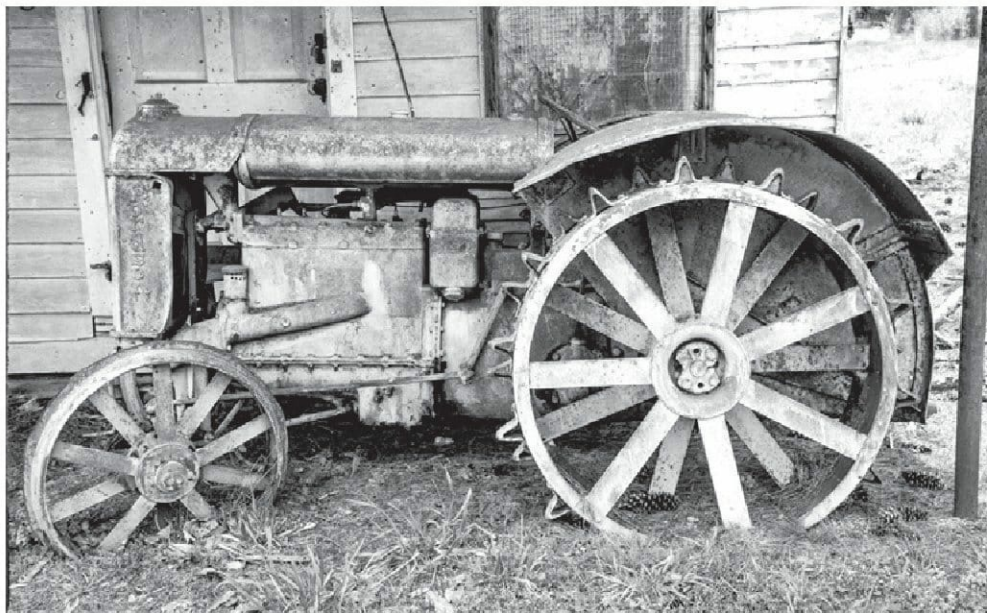


Краеведение

# ПЕРВЫЙ ТРАКТОР НА НОВОЗЫБКОВСКОЙ ЗЕМЛЕ

К началу XX столетия Новозыбков по уровню экономического развития занимал одно из ведущих мест среди других городов и уездов Черниговской губернии. Такое положение дел в первую очередь касалось сельскохозяйственного производства, поскольку более 65% земель новозыбковского уезда были пахотными. Внедрялись и передовые аграрные технологии, шла подготовка кадров. Так, с 1 июля 1899 года благодаря стараниям предводителя местного дворянства князя Николая Долгорукова при Новозыбковском реальном училище учреждено среднее сельскохозяйственно-техническое училище (сегодня — филиал Брянского государственного аграрного университета).



Легенда тракторного машиностроения — трактор «Фордзон»

В 1911 году в Новозыбкове организованы бесплатные курсы по земледелию, пчеловодству, животноводству, садоводству и молочному делу. Создано сельскохозяйственное общество, председателем которого являлся владелец имений в Карпиловке и Спиридоновой Буде, дворянин Сергей Николаевич фон Розенбах. В сентябре 1913 года проведена сельскохозяйственная и кустарно-промышленная выставка по лесоводству, полеводству, садоводству, животноводству, пчеловодству. Наряду с этим в городе функционировал склад по продаже молотилок, веялок, соломорезок, плугов, а также всевозможных удобрений.

Отдельным важным событием явилось открытие в 1916 году вблизи Новозыбкова сельскохозяйственной опытной станции, тщательная работа над созданием которой длилась более 10 лет.

После революции 1917 года в стране разразилась чудовищная Гражданская война. В середине 1920-х началось восстановление народного хозяйства. Наркомату иностранных дел была поставлена задача устанавливать контакты с промышленниками капиталистических стран для обмена опытом, получения новейших разработок и технологий, в том числе в области сельского хозяйства. Также руководство СССР решило закупить лицензии за рубежом.

Одним из первых подписали лицензионное соглашение со знаменитым американцем Генри Фордом об организации изготовления тракторов в стране Советов. Так на свет в 1924 году появился первый массовый советский колёсный трактор — «Фордзон-Путиловец» — от названия ленинградского завода-изготовителя «Красный путиловец». «Фордзон» славился своей универсальностью, простотой освоения и управления, его скорость достигала 10,8 км/ч. В техническом плане советский «Фордзон» от иностранного отличий не имел. Трактор мог работать с плугом и простейшими навесными сельхозорудиями, приводить в действие от шкива стационарные машины.

Именно такой трактор первым появился в 1925 году на новозыбковщине и использовался для эффективного освоения и обработки пахотных земель. Обстоятельства его появления подробно описаны в отдельном разделе воспоминаний выпускника 20-х годов прошлого

века Новозыбковского политехникума Николая Мироновича «Первый трактор в Новозыбковском уезде», хранящихся в музее Новозыбковского филиала Брянского государственного аграрного университета.

