

ISSN: 2078-1296

Founder: Academic Publishing House *Researcher*

DOI: 10.13187/issn.2078-1296

Has been issued since 2003.



**History and Historians in the Context of the Time**

UDC 93/94

**Kharkiv Locomotive Plant Establishment as a Prerequisite of Ukrainian Tractor Construction Development (Late XIX – 20s of the XX Century)**

Alexander G. Krivokon

National Technical University “Kharkiv Polytechnic Institute”, Ukraine

21 Frunze Str., Kharkiv 61001

PhD (Philosophy), Assistant Professor

E-mail: kryvokon@mail.ru

**Abstract.** The article studies the period of Kharkiv Locomotive Plant establishment till its transition to tractor construction in chronological context and from the position of Kharkiv Locomotive Plant place in the incipient process of the tractor construction development as an industry in the USSR. Organizational, technical, economic and general political analysis of the problem of tractor construction commencement at Kharkiv Locomotive Plant is presented.

**Keywords:** locomotive construction; tractor construction; industry.

**Введение.** В начале XX века в России сложилась ситуация дефицита товаров на душу населения, особенно продуктов металлургии и машиностроения. Отсталость России должна была быть преодолена, поэтому правительство поставило целью создать ряд крупных производств, в частности паровозостроения, которые в процессе последующей эволюции и под действием ряда экономических факторов перепрофилировались в тракторостроение.

Цель статьи – анализ исторического периода от создания Харьковского паровозостроительного завода до перехода его на производство тракторов в хронологическом контексте и в контексте места ХПЗ в начинающемся процессе создания тракторостроения как отрасли в СССР (организационно-технический анализ, технико-экономический анализ и анализ общегосударственной политики).

**Материалы и методы.** Исследованием исторических этапов развития машиностроения в России и тракторостроения в частности занималось достаточно мало ученых. Но среди известных имен следует упомянуть В.Т. Васильев, В.В. Будько, А.С. Эйштейн и др. Поскольку в литературных источниках проблема раскрывается не полно и несет в себе ряд противоречий, наиболее обширно представить эту тему позволяют нам данные из Государственного архива Харьковской области, на анализе которых и основывается эта статья.

**Обсуждение.** Несмотря на достаточно бурное развитие капитализма в Царской России и на предпринимаемые попытки выйти на уровень развитых стран Европы, страна в конце XIX и начала XX столетия существенно отставала от Германии, Франции, Англии, не говоря уже о США.

И дело было не только в том, что на душу населения производилось меньше металла, топлива, строительных материалов и другой продукции, но и в отсутствии целых отраслей индустрии, в том числе и собственного тракторостроения.

Отдельные выдающиеся достижения энтузиастов не только не получали государственной поддержки, но и оставались вне коммерческих интересов предпринимателей, которые вкладывали свои средства только в те отрасли и строили только

те предприятия, которые приносили «быстрый доход», то есть обеспечивали значительную прибыль буквально с начала их эксплуатации.

Для предпринимателей и банкиров, сколь образованы и прогрессивны они не были, было совершенно ясно, что в условиях помещичьего сельского хозяйства и громадной массы бедного крестьянства в стране, в те годы не было необходимого спроса на тракторы, что в условиях частного мелкотоварного производства крестьянин не сможет приобретать относительно дорогие средства механизации сельского хозяйства: тракторы, прицепные машины и орудия к ним, автомобили, комбайны, локомотивы и др.

Минимальный спрос крупных помещичьих хозяйств в тракторах и других технических средствах вполне успешно удовлетворялся экспортными поставками.

У царского правительства реально не могло быть программы кооперирования сельскохозяйственных производителей. Известно, что даже такие деятели, как Столыпин, в области сельского хозяйства делали ставку на развитие индивидуального сельхозпроизводителя, «справного» мужика, хуторянина.

Примером выборочного отношения банкиров и предпринимателей является строительство в городе Харькове одного из самых крупных и мощных в те годы паровозостроительного завода.

В 1895 году в Петербурге было основано Русское Паровозостроительное и Механическое акционерное общество (РПиМО) [1] с капиталом в 3,5 млн рублей золотом. Его учредителями стали А.С. Прохоров – купец 1-й гильдии, директор Петербургского биржевого комитета, А.И. Мураний – купец 1-й гильдии, директор Петербургского частного коммерческого банка, и владелец машиностроительных заводов во Франции Р. Буэ.

