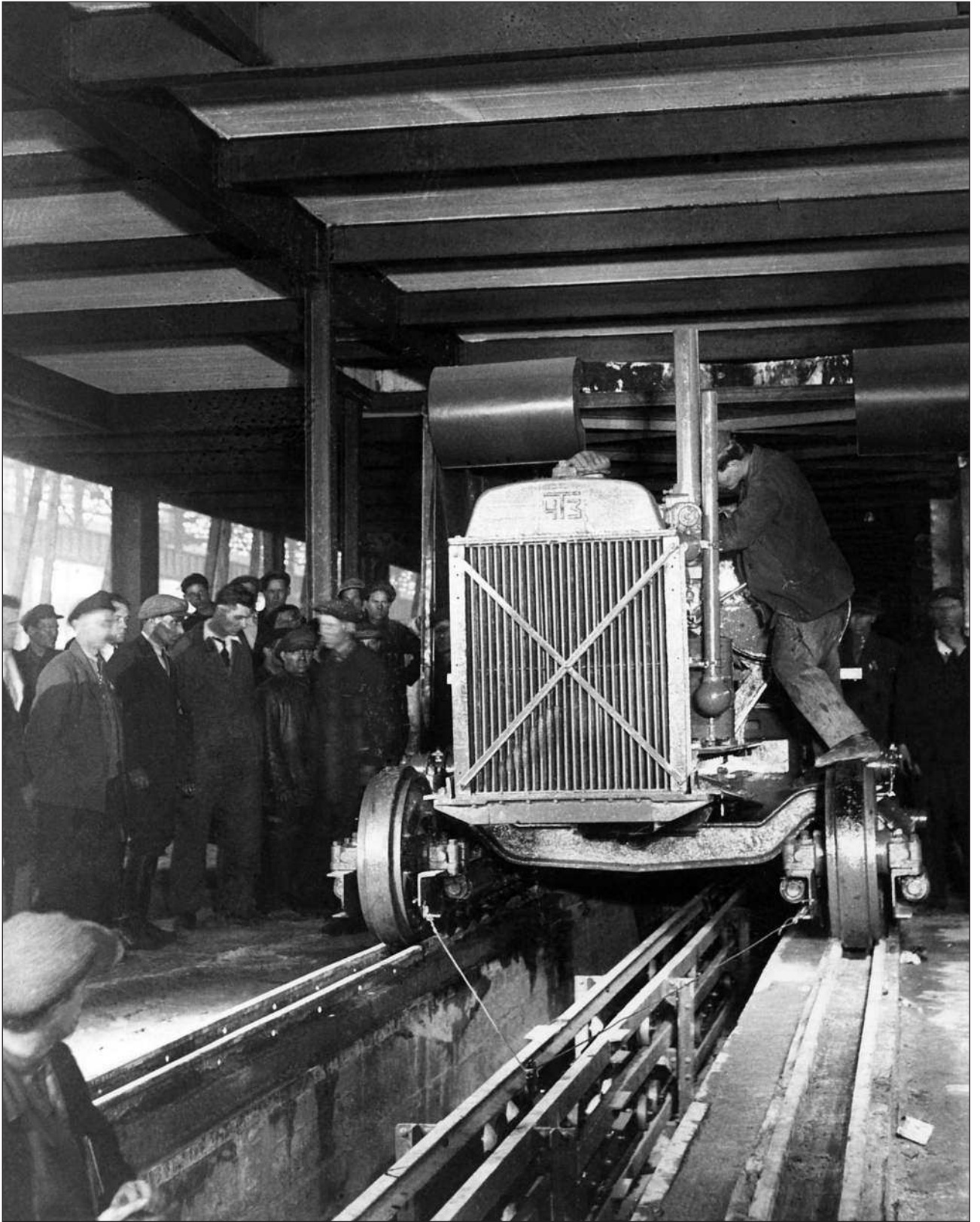


СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
РОДОСЛОВНАЯ «СТАЛИНЦЕВ»	6
АМЕРИКАНСКИЕ ДЕДУШКИ	22
ШТРИХИ К ПОРТРЕТУ РУССКОГО «КАТЕРПИЛЛЕРА»	38
ТРАКТОР В СЕРОЙ ШИНЕЛИ	52
КПД ТВОРЧЕСТВА И КПД ДИЗЕЛЯ	56
ДИЗЕЛЬНЫЙ КОНКУРС И НЕСЧАСТЛИВАЯ СУДЬБА РУССКОГО «ЛАНЦА»	66
КОГДА В ТОВАРИЩАХ СОГЛАСЬЕ ЕСТЬ	77
НА ФРОНТЕ И В ТЫЛУ	94
ЕСЛИ НЕЛЬЗЯ, НО ОЧЕНЬ ХОЧЕТСЯ	105
АРМЕЙСКИЕ ПОВОЗКИ	114
НОВЫЙ «СТАЛИНЕЦ»	120
САМОЕ ПОСТОЯННОЕ ЕСТЬ ВРЕМЕННОЕ	129
В ЛЕС ПО ДРОВА	134
ПАХАРИ ВОЙНЫ	143
НЕ ЧИНИ РАБОТАЮЩЕЕ	148
НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ И КРАЙНЕМ ЮГЕ	159
С ГАЗОМ. БЕЗ ГАЗА	163
СТРОЙКИ КОММУНИЗМА	176
ДОРОГА К ЗВЕЗДАМ	183
ЭПИЛОГ	189
ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ	189



Автор выражает искреннюю признательность тем лицам, без всесторонней поддержки которых работа над жизнеописанием трактора «Сталинец» была бы невозможна: И. Баранцеву, Г. Габдрафикову, Д. Дজেпа, В. Котельникову, Г. Петрову, С. Устьянцеву, М. Хайрулину, К. Янбекову.

Особую благодарность автор считает необходимым выразить ведущему специалисту РГАЭ Г.И. Соловьевой и ведущему специалисту РГВА Л.Н. Сахаровой.

ВВЕДЕНИЕ

К началу Великой Отечественной войны в нашей стране основным средством механической тяги артиллерийские тягачи, а народнохозяйственные тракторы «Сталинец» моделей С-60 и С-65 тракторного завода в Челябинске. К 22 июня 1941 г. в РККА имелось чуть менее 45 тысяч тракторов, из которых существенно более трети парка, то есть 38,7 %, составляли «Сталинцы». Специальных артиллерийских тракторов «Комсомолец» имелось 6,7 тыс., «Коминтернов» 1,5 тыс., а «Ворошиловцев» всего 800. К сентябрю 1942 г., несмотря на потери первых дней войны и прекращение производства во второй половине 1941 г., количество «Сталинцев» в армии за счет мобилизации из народного хозяйства возросло до 19 879. К концу войны «Сталинцы» составляли 61,8 % парка всех гусеничных машин армейских пу-

шечных артиллерийских бригад и 35,3 % парка в артиллерийских дивизиях Резерва Верховного Главного Командования, оставаясь самыми многочисленными тракторами в Красной Армии.

Тракторный завод в Челябинске не только обеспечил Красную Армию тракторами, но и стал производственной базой по выпуску оборонной продукции. Производственные возможности ЧТЗ позволяли выпускать изделия практически любого уровня сложности. В этой связи еще на стадии проектирования завод рассматривался для постройки в особый период как база для выпуска танков и другой оборонной продукции. В общей сложности за годы войны ЧТЗ было изготовлено около 18 000 боевых машин, порядка 48 500 двигателей, 85 000 комплектов топливной аппаратуры, а объемы выпуска боеприпасов исчислялись шестизначными цифрами.

