

*Дата*

## Одной судьбой соединенные...

**Сталинградский тракторный завод и Сталинградский тракторостроительный институт**



**17 июня 1930 года с конвейера Сталинградского тракторного завода сошел первый колесный трактор СТЗ-1 мощностью 30 лошадиных сил.**

За минувшие уже почти девять десятилетий сменились названия как у того, так и у другого героя нашего повествования, по-разному сложились их судьбы, к сожалению, у завода она оказалась гораздо печальнее, чем у вуза. Сегодня от СТЗ, того, что еще относительно недавно называли флагманом отечественного тракторостроения, почти ничего не осталось. Те, кто работал на нем когда-то, отдал ему многие годы своей жизни, с горечью вспоминают, что раньше это был огромный завод, из цехов которого в годы Великой Отечественной войны, даже когда враг был у ворот, под непрерывным обстрелом заводчане выпускали танки. И политехники работали в режиме военного времени: «Все для фронта! Все для победы!»

Два символа большой эпохи, две части единого целого... А по-другому и быть не могло, ведь институт был основан в 1930 году в соответствии с постановлением Совнаркома СССР от 11 декабря 1929 года «в связи со строительством Сталинградского тракторного завода». Кроме американского оборудования и американских специалистов, которые помогали в становлении завода, как воздух были нужны инженеры. И вот 31 мая 1930 года проходит торжественное открытие института, а уже 17 июня того же года с конвейера Сталинградского тракторного завода сходит первый колесный трактор СТЗ-1 мощностью 30 л.с. Об этом грандиозном для молодой советской республики событии так написано в статье «Хроники Сталинградского Тракторного» в журнале индустриальной истории «Русский техник»: «Первый и пока единственный на конвейере трактор заходя уже собирали и разбирали несколько раз, готовясь к торжественному пуску. Все детали были заранее подогнаны, каждый сборщик уже десятки раз отрепетировал свою роль.

О пуске 17 июня 1930 г. вспоминал сменный мастер большого конвейера С. Талалаев: «Пустили конвейер. Медленно двигалась его лента. Мы собирали трактор... Скоро два часа. Осталось еще обуть трактор в колеса — и машина готова. Сборщиками работают мастера, начальник цеха, инженеры, начальники отделений. На нас смотрят тысячи глаз... Двигалась лента, плыл наш первый трактор. Сверкали его красные колеса. В глянце крыльев его ходили тени. Старик сел на машину, древний старик-крестьянин, гость. И на коленях у него был малец с ножницами. Володька Кошаев, сын нашего металлиста. Директор Иванов и представитель партийного комитета держали красную ленту. Колеса коснулись пола. Мальчик перерезал ленту. Мы завели мотор... Толпа раздалась. Первый трактор пошел из цеха, пошел живой, могучий, нами созданный».

То есть с момента выхода в августе 1925 года в свет постановления Главметалла, в котором было признано рациональным возведение нового тракторного завода в Нижнем Поволжье, и потом, почти через год, 12 июля 1926 года, когда на северной окраине Сталинграда в

торжественной обстановке заложили 1-й камень, на котором было написано: «Здесь будет мощный индустриальный центр, здесь мы начнем догонять за границу» (заметим, что догонять за границу решили, выпуская копию американского трактора «Интернэйшнл» с 30-сильным двигателем), и до выхода из стен завода первенца отечественного тракторостроения – прошло всего каких-то пять лет! Как все-таки стремительно летело время! Потому что уже в 1932 г. организовали Конструкторский экспериментальный отдел (КЭО) СТЗ, в 1935-м продемонстрировали работоспособные образцы созданных машин, а в 1937-м уже начали их выпуск.