Поскольку сами по себе мемуары о событиях прошлых лет в Новозыбкове большая редкость и, безусловно, представляют интерес, они предлагаются уважаемому читателю без сокращений.



**Н. Миронович писал:** «В конце весны 1925 года (26?) как-то неожиданно распространилась весть: техникум получает трактор. Поехали за ним на станцию: трактор прибыл в трёх больших ящиках буквоего дерева с фордовской маркировкой. Сам трактор был плотно

зашит в большом ящике, два других вместили плуг к трактору и запчасти. Всё на лошадях доставили на «ферму». Трактористов в то время, конечно, ещё не было, но в городе было несколько автомобилей иностранных марок, оставшихся от бывших помещиков и фабрикантов, были при них и шофёры.

Пригласили одного из них. Шофёр осмотрел снаружи трактор, попробовал повернуть ручку заводного ключа — не подалась. Обещал прийти завтра и больше не появился. Обратились к другому. Тот и смотреть не пошёл, а прямо заявил, что работа у него есть, а переходить работать на тракторе для него не имеет смысла. Простоял во дворе трактор ещё несколько дней, вспомнили, что не хватает А.В. Энгеля и решили попробовать обойтись своими силами.

К этому времени я уже окончил техникум (отделение политехникума), был оставлен при политехникуме как сильный квалифицированный производственный в области животноводства. Цыркун ратовал за открытие отделения животноводства, велась подготовка к оборудованию зоотехнической лаборатории, и для этой доли прочили меня. А пока я числился лаборантом по сельскохозяйственному машиноведению и опыты освоения трактора поручили мне по принадлежности.

На следующий день с двумя учащимися младшего курса (фамилий их, к большому сожалению, не могу вспомнить) принялись за работу. Вскрыли ящик с запчастями и там нашли подробную инструкцию на русском языке — целую книжку на меловой бумаге с множеством фотографий. Был дан каждый болт, каждая шайба под их номерами и целые узлы в сборе, кончая видом всей внутренности трактора во всех ракурсах. Схем и чертежей было мало. Текст инструкции самый подробный, рассчитанный на полуграмотного, но уже привыкшего к машинам фермера — Форд об этом позаботился. А вот перевод, видимо, был сделан каким-либо российским эмигрантом, подзабывшим русские обороты речи и незнакомым с сегодняшней русской технической терминологией.

Но вообще всё было предельно ясно. При первом беглом просмотре инструкции заметили предупреждение: ввиду дальней транспортировки во избежание разбалтывания в пути, коренной подшипник коленчатого вала затянут наглухо: перед заводкой необходимо вскрыть картер и ослабить затяжку. Вот почему первому шофёру не удалось повернуть заводного ключа. Картер вскрыли, ослабили затяжку и можно было по инструкции этим ограничиться, закрыть картер и приступить к эксплуатации трактора. Но...

С двигателем внутреннего сгорания я был знаком только теоретически, а с трактором непосредственно встретился первый раз. Захотелось своими глазами увидеть, руками ощутить весь механизм трактора, и я поддался искушению — картер не стали закрывать.

Трактор стоял в машинном сарае (так называлось кирпичное здание, расположенное восточнее учебного корпуса). Здесь на стеллажах около стен лежали запчасти сельхозмашин, здесь иногда проходили практические занятия по сельскохозяйственному машиноведению. Теперь все запчасти убрали в угол, а на стеллажах расставили мисочки, блюдечки, тарелочки, позаимствованные из кухни. Мои помощники были добровольцы со II курса и сами интересовались, пожалуй, не меньше моего.

Гайка за гайкой, болт за болтом разбирали последовательно по инструкции. Каждый болт, каждую деталь находили и определяли по инструкции, писали этикетку с номером детали и клали в отдельную (мисочку) посуду.

В этом рискованном случае рассуждали так: всё разбирается аккуратно, последовательно и также будет собрано — не может быть, чтобы в результате механизм не работал.

Работали не спеша. Заглядывали любопытные, но во избежание возможной путаницы и, Боже упаси, пропажи какого-либо болта или шайбы, дальше широко раскрытых ворот никого не пускали. Было снято со своих мест и разобрано всё, что скрывало в себе что-либо, «пока» неясное.

Сняты колёса, вынуты полуоси, разобран дифференциал, протёрты от заводской смазки шестерня и сателиты, заглянули внутрь блока цилиндров, проверили шатуны и пальцы, попробовали, как снимаются и надеваются поршневые кольца, осмотрели и потрогали всё до последнего подшипника. Не тронули только развешенные на ободах колёс и катушки на магните: в первом случае всё слишком ясно, во втором — не рискнули повредить изоляцию.