С момента создания общество тесно сотрудничало с правительством. Устав его был утвержден Указом Сената России от 5 июля 1895 года. Общество сразу же получило правительственный заказ на изготовление 480 товарных 8-колесных паровозов в течение 6 лет, начиная с 1897 года. Таким образом, была гарантирована на много лет вперед загрузка предприятия и устойчивый сбыт продукции.

Уже в августе 1895 года Русское Паровозостроительное и Механическое акционерное общество приняло решение о строительстве завода для производства паровозов и различных частей к ним.

Это решение полностью отвечало целям создания общества. 0020с В первом параграфе Устава было записано: «Для построения в России паровозов и железнодорожных принадлежностей, всякого рода машин и их частей, потребных для судостроения, а также с целью добычи, выплавки и обработки всякого рода металлов и приготовления из них изделий...».

Таким образом, учредители чутко уловили сложившиеся в стране в конце XIX века тенденции промышленного объема и особую потребность в развитии железнодорожного транспорта, что в сочетании обещало на долгие годы стабильный рынок Совета продукции и высокие доходы.

Известно, что за десятилетие (1890–1900 гг.) в стране было положено до 22,5 тысяч километров новых железнодорожных путей. К 1900 году железнодорожная сеть на Украине достигла 10750 км при общероссийской 54790 км, или почти пятую часть.

Интенсивное железнодорожное строительство требовало ежегодного производства 1,76 млн тонн рельсов, выпуска не менее 1000 паровозов, 1300 пассажирских и 25000 товарных вагонов [1].

Если ранее центр промышленного развития России был на Урале, то в конце века он переместился на Юг страны, преимущественно в Украину. Здесь интенсивно создавался так называемый «Южный регион горнопромышленности».

Предпринимателям удалось навязать государству протекционистскую политику, в соответствии с которой всем железнодорожным компаниям и обществам страны было предписано приобретать подвижной состав для железных дорог исключительно отечественного производства. Это ограждало российские паровозостроительные заводы от иностранных конкурентов и обеспечивало им наиболее благоприятные условия хозяйственной деятельности.

Выбор Харькова для строительства паровозостроительного завода был, разумеется, не случайным. Во-первых, он уже в те годы был крупным торгово-ремесленным центром с

большим железнодорожным узлом. Благодаря разветвленной сети железных дорог он был надежно связан как со всеми основными регионами, так и с зарубежьем. Город географически был близок как к центральной части России, так и к Криворожско-Донецкому бассейну, Приднепровью и к Южным морским портам, таким образом, город находился в сосредоточении сырьевой, металлургической и потребительской баз. Уже были построены и успешно работали многочисленные средние и мелкие заводы и фабрики, сложился рабочий класс с прослойкой квалифицированных рабочих. В Харькове был университет и известный в стране технологический (будущий Политехнический) институт, в котором была сильная и хорошо укомплектованная специалистами и учеными кафедра «Паровозы», на которой можно было организовать подготовку молодых специалистов и из которой можно было черпать уже сложившиеся кадры.

Кроме того, в городе объективно сложилась достаточно развитая прослойка интеллигенции, среди которой были специалисты самых разных профессий: экономисты, металлурги, станкостроители, моторостроители, теплоэлектротехники, управленцы, техники, служащие.

Город имел на окраинах значительные по площадям свободные и относительно ровные площади, удобные для застройки и прокладки транспортных коммуникаций.

Рядом с ним уже существовали товарные станции со складскими помещениями.

Именно рядом с одной из них – станцией Балашевка общества юго-Восточных железных дорог – и был выбран участок под строительство завода, расположенный относительно недалеко от центра города и имевший подъездные пути в виде мощеных камнем дорог.

К ноябрю 1895 года все формальности были утрясены и на площадке развернулось строительство литейного, модельного, паровозосборочного, кузнечного и котельного цехов, а также собственной электростанции, главной конторы, дома директора завода со всеми необходимыми подсобными помещениями, двадцатичетырехквартирного дома для начальников цехов, отделов и старших мастеров, двух трехэтажных домов для приглашенных технических специалистов, общежития для 100 холостых рабочих завода и проходной конторы.

По тем временам размах строительства был значительным. На площадке одновременно работало свыше 1700 строителей. Работы велись практически безостановочно, круглогодично.

Вот почему уже в ноябре 1897 года, то есть спустя два года, на заседании правления было принято официальное решение о пуске завода с 01.11.1897 года.

При этом в решении была ссылка на наличие к тому времени договора с Управлением казенных железных дорог от 31.07.1895 года на ежегодный выпуск 150 паровозов (независимо от производства машиноорудий на сумму до 1 млн. рублей) [1].

С самого начала на заводе развивались два основных направления деятельности: паровозостроительное и машиностроительное.

По мере объективно возникающей потребности и при наличии крупных заказов троились новые цеха и организовывались другие производства.

В 1903 году были построены медницкий и снарядный цеха, в 1911–1912 гг. – тепловой (для производства двигателей), сельскохозяйственных орудий, плужный. В 1914 году цех сельскохозяйственных орудий перестроили под вагонный. В 1916 году появились сталелитейный и болтовой цеха.

Так как в годы Первой Мировой войны, Гражданской войны, иностранной интервенции боевые действия, в основном, перекатывались по Украине и другим южным регионам, то завод был сильно разрушен. Коллективу завода пришлось пережить 7 смен власти, две эвакуации вглубь страны, потерю значительной части рабочих и специалистов.

Когда 11 декабря 1919 года войска Деникина под давлением наступивших советских войск окончательно покинули Харьков, они угнали с завода все готовые паровозы и вагоны, часть станков, сырья и топлива. Вместе с деникинцами отступили директор завода, его помощники, управляющий, некоторые начальники цехов (всего 21 человек) и даже 12 мастеров и рабочих.

С марта 1919 года декретом Совнаркома РСФСР Русское Паровозостроительное и Механическое акционерное общество было лишено прав собственности, а ХПЗ был

национализирован. Его передали в ведение государственного объединения машиностроительных заводов (ГОМЗ ВСНХ).

После изгнания армии Деникина 16.01.1920 года была утверждена временная коллегия заводууправления ХПЗ. Именно она и приступила к учету сохранившихся материальных ценностей, сырья, топлива; получению первых заказов, ремонту оборудования, подбору и расстановке кадров. Так как в первые годы Советской власти, а особенно на начальном периоде военного коммунизма завод практически не получал никакой материальной помощи, кроме продовольственной, то именно коллегия заводууправления занималась всеми сторонами производственно-хозяйственной деятельности: изыскивала внутренние резервы, осуществляли жесткую экономию энергетических, сырьевых и материальных ресурсов, боролась с опозданиями и прогулами, занималась повышением производительности труда на отдельных рабочих местах, боролась с практикой изготовления на станках в рабочее время изделий для личных нужд и продажи (обмена), а, пожалуй, главное – пыталась разработать первые перспективные планы развития завода на длительный период.

24.05.1922 года коллегия заводууправления ХПЗ была расформирована. В промышленности Советская власть была вынуждена вернуться к принципу единоначалия. Был назначен первый советский управляющий (директор) – Сергей Васильевич Файер, который с 14 октября 1920 года до момента назначения был руководителем временной коллегии заводууправления и проявил себя опытным инженером и руководителем.

Именно в 1922 году завод вошел в состав Южного машиностроительного треста, г. Харьков (ЮМТ).

В ноябре 1922 года на завод поступила телеграмма ЮМТа о присвоении заводу в память пятилетней годовщины Октябрьской революции имени Коминтерна.

В течение 1917–1931 гг. паровозостроение всегда играло важную роль в производственных программах завода. Во время Первой Мировой войны и последующей гражданской на территории России до 60 % паровозов было выведено из строя, а вагонов – до 30 %.

Поэтому, в 1917–1920 гг. ХПЗ проводил индустриальными методами ремонт паровозов и вагонов, а в 1921–1922 гг. освоил выпуск грузовых паровозов серии Э.

В 1923 году доля изготовления новых паровозов составляла в производственной программе 47,7 % [1], но из-за резкого недостатка оборудования, оборотных средств, средств на капитальное строительство, нехватки квалифицированных кадров завод долго и мучительно восстанавливал свой промышленный и производственный потенциал.

В Материалах государственного архива Харьковской области [2, 3] содержатся сведения о восстановительном процессе, реально начатом целенаправленно в 1922 году. Годом перелома и выхода на достигнутые заводом в 1913–1914 гг. объемы производства стал только 1925–1926 операционный год.

В докладе технического директора (главного инженера) завода И.Е. Аппака [3] приведены следующие цифровые показатели.