Многие тогда с большим сомнением относились к тому, что стране вообще под силу сделать это. Да и понятно, ведь только закончилась Гражданская война, страна лежала в руинах, голод, какие заводы?! А.Ф. Керенский из-за границы скептически язвил: «Только действительно безумец и идиот может шапками бахвальства закидать подлинно металлическую Америку, сидя в избушке и пока еще на три четверти соломенной России». Ему вторил известный американский инженер Купер, проработавший на своем веку на многих крупных стройках мира, который после посещения Сталинградского тракторного завода заявил: «Построить-то вы его построили, и это огромная ваша победа, но запустить-то, а тем более освоить его технику, вы не сможете».

И все же смогли, и запустили, и освоили технику, несмотря на сложности, на горечь неудач и огромное количество брака в самом начале большого пути, вопреки многочисленным репрессиям, другим испытаниям и трудностям. Сталинградский тракторный завод начал выдавать продукцию, завод начал свою жизнь.

Но, как уже было отмечено, завод не смог бы прожить свою долгую, трудную, но счастливую жизнь без Сталинградского тракторостроительного института, без его выпускников, которых были тысячи за почти 90-летнюю совместную историю!

Конструкторы, технологи, управленцы, руководящий состав завода – многим, очень многим, тем, кого впоследствии будут называть политехниками, завод дал путевку в жизнь, вывел в люди, сформировал характер, потому что завод – это большая школа жизни, пройдя которую человеку уже ничего не было страшно. После такой школы жизни многие выпускники института-университета достигали очень больших высот в своем карьерном росте, неизменно работая на благо народа, а потому что, если по-другому, то очень хорошо знали – завод не простит неправильного отношения к людям.

Завод, продукцию которого знала вся страна, тракторы, которые непрерывным потоком шли во все уголки нашей необъятной Родины. Тракторы, которые даже становились неодоушевленными героями в некоторых отечественных фильмах, как, например, «Дело было в Пенькове», но мало, видимо, кто знает, что знаменитая сцена соревнований двух тракторов, где герой, которого играет замечательный Вячеслав Тихонов, и который отчаянно пытается одержать победу в этом бесшабашном споре, так вот наш будущий ослепительный Штирлиц творит это «безобразие» как раз на тракторе производства Сталинградского тракторного завода, а его визави – Харьковского.

Практически, как сегодня говорят, весь модельный ряд тракторов, которые выпускались на заводе, как до войны так и после, ко всем этим машинам политехники имеют самое прямое отношение. Послевоенные ДТ-54, 55, 57, легендарный ДТ-75, который, наверное, знали почти во всем мире, ДТ-175 «Волгарь»... Их было много, этих моделей, как и людей, которые вдыхали в них жизнь.

Вот буквально несколько фамилий тех, кто и сегодня, работая в любимом университете, в разные годы трудился на любимом заводе: Юрий Васильевич Гребнев, доцент, на ВгТЗ работал начальником научно-исследовательского отдела центральной заводской лаборатории, Евгений Александрович Дьячков, профессор, на ВгТЗ в свое время – начальник

конструкторского бюро гидродинамических трансмиссий Головного специализированного конструкторского бюро, Виктор Дмитриевич Иванцов, доцент, на тракторном заводе трудился инженером-исследователем ГСКБ, Владимир Александрович Кабанов, профессор, на ВГТЗ – председатель Совета директоров, Вячеслав Владимирович Косенко, старший преподаватель, на заводе работал главным конструктором, Олег Дмитриевич Косов, декан ФАСТиВ, доцент, на тракторном – инженер-конструктор ГСКБ, Юрий Иванович Крыхтин, старший преподаватель, на тракторном работал начальником конструкторского бюро СКБ, Лидия Степановна Нарезная, учебный мастер, на ВГТЗ – инженер-конструктор ГСКБ, Ефим Иосифович Тескер, профессор, на тракторном – начальник конструкторско-исследовательского бюро по динамике трактора ГСКБ.