На третий день, когда уже заканчивали знакомство с коленчатым валом, к нам, наконец, зашёл Рубановский, посмотрел на всё разложенное по тарелочкам и на стеллажах, на стоявшие отдельно у стены колёса и спокойно, вполне серьёзно, без тени иронии или подбадривающей шутки, как-то безразлично сказал: «Был трактор — нет трактора». И вышел. На сердце отлегло — мешать не будет, надо только самим не теряться.

Вскоре начали сборку трактора, снова всё время следуя по инструкции. Промывали, вытирали, смазывали каждую деталь. На каждом этапе сборки проверяли, не осталось ли что-либо на тарелочке после сборки очередного узла, порой развешивали, ставили на место шайбу и так продолжали сборку. На это ушло ещё дня четыре. Наконец, недели тяжёлые колёса на полуоси, вынули подмо-

стки, «прокатили» трактор на заводной ручке, опробовали сцепление и смену скоростей, проверили зажигание. В мастерской изготовили воронки с самыми густыми сетками для горючего и смазочного. Подготавливали всё тщательно, не спеша, как бы не торопясь приблизить неизбежный момент окончательного ответа на нашу работу. Залили масло в картер, повторили, где положена смазка — шприцем, залили воду в воздухоочиститель, керосин — в топливный бак и бензин в маленький бочок, помещавшийся в топливном баке. Детали в деревянных коробках тщательно просушили в печурке на кухне ещё накануне.

Наступил момент экзамена. Дело было под вечер. Вокруг трактора собрались учащиеся, вышли из своих квартир в «белом доме» Маргорин и Цыркун. Рубановский не показывался.

Мы, конечно, волновались, стараясь не показать этого. Ребята мои взялись за «ручку», я за поводок газа — ничего не получалось, мотор молчал. Нашлись из толпы более дюжие помощники, трактор вздрагивал от оборотов, а мотор по-прежнему не отзывался. Проверили зажигание, для «облегчения» залили под свечи бензин. Парень рывком дернул «ручку», мотор чихнул раз-другой, я перевёл поводок газа, как требовалось инструкцией, но после третьего чмышка мотор замолк.

Я перевёл поводок газа в исходное положение, и взгляд мой упал на краник горючего: он стоял на нейтральном положении. Следовало покраснеть от стыда, но я обрадовался. Заколебавшаяся было уверенность снова вернулась. Я повернул краник на «бензин», стараясь сделать это незаметно, чтобы не выдать своего ротозейства. Залил ещё раз под свечи бензина и мотор взревел с первого полуборота. Победа, в которой мы не сомневались, была одержана. Отрегулировали, проверили работу мотора, прогрели его на бензине и перевели на керосин. Попробовали поочередно все три движения на первой и второй скоростях и задний ход. Включали, переключали, только повторяя про себя требования инструкции, и проделывали это спокойно, уверенно.

Собралось, вероятно, всё население «фермы». Решили прицепить плуг. Управление плугом предусматривалось для самого тракториста-водителя, но пока мы разделили эти функции — плугом управлял второй, стоя на площадке заднего моста: включал плуг тросиком и винтовой тягой менял глубину опускания плугов. Проезжая мимо сарая на первой скорости (по инструкции), я прибавил газа, мощный дернул тросик и плуги начали врезаться в плотно утоптанную почву двора. Приходилось прибавлять газа. Пока плуг стоял, глубина не была отрегулирована. И теперь три лемеха врезались всё глубже.

Путь держал мимо «белого дома», молочной прямо на угол гумна, находившегося дальше внизу к железной дороге, стараясь вести по прямой. Все присутствующие оставались позади. Вдруг сбоку трактора увидел бегущего Рубановского, он махал руками и кричал: «Стой, довольно, что делаешь? Испортишь весь двор!». Забыв о педали сцепления, я остановил трактор, выключил зажигание и оглянулся назад. Чернелась длинная широкая полоса нагромождённых пластин твёрдого грунта — трактор показал себя. Окрылённые победой, но ещё совсем не опытные, мы долго провозились, пока вытащили «задним ходом» глубоко засевавшие плуги, и только совсем в сумерки трактор попал в своё «стойло».

На утро мы уже пахали на последнем, пока ещё не вспаханном в эту весну участке налево по климовскому шляху, сейчас же за усадьбой техникума, где уже кончались посадки ёлок. Почти квадратный участок площадью всего около 1/4 гектара был хорошим полигоном для тренировок в заездах и поворотах. Это было первое поле, вспаханное на механической тяге, первыми трактористами, на первом тракторе в Новозыбковском уезде.

**А. ДУДНИКОВ,**  
краевед, уроженец Новозыбкова  
г. Москва