. The archives for the first time introduced into scientific circulation laid in the basis of the article.

**Keywords:** tractorization the Soviet Union, Kharkov tractor plant, Stalingrad Tractor Plant, KhTZ program, workshops, technical equipment.