Таблица 1

Отчетный период	Выпуск в довоенных рублях	Выпуск в червонных рублях	Выпуск продукции на 1 фактически занятого рабочего, в дов. руб./мес
1913	6.237.062	-	160-40 за 1913-1914 опер.год
Октябрь 1922- сент. 1923	3.264.556	Нет данных	Нет данных
-//- 1923 - -//- 1924	3.319.681	5.530.244	Нет данных
-//- 1924 - -//- 1925	3.647.774	5.520.403	105-03
-//- 1925 - -//- 1926	6.470.080	10.250.423	148-56
-//- 1926 - -//- 1927	Не приведен	Не приведен	169-92 за первые 5 мес.

Таким образом, довоенный уровень по валовому объему был превзойден в 1925/26 операционном году, а по производительности – в 1926/27 году.

Столь трудный восстановительный период стал следствием общей разрухи в стране, а также допущенных большевиками серьезных ошибок в разрушении в первые годы советской власти денежно-товарных отношений, когда по существу была ликвидирована торговля, кроме мелкой, пригородной, а применялся принцип распределения продукции. Только введение НЭПа в стране позволило вернуться к нормальным производственным отношениям, хотя произошло это далеко не сразу.

Поэтому, не получая от государства или треста необходимой поддержки, заводские специалисты с 1922 года активно искали, какой перспективной продукцией, кроме паровозостроения, можно загрузить завод на долгие годы.

Выбор был сделан в пользу гусеничного паровозостроения с учетом накопленного заводом опыта ремонта бронетехники и наличия интереса военного ведомства в лице артиллерийского управления Рабоче-крестьянской Красной Армии в систематическом поступлении достаточно мощных по тем временам гусеничных тракторов отечественного производства.

**Результаты.** Несмотря на бурное развитие капитализма в России в конце XIX и начале XX столетия страна существенно отставала по уровню промышленного развития от передовых капиталистических государств. В эти годы интенсивно развивались отдельные отрасли, например, паровозостроение, поскольку оно обещало получение значительной и устойчивой прибыли.

Для развития тракторостроения еще не были созданы необходимые условия. Среди наиболее современных заводов, построенных в конце XIX века, был Харьковский Паровозостроительный, который не только строил паровозы, но и развивал общее машиностроение. Выбор Харькова для строительства завода не был случайным.

**Заключение.** Поскольку завод сильно пострадал в годы Первой мировой и Гражданской войн, а также в период иностранной интервенции, возрождение производства на ХПЗ шло крайне трудно и медленно, чему было немало причин, в том числе и связанных с политикой военного коммунизма и разрушения денежно-товарных отношений.

Только с введением НЭПа появились реальные возможности возрождения производства на ХПЗ. А к 1925/26 операционному году ХПЗ вышел на довоенный уровень. Возрождению завода способствовало создание на ХПЗ новых производств, в том числе и тракторостроения.

#### **Примечания:**

1. Авторский коллектив под А.С. Эйштейна – ХПЗ – завод им. Малышева. 1895-1995. Краткая история развития. Харьков, «Прапор», 1995. 704 с.
2. Государственный архив Харьковской области. Ф. Р. - 1010. Оп. 1. Папка №787 «Протоколы заседаний инженерной секции профсоюза «Металлист».
3. Государственный архив Харьковской области. Ф. Р. - 1010. Оп. 1. Папка №1088 «О состоянии тракторостроения на ХПЗ. Из доклада о работе ХПЗ за 1923-1926 гг.».

#### **References:**

1. Avtorskii kollektiv pod A.S. Eishteina – KhPZ – zavod im. Malysheva. 1895-1995. Kratkaya istoriya razvitiya. Khar'kov, «Prapor», 1995. 704 s.
2. Gosudarstvennyi arkhiv Khar'kovskoi oblasti. F. R. - 1010. Op. 1. Papka №787 «Protokoly zasedanii inzhenernoi sektsii profsoyuza «Metallist».
3. Gosudarstvennyi arkhiv Khar'kovskoi oblasti. F. R. - 1010. Op. 1. Papka №1088 «O sostoyanii traktorostroeniya na KhPZ. Iz doklada o rabote KhPZ za 1923-1926 gg.».

УДК 93/94

**Становление Харьковского паровозостроительного завода  
как предпосылка развития тракторостроения на Украине  
(период конца XIX – 20-х годов XX-го столетия)**

Александр Григорьевич Кривоконь

Национальный технический университет «Харьковский