Вот что нам рассказал Вячеслав Владимирович Косенко, сегодня старший преподаватель кафедры «Транспортные машины и двигатели» факультета автоматизированных систем, транспорта и вооружений опорного университета, выпускник ВПИ 1968 г., отдавший заводу более 40 лет, в 2007–2010 гг. – главный конструктор ВГТЗ: «С огромной благодарностью вспоминаю многих своих вузовских учителей, в первую очередь Г.М. Татарчука, М.С. Мезенцева, Н.Д. Пелихова, А.В. Петрова, А.П. Чудина, да разве всех перечислишь... В отделе главного конструктора тракторного, куда я пришел молодым специалистом, большинство работников были выпускниками нашего родного политеха. Грамотные, талантливые инженеры, хорошие люди, это их трудом было создано 5 поколений тракторов ВГТЗ. Чего стоит только одна фамилия: Михаил Александрович Шаров – главный конструктор с 1958 по 1981 год, лауреат Государственной премии. В разработке новых и совершенствовании выпускаемых тракторов заводским конструкторам активно помогали сотрудники университета, в т.ч. А. В. Победин, прошедший конструкторскую школу ВГТЗ О.Д. Косов, И.В. Ходес, В.В. Шеховцов, А.А. Ревин и другие. Многие конструкторы ВГТЗ – выпускники политеха защитили в родном институте кандидатские диссертации (М.А. Шаров, В.П. Шевчук, А.С. Глухих, И.А. Долгов, С.Б. Иваниди, А.О. Куликов), а Е.А. Дьячков, Е.И. Тескер защитили и докторские диссертации, стали видными учеными, профессорами нашего университета».

Напомним, что статья о Ефиме Иосифовиче Тескере выходила в «Политехнике» в конце декабря 2015 года.

Отметим, что многие фотографии, которые вы увидите в этом материале, любезно предоставлены нам Вячеславом Владимировичем Косенко, за это и за большую помощь в подготовке этого материала ему огромное спасибо!

Своими воспоминаниями делится с нами и Владимир Александрович Кабанов, ныне проректор по учебной работе опорного университета, а с 1995 по 1999 год – председатель Совета директоров Волгоградского тракторного завода: «Наш политех в разные годы заканчивали и Владимир Михайлович Баландин, генеральный директор ВГТЗ с 1977 по 1987 гг., и Валерий Федорович Хватов, генеральный директор завода с 1991 по 2004 годы. Мне посчастливилось работать с этими людьми, когда они были сначала секретарями парткома тракторного завода, а затем и секретарями Волгоградского обкома КПСС. И, конечно, совершенно уже легендарная личность – Валентин Александрович Семенов, мой первый генеральный директор тракторного, депутат Верховного Совета РСФСР, кандидат в члены ЦК КПСС. Пройти школу жизни рядом с такими людьми – дорогого стоит! С уверенностью говорю – самые тяжелые годы моей работы пришлись именно на этот период, но это были и самые результативные и запоминающиеся годы моей жизни. Все мы – руководители-тракторозаводцы никогда не забывали свою альма-матер и не теряли связь с родным вузом. Пройдя путь от плавильщика алюминиевых сплавов, мастера цветнолитейного цеха до 1-го заместителя генерального директора-председателя Совета директоров ВГТЗ, я без особого труда разобрался потом с положением дел в промышленности Волгоградской области, 10 лет возглавлял областной Совет директоров и выполнял обязанности первого заместителя губернатора Волгоградской области. Школы жизни политеха и тракторного

помогали мне идти по жизни, не боясь трудностей, за что большое спасибо и моим учителям-преподавателям нашего университета: Б.А. Войнову, Н.А. Осиповой, В.Н. Воронцову, М.М. Загорюлько и многим-многим другим!»

Вот такой получился у нас рассказ-воспоминание о двух знаменательных явлениях в жизни города на Волге: Волгоградском тракторном заводе и Волгоградском государственном техническом университете, – скрепленных одной большой жизнью одной большой страны и огромным количеством людей, через годы, через расстоянья пронесших свою любовь, верность и благодарность этим двум символам целой эпохи.

**Подготовил Андрей Аликбаев.**