На с. 4: трактор «Сталинец» на конвейере ЧТЗ. Фото завода

РОДОСЛОВНАЯ «СТАЛИНЦЕВ»

Проекты конструкций, имеющих основные компоненты гусеничного движителя, датируются началом XVIII века. Однако первым примером практической реализации гусеничного трактора является британский патент машины «для осушки и разработки болотистых земель, слишком вязких для возделывания при помощи лошадей и рогатого скота», датированный 15 мая 1832 г. Автором патента был британский инженер John Heathcoat, в большинстве русских источников известный как Гиткот. Помимо изобретения гусеничного трактора, Гиткот упоминается в истории как изобретатель ткацкого станка.

Подробное описание машины Гиткота «*Heathcoat's Methode Moosland trocken zu legen*» со ссылкой на «*London Journal of Arts*» за август 1836 г., было опубликовано в немецком *Polytechnisches Journal* № 62 в статье, просто и незатейливо названной «*Neue und verbesserte Methode Moosland trocken zu legen und urbar zu machen, und Verbesserungen an den Maschinen, welche zu diesen und anderen nützlichen Zwecken dienen, worauf sich John Heathcoat Esq., von Tiverton in der Grafschaft Devon, am 15. Mai 1832 ein Patent ertheilen ließ*».

Гусеничный трактор Гиткота имел паровой двигатель и использовался на работах по осушению болот. Впоследствии многие другие изобретатели предлагали разнообразные проекты или строили опытные машины, но потребовалось еще около 80 лет, чтобы конструкция получила право на жизнь. Систематическое внедрение гусеничных машин для военных и народнохозяйственных нужд происходит лишь только к началу XX века.

В первые два десятилетия XX века в народном хозяйстве и для нужд военного ведомства России уже использовались, правда, крайне немногочисленные, тракторы. В числе наиболее совершенных колесных буксирующих тракторов, нашедших применение в нашей стране, значился «Hart-Parrr» («Гарт-Парр» или «Харт-Парр»). Трактор «Харт-Парр» предлагала на русский рынок харьковская фирма Гельферих Саде. В 1910 г. Бюро сельскохозяйственной механики приобрело один трактор «Харт-Парр», тщательно его изучив, а в 1913 г. испытаниям была подвергнута улучшенная модель. Несмотря на совершенствование конструкции фирмой-изготовителем, при обоих испытаниях заключение не было положительным, и, в частности, отмечалось: «Весьма

характерным для трактора «Гарт-Парр» является его особая чувствительность к осадкам или, лучше сказать, к влажности почвы, которая в данных условиях ставила всегда при очень небольших своих размерах пределы возможности работы трактора... Уже ранней весной ... можно было заметить, что в то время, когда конная пахота была в полном разгаре, трактор «Гарт-Парр» вследствие недостаточного просыхания поверхности почвы из-за налипания на колеса земли нормально работать не мог и уже при слабом дожде должен был прекратить работу».

Еще одним недостатком применения колесных тракторов было «испытание» или разрушение верхнего плодородного слоя почвы. На II съезде по сельскохозяйственному машиностроению в Санкт-Петербурге в своем докладе инженер В.В. Романов, цитируя иностранного профессора Greig, указал на то, что колесные тракторы являются «национальной опасностью, вызывая систематическое снижение плодородности почвы». Результаты внедрения колесных тракторов в России также дали подобные результаты. Например, по сведениям, полученным Херсонским земством в 1913 г., от владельцев тракторов, почва при весенней вспашке уплотнялась до такой степени, что на ней нельзя было производить посева. Такое же явление было замечено и на Ростовской опытной станции при весенней вспашке поля даже моторным плугом Srock'a. Специалист в области агротехники А.Н. Судаков отмечал: «это и понятно, так как спрессованная почва превращается при вспашке в глыбы, связность которых еще более обеспечивается при высыхании».

Несовершенство трактора наряду с общим низким уровнем развития промышленности и недостатком культуры в сельском хозяйстве препятствовали внедрению тракторов. В 1913 г. «Ежегодник департамента земледелия» писал:

«Значение тракторов пока еще не совсем установлено. Несмотря на всеобщее увлечение этими машинами, несмотря на то, что множество заводов бросилось на постройку их, пока приходится признать их безусловно полезными только для таких работ, как молотья, и для перемещения молотилок с места на место. Замена тяжелых паровых самоходов, в громадном количестве распространенных в Америке, газолиновыми или керосиновыми весьма желательна, но вопрос

Heathcoat's Methode Moorland trocken zu legen

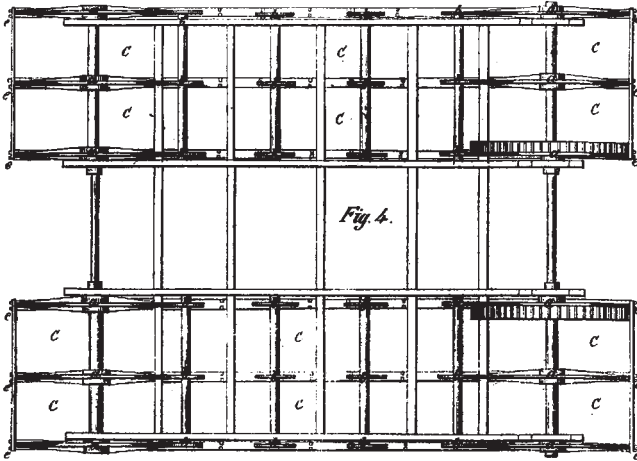


Fig. 4.

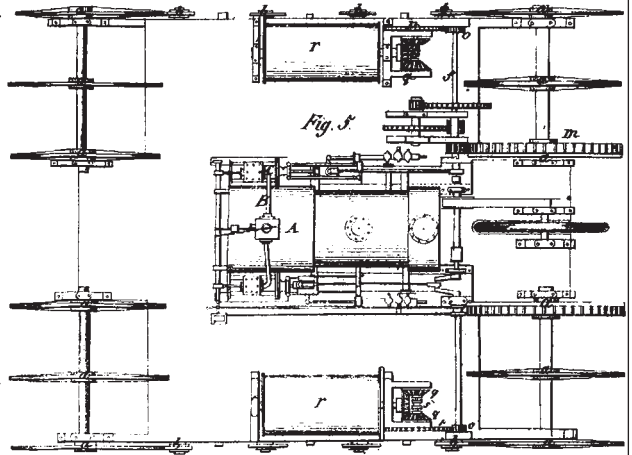


Fig. 5.

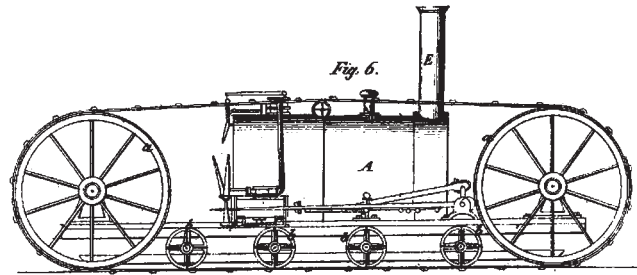


Fig. 6.

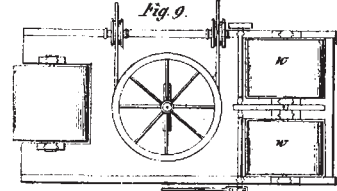


Fig. 9.

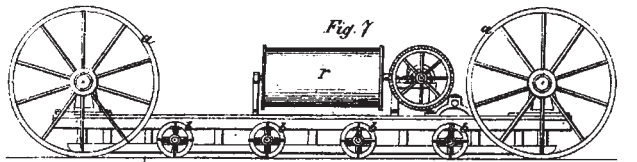


Fig. 7.

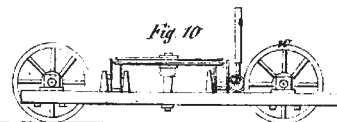


Fig. 10.

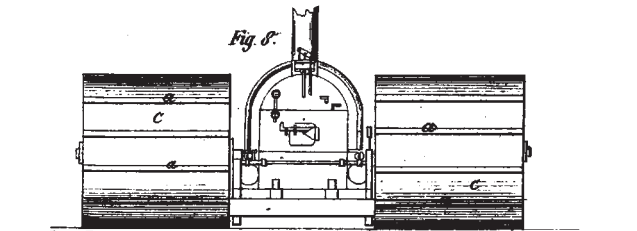


Fig. 8.

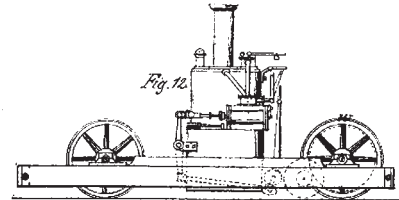


Fig. 12.

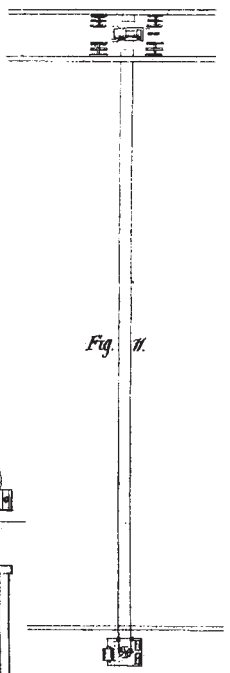


Fig. 11.

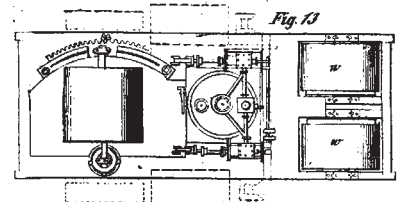


Fig. 13.

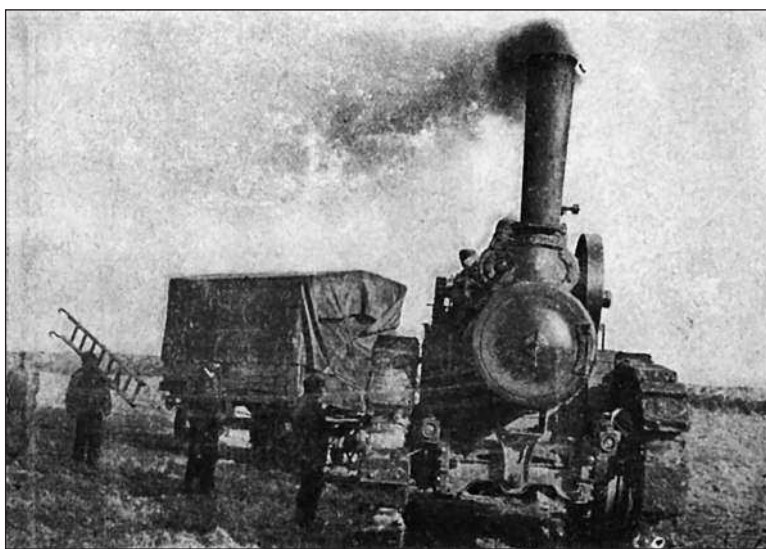
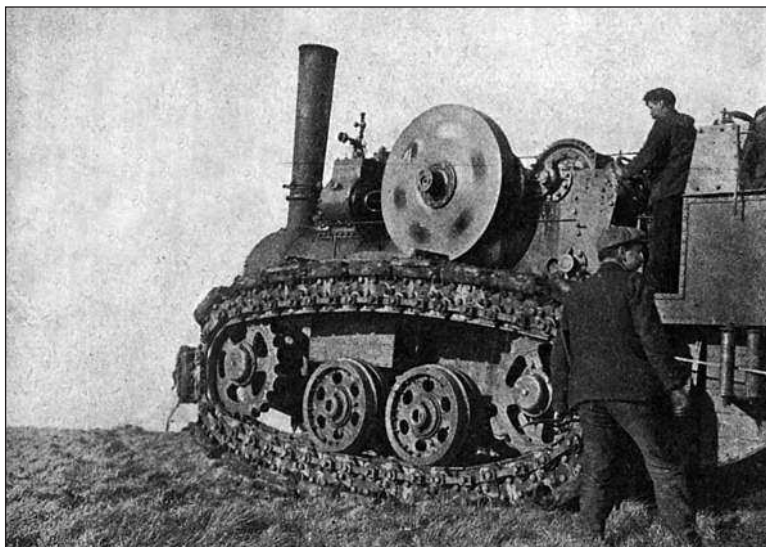
Witherspoon's Hemmung

Гусеничный трактор Гиткота «Polytechnisches Journal» № 62

о широком применении их для целей обработки почв пока еще не решен окончательно, хотя и является в настоящее время самым модным. Во всяком случае тяжелые тракторы, приспособляемые для влечения плугов, вызывают большие сомнения даже в Америке, где стремятся перейти на легкие типы.

Если не считать автоплугов [...], то наиболее интересными из современных моторных тракторов являются так называемые «ктерпиллеры» с бесконечными башмачными цепями, заменяющими ходовые колеса. Кетерпиллеры предложены давно, но удачные конструкции их разработаны сравнительно недавно. Кетерпиллеры или гусеничные тракторы дают наиболее надежное сцепление с почвой даже при небольшом весе ма-

**Паровой
ктерпиллар
«Горнсби»**



шины; кроме того, цепи не вязнут в почве, как это бывает с колесами обычного типа. Но и у гусеничных тракторов имеются недостатки — цепи засоряются и боятся камней».

Из сообщений прессы было известно об иностранных кетерпиллерах — американских «Ломбард», «Холт», британском «Горнсби» и некоторых других, но сведения о них были самые противоречивые и не всегда точные. Поэтому для изучения положения дел с изготовлением сельхозтехники и кетерпиллеров на острове, в Англию в 1912 г. был командирован представитель Бюро по сельскохозяйственной механике А.А. Арцыбашев. Арцыбашев посетил несколько заводов, производящих сельскохозяйственные машины, и, в частности, уделил время осмотру фирмы «Hornsbys & Sons» («Горнсби»). Фирма «Горнсби» была известна главным образом как производитель надежных и популярных стационарных нефтяных калоризаторных (с запальным шаром) двигателей.

Мнение Арцыбашева об английской промышленности вообще и заводах Горнсби в частности было неоднозначным:

«Вообще говоря, производительность английских заводов уборочных машин очень невелика и ни в каком случае не может идти в сравнение с американскими и канадскими... Массовое производство, в том смысле, как его понимают американцы и немцы, в Англии при производстве уборочных машин пока не применяется. ...Завод Горнсби является в этом отношении одним из самых устарелых. Оборудование и расположение мастерских, складов, промежуточных магазинов и проч. далеко не так разнообразно и совершенно, как в Америке, и уступает в большинстве случаев даже русским заводам. Например, на заводе Горнсби в Грантаме и оборудование и мастерские производят тяжелое впечатление. Станки устарели; многие из них совершенно расшатаны. В производстве мало системы. Если завод и подкупает, то своей добросовестностью и строгой проверкой готовых изделий. Мастерские для постройки двигателей на том же заводе обставлены более совершенно, а отделение завода в Стокпорте (около Манчестера), где изготовляются крупные тяжелые и газогенераторные двигатели, обставлено уже на основании новейших требований.

Производство локомотивов и молотилок, которые были очень известны в России и работают кое-где до сих пор, совершенно прекращено. Для надобностей золотых приисков в Клондайке, по специальным заказам, завод изготов-

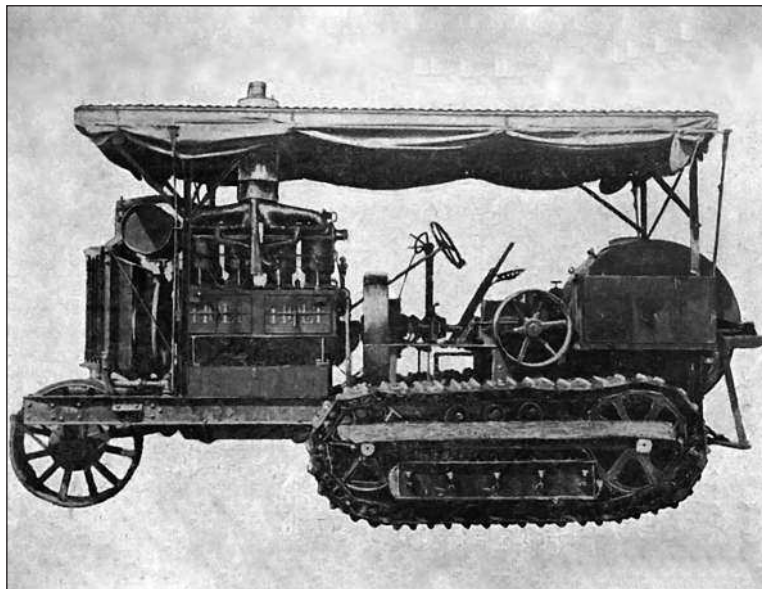
ляет в год 1–2 паровых катерпиллара. ... Устройство его... отличается от катерпилларов «Benjamin Holt» и «Western» полным отсутствием передка. У Холта, как известно, 1 колесо, у «Уестерн» — два колеса в передке. Но на поворотах значение передков в этих машинах ничтожно, и главную роль играют периодические выключения одной из работающих цепей. Гусеница Hornsby сложна и дорога, применение же парового двигателя, особенно на заводе, выпускающем тысячи всемирно известных моторов, является анахронизмом».

В том же 1912 г. большинство патентов Горнсби было продано Холту и, таким образом, вопрос о приобретении катерпилларов в Англии стал неактуальным.

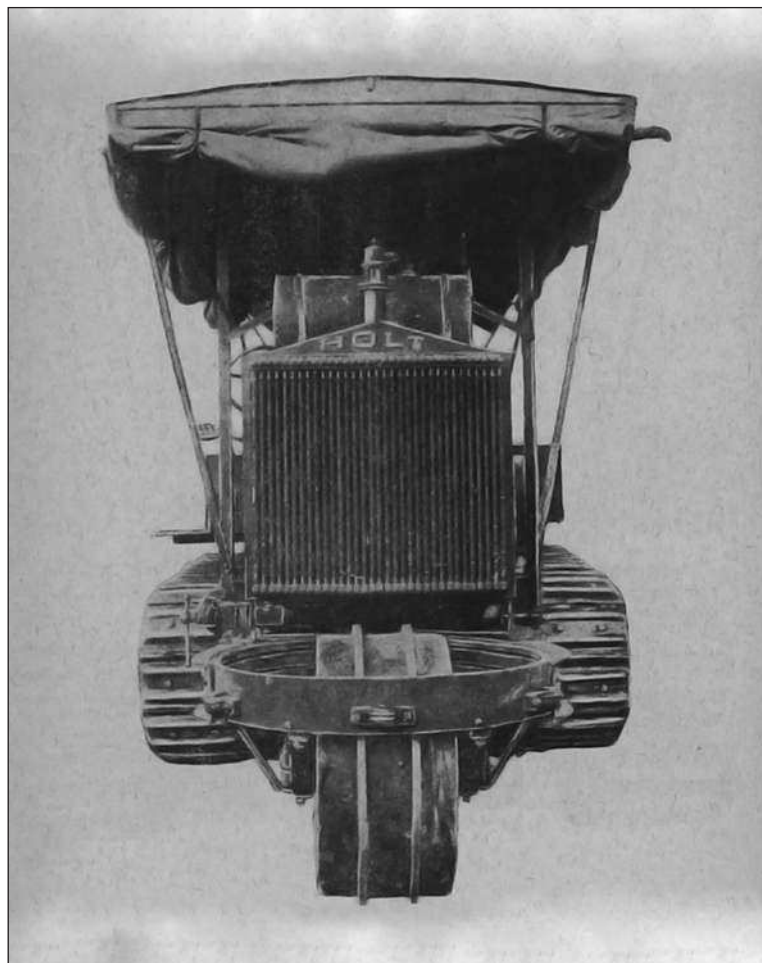
Фирма «Холт» начала производство с колесных тракторов, но, встретив негативную реакцию со стороны потребителей, обратила внимание на гусеничные конструкции. Первый, достаточно несовершенный, прототип парового гусеничного трактора с передним рулевым колесом был построен Холтом в 1904 г. и к весне 1905 г. прошел испытания близ Стоктона. На основании достаточно длительных испытаний к 1912 г. фирма представила вполне надежные тракторы с двигателями внутреннего сгорания. В 1913 г. трактор «Холт» № 511 при посредничестве коммерсанта Мержвинского добрался до России. В апреле месяце, параллельно с трактором «Харт-Парр», под руководством инженера Б.А. Трейваса в Акимовском бюро сельхозмеханики были проведены кратковременные испытания «Холта».

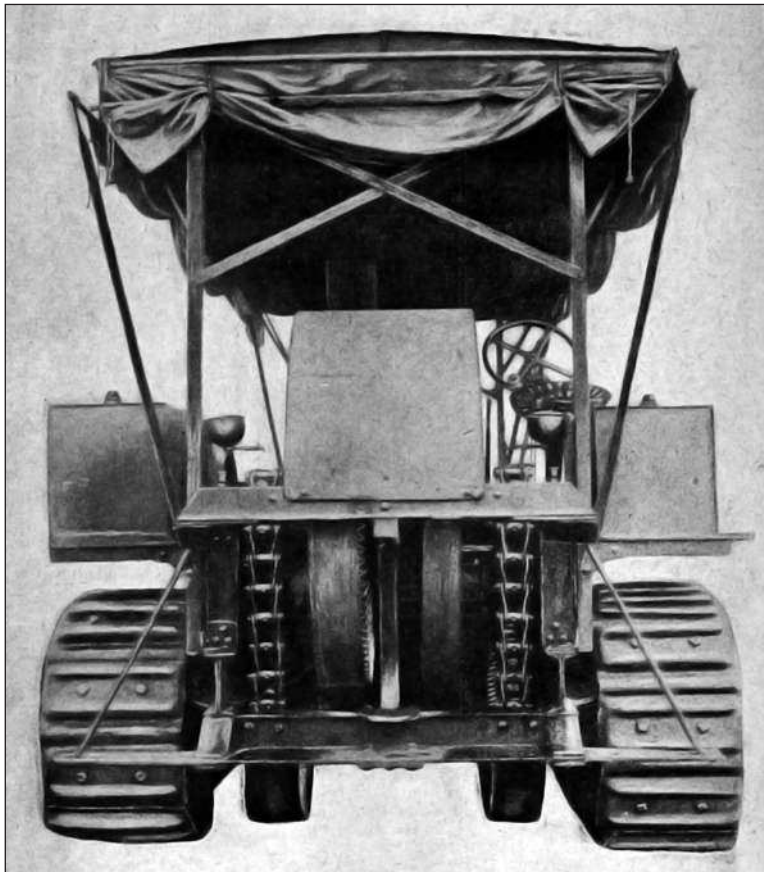
По итогам испытаний ассистент Бюро Б.А. Линтварев так охарактеризовал американский трактор:

«Трактор «Кэтерпиллер» завода Holt Caterpillar Co принадлежит к числу тяжелых буксирующих тракторов и представляет своеобразное решение задачи ведущего аппарата в связи с вопросом о погружении ходовых колес и о силе их сцепления с почвой. В тракторе Холта поверхность соприкосновения ходовых колес с почвой значительно увеличена особой конструкцией ведущего аппарата, напоминающего собой и, поэтому, называющегося «гусеницей» (Caterpillar). Эта конструкция характеризует особый разряд «гусеничных» тракторов. Трактор Холта смонтирован на железной клепанной раме, покоящейся на одном направляющем колесе и двух «гусеницах», получающих посредством системы передач энергию от мотора. Сцепляясь с почвой, «гусеницы» перемещаются по ней и, таким образом, сообщают всей машине поступательное движение».



Большой Холт 60 НР. Вид сбоку и спереди



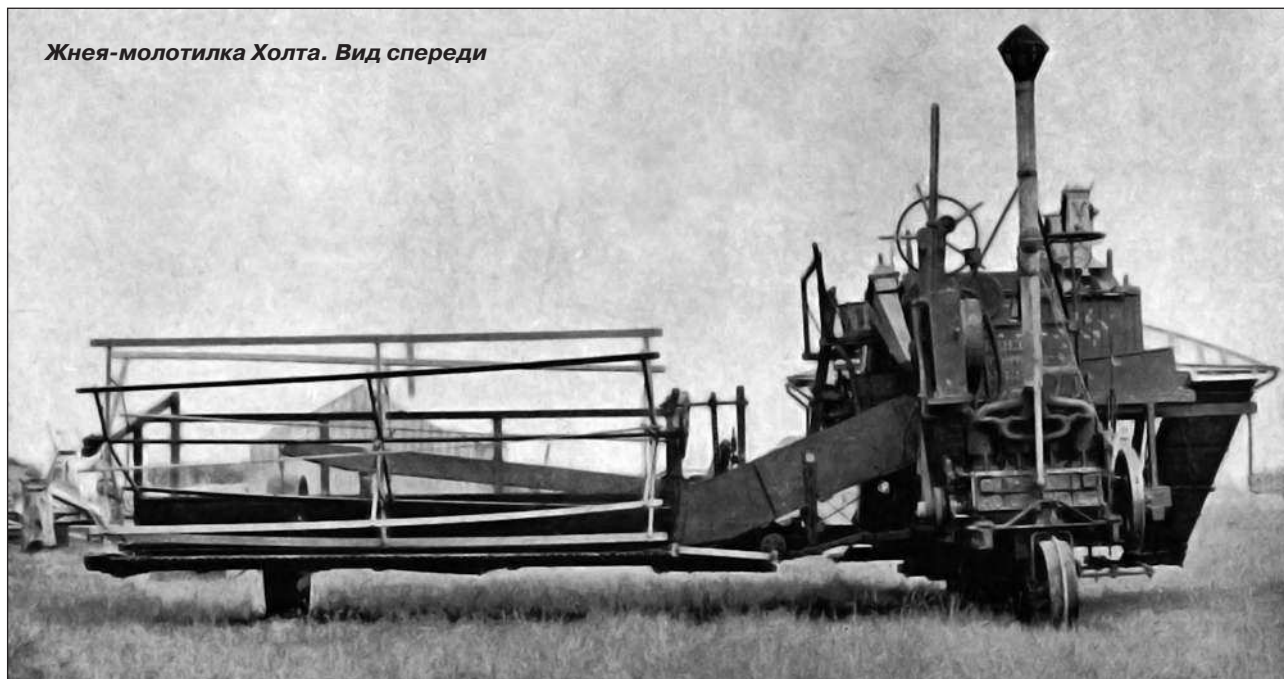


«Большой Холт 60 НР». Вид сзади

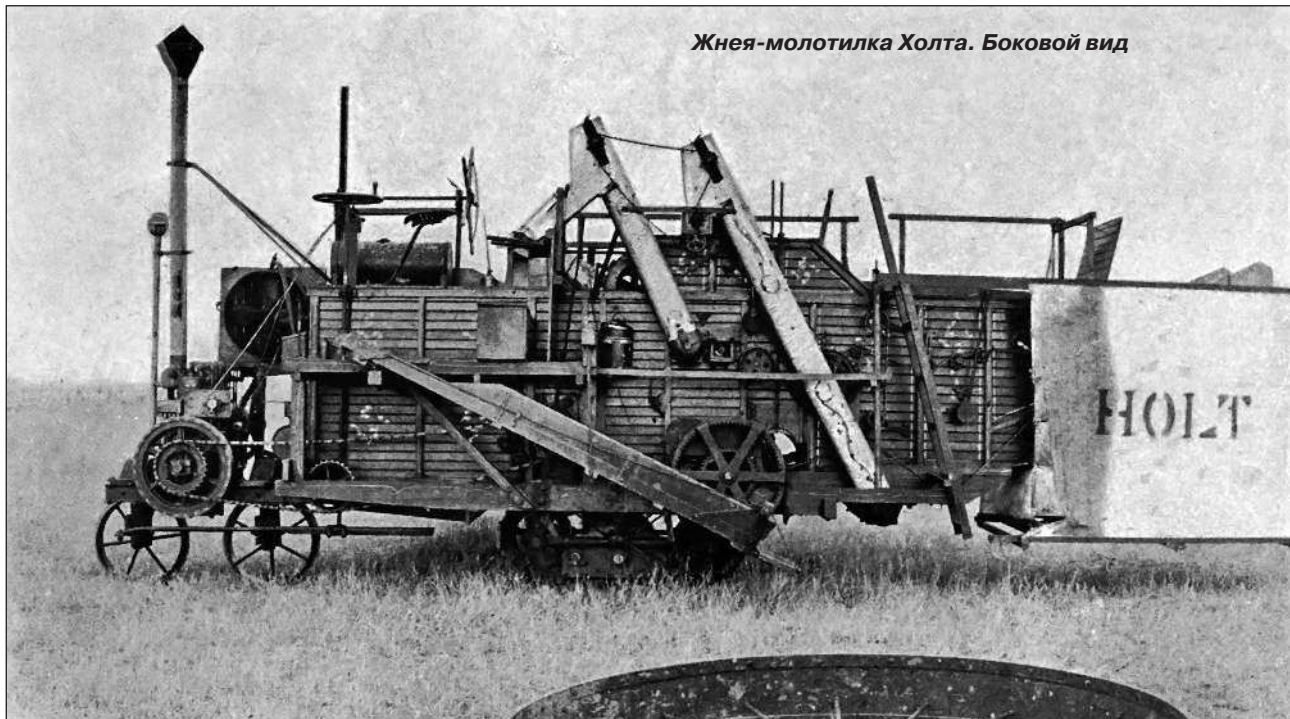
Трактор продемонстрировал максимальную скорость 3,2 версты в час. Сила тяги, развиваемая трактором, была определена в 217 пудов. Особо отмечалось, что трактор «не боится слабых и сырых почв», благодаря чему в ходе испытаний свободно перешел через вязкое болото шириной 10 м при погружении движителя в воду до половины.

В дальнейшем трактор демонстрировался на выставках в Петербурге, где был удостоен серебряной медали, и в Киеве. Однако ожидаемых закупок военного ведомства не последовало. Тем не менее, Холт смотрел на русский рынок как на перспективный, предложив, в расчете на частных покупателей, помимо тракторов и еще одну новинку — хлебоуборочный комбайн. Слово «комбайн» еще не вошло в обиход, и изделия Холта назывались «жня-молотилка». Жня-молотилка Холта была первой не только в России, но и во всем Старом Свете. Только в Испании имелся один прицепной несамоходный комбайн, обслуживаемый паровым трактором. В самой Америке, на родине гигантов (именно так, гигантами или левиафанами, называли комбайны в прессе), к этому времени уже работало несколько десятков несамоходных комбайнов. Жня-молотилка имела гусеничный движитель и оснащалась бензиновым мотором мощностью 35 л.с.

Жня-молотилка Холта была доставлена в Россию в 1913 г., на выставку в Киеве, где была собрана и продемонстрирована

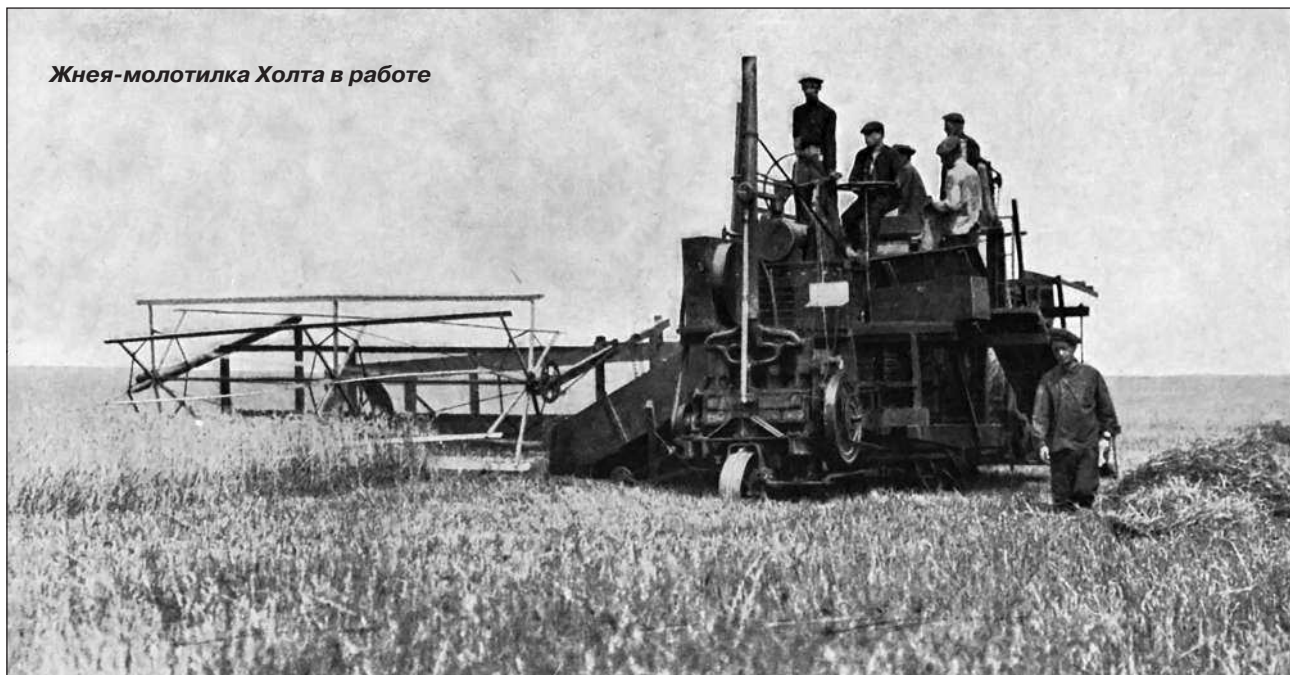


Жня-молотилка Холта. Вид спереди



публике в павильоне Мержвинского. «Однако холостая работа машины, под навесом, не давала никакого представления публике, которая отнеслась к этой редкой в Европе машине очень холодно». В 1914 г. благодаря любезности В.А. Зелинского, представлявшего интересы Холта, жнея-

молотилка была перевезена из Киева в Акимовское отделение Бюро сельхозмеханики, где должна была подвергнуться всесторонним испытаниям. Однако испытания были прерваны с началом войны и призывом на военную службу всех испытателей. Впрочем, и кратковременные



испытания достаточно полно охарактеризовали жнею-молотилку:

«Поля Акимовского отделения Бюро, только недавно вышедшие из крестьянского хозяйничания, так засорены пыреем и др. сорными травами, что по некоторым участкам пшеницы правильнее было бы пустить сенокосилки. Машина же Холта, приспособленная для работы на чистом и сухом хлебе, конечно, страдала при таких невероятных условиях. Множество остановок происходило от заматывания цепей, битеров и т.д. массами зеленого пырея, перекасти-поля и т.д. И все же машина вышла с успехом из этого неравного боя».

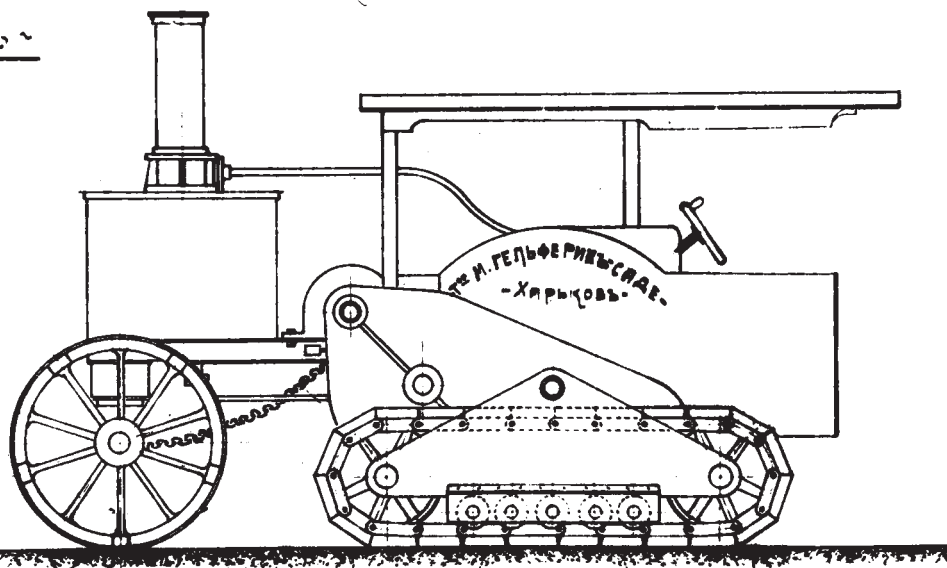
С началом Мировой войны военное ведомство реквизирировало пять находившихся у частных владельцев и гражданских учреждений гусеничных тракторов.

В 1915 г. «Земледельческая газета» сообщила о приобретении торговым домом Мержвинского завода (бывшего Братьев Терещенко) для постройки гусеничных тракторов «Холта». Однако ни в 1915-м, ни в последующие годы завод Мержвинского

производства отечественных тракторов так и не освоил, а занимался исключительно реализацией американских. Помимо «Большого Холта» Мержвинский организовал поставки легких тракторов «Бэби Холт». Так в одной из изданных в 1915 г. брошюр отмечалось: «Стоимость трактора «Бэби» в каталогах завода [ХОЛТ] не указывается, так как он имеет представителя в России — Банкирский дом Д. Мержвинского и К^о в Киеве, Крещатик, 27, к которому и следует обращаться». Тракторы «Большой Холт», поставлявшиеся в нашу страну, были нескольких типов. Первый тип с мотором 60 л.с. испытывался Бюро по сельхозмеханике. Таких тракторов поставили немного, и основным типом были тракторы 75 НР. В свою очередь трактора с мотором 75 л.с. были «сельскохозяйственного» образца и «грузового» образца. «Сельскохозяйственный» тип имел одну переднюю скорость 3,5 (испытывавшийся в 1913 г. показал 3,2) версты в час, а «грузовой» две передних скорости 3,5 и 8 верст в час. Оба трактора имели заднюю скорость 3,5 версты в час.

М. Гельферицкий - Харьков

Харьков



Эскиз предполагаемого изменения ходового колеса трактора на ход Катерпиллер. РГВИА

Эскиз

Предполагаемого изменения ходового колеса трактора на ход Катерпиллер

Пока в России с трудом шло даже штучное кустарное тракторостроение, за океаном, в САСШ отрасль развивалась семимильными шагами. В 1923 г. А.Н. Судаков, ретроспективно оценивая темпы тракторостроения за океаном, привел следующие цифры выпуска тракторов в Америке:

1914 г. — 55 000
 1915 г. — 65 000
 1916 г. — 75 000
 1917 г. — 105 000
 1918 г. — 175 000
 1919 г. — 215 000
 1920 г. — 340 000

Далее Судаков сетовал: «И по-видимому, все это количество тракторов находит себе сбыт внутри Америки. По крайней мере, на запрос из России в 1916 г. к одному из лучших заводов гусеничных тракторов относительно продажи последних был получен ответ, что «весь выпуск тракторов на ближайшие три года уже закуплен» — тогда как тракторов этого типа в Европе не появлялось до сего времени».

Не имея возможности приобрести необходимые военному ведомству гусеничные тракторы, решили прибегнуть к паллиативным мерам. Существенные преимущества гусеничных тракторов стимулировали работы по созданию модификаций колесных тракторов, оснащенных гусеницей вместо колесного хода. Подобная идея, что называется, витала в воздухе, тем более, что имелся пример создания полугусеничных автомобилей.

25 октября 1916 г. Автомобильное отделение технического отдела ГВТУ военного ведомства письмом № 105421 запросило Товарищество Гельферих-Саде в Харькове и письмом № 105422 Начальника Военной автомобильной школы о возможности переделки колесных тракторов на гусеничный ход.

Из Харькова 17 ноября ответили:

«Сообщаем, что замена ведущих колес, а равно и колес, специально сконструированных гусеничным ходом у тракторов Могула, Маршала и Титана, полагаем, вполне возможна. Относительно тракторов Мортон сказать не можем, так как конструкция его нам не вполне известна. Что касается принятия нами заказа, замены колес гусеничным ходом, то для точного и определенного ответа относительно цен и сроков, благоволите отпустить нам один из вышеназванных тракторов для эксперимента. В случае отпустить нам трактор Вы найдете возможным, то не откажите прислать нам: или колеса гусеничного хода на образец, или чертеж их».

В ВАШ к идее отнеслись иначе. 13 ноября ген.-мр. Секретев и адъютант школы

прапорщик Плетнев письмом № 7632 уведомили ГВТУ:

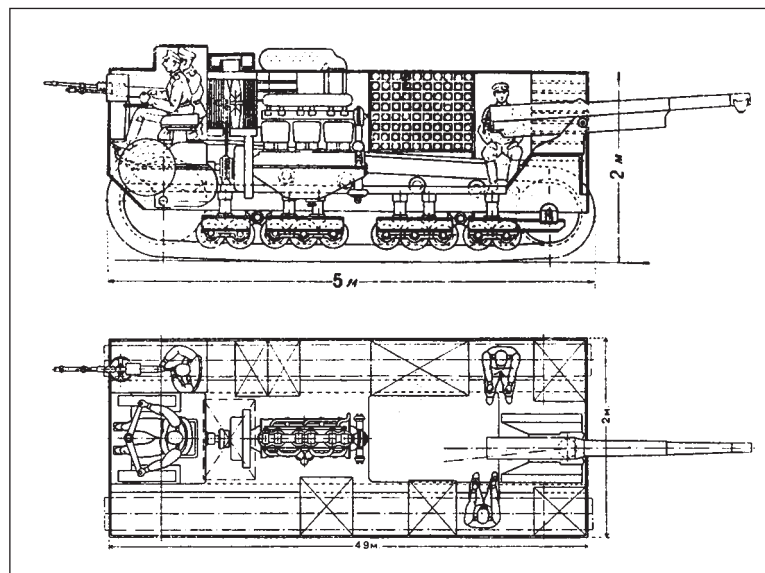
«...для колесных тракторов систем: «Мортон», «Могул», «Маршал» и «Титан» замена ведущих колес гусеничным ходом системы «Холт Катерпиллер» или других систем, является совершенно невозможной. Что касается замены колес специально сконструированным для каждой из названных систем тракторов гусеничным ходом, то таковая замена представляется весьма затруднительной в виду того, что потребует крупных переделок всего механизма тракторов за исключением только двигателей, как то: изменения передаточного механизма от вала двигателя к ведущему механизму, переделки рамы трактора, изменения самого ведущего механизма и проч.

Изготовление всех потребных для сего деталей займет продолжительное время и выполнение их представится возможным только при помощи хорошо оборудованных сталелитейных и механических заводов.

В виду новизны тракторного дела в России и отсутствия достаточного опыта в деле тракторного строительства, нельзя быть уверенным в том, что замена колесных ходов на упомянутых выше тракторах гусеничным ходом может быть успешно, и тем более в короткий срок, выполнено, и дать удачные результаты.»

Проект Товарищества Гельферих-Саде не был единственной гусеничной машиной на базе трактора «Холта», из предлагавшихся военному ведомству. Распространение гусеничных тракторов способствовало и активизации творческой деятельности в области создания

Схема «танка Рыбинского завода» из книги «Современные средства броневых войск»



бронированных машин. Достаточно подробные описания некоторых проектов сделал достоянием гласности в 1930-е гг. К. Степной. Согласно его данным в 1916 г. завод «Русский Рено» в Рыбинске представил проект тяжелого гусеничного вездехода весом 30 т. Машина должна была иметь авиационный мотор мощностью до 200 л.с. и предельную скорость до 7 км/ч. Толщина брони должна была составлять 10–12 мм. Вооружение было спроектировано на одну 107-мм пушку и 5-линейный пулемет. К. Степной не указал марку двигателя, но, вероятно, это мог быть трофейный немецкий мотор, во всяком случае цилиндры «цвиллинги» были для них типичны. Гусеничный ход был запроектирован по типу американского трактора.

В дальнейшем был поставлен вопрос о закупке различных тракторов для военных нужд за рубежом, а в 1917 г. в государственном масштабе обсуждался вопрос об организации производства гусеничных тракторов в России. Однако в условиях глубочайшего политического и экономического кризиса начать изготовление тракторов не удалось.

Одним из центров нарождающегося тракторостроения мог стать московский завод АМО (ЗИС, ЗИЛ). Автомобильный Московский завод (АМО) был начат постройкой в годы Первой мировой войны по инициативе акционерного общества «Кузнецов, Рябушинский и К». С военным ведомством был заключен договор, согласно которому предполагалось поставить ГВТУ по 750 шт. больших штабных автомобилей и 3-тонных грузовиков. Впоследствии было принято решение заменить эти автомобили 1,5-тонными грузовиками «Фиат-15». Завод предполагалось пустить 7 октября 1916 г., а 7 марта 1917 г. военному ведомству должны были быть поставлены первые 150 грузовиков, «пригодных для армейских условий». Однако системный кризис привел к тому, что в сложившихся условиях завод не смог выполнить взятые обязательства. 22 апреля 1917 г. владельцы предложили рабочим получить расчет. Работники покинуть предприятие отказались, и фактическая власть на заводе перешла к рабочему комитету. Вопрос управления был

**Трактор,
прошедший ремонт
на заводе АМО.
Архив автора**



разрешен только в следующем году после национализации предприятия. Пока страну сотрясали революционные стихии, на АМО организовали сборку (в наши дни принято говорить «отверточную») автомобилей и тракторов из поступающих из-за рубежа машинокомплектов. Заводом был заключен договор на сборку 60 шт. «75-сильных тракторов Холт». Сроки исполнения договора всецело зависели от поступления требующих монтажа тракторов из Америки. Несмотря на хаос, царивший в стране после падения монархии, и неразбериху, не исчезнувшую после прихода к власти большевиков, завод часть договора все же выполнил. Так, согласно справке № 862, направленной заводом в IV отдел снабжения орудиями сельхозпроизводства и металлами ВСНХ, для нужд народного хозяйства в 1918 г. были отгружены 10 тракторов «Холт» 75 НР:

Мордово № 18 Н. Покровский сахарный завод

Товарково № 21 Товарковский сахарный завод

Лебедянское № 13 Трубетчинский сахарный завод

Лукашевка № 25 Марьинский сахарный завод



«Холт» американских оккупационных войск в Европе. Открытка Keystone



Тракторы «Холт» в 1920–30-е гг. активно использовались в армиях многих стран. Архив автора

Комаричи № 17 Лопандинский сахарный завод

Касторная № 24 Олымский сахарный завод

Жданка № 23 Богородицкий сахарный завод

Лиски № 20 Веринский национализированный завод

Ильин погост № 19 сельскому обществу села Хотичи

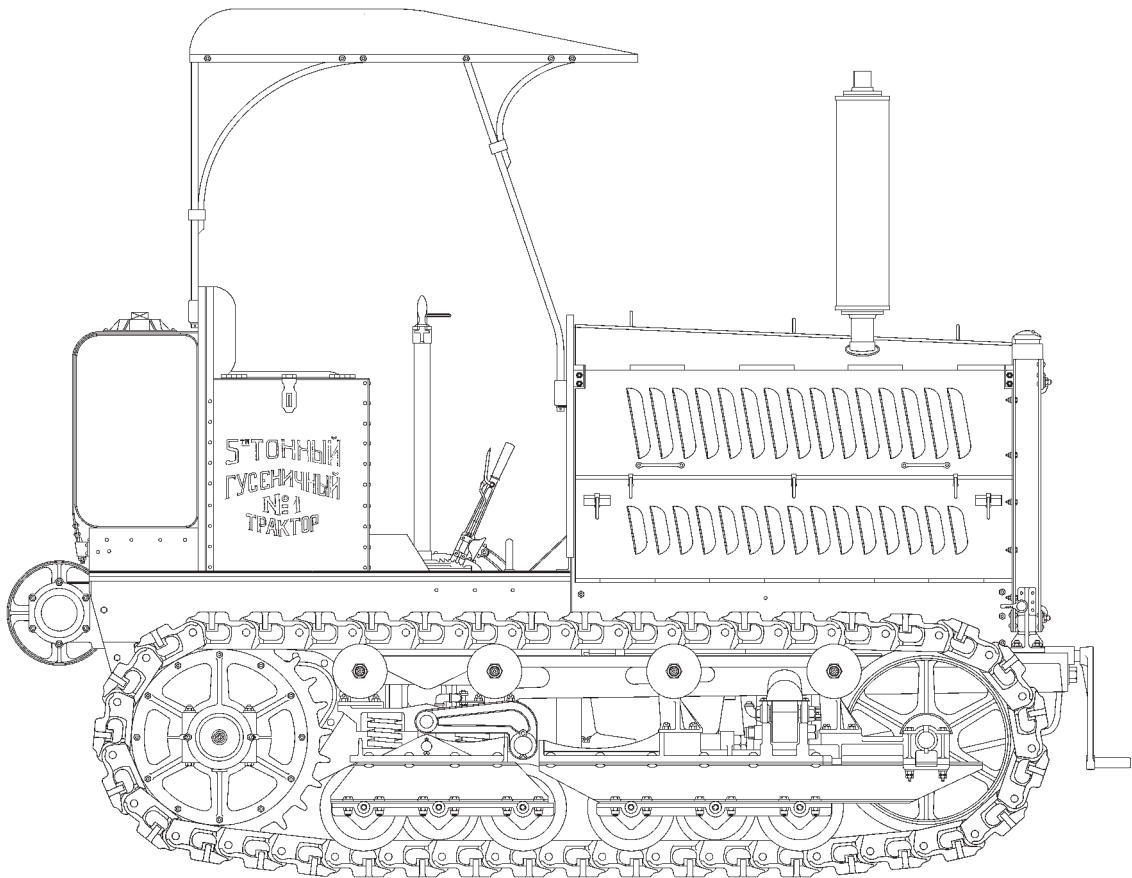
Одновременно государственное руководство и сам завод не останавливали попытки организовать полный цикл производства. Заводом был заключен договор с сельхозсекцией ВСНХ на изготовление 3000 «точных копий тракторов «Титан» международной компании жатвенных машин». 4 июля 1918 г. Правление завода АМО уведомило Мособлсовнархоз о том, что к исполнению заказа на тракторы

«Титан» предприятие сможет приступить через полгода, а автомобилями «Фиат» через год при условии доставки оборудования из Америки. Подразумевалось оборудование, намеченное к поставке еще в 1916 г., но все еще не прибывшее.

Одновременно с этим, военные не оставляли надежд на получение предполагавшихся к поставке еще в 1917 г. автомобилей. 11 июля 1918 г. в Высший совет народного хозяйства из организационно-распорядительной части автомобильной секции ГВИУ было направлено письмо № 82159:

«...управление полагает, имея ввиду острую нужду Комиссариата продовольствия в тракторах и принимая во внимание солидное оборудование... возможность допустить параллельное производство на нем [заводе АМО] автомобилей

Трактор «Большевик», проект



Трактор «Большевик» первой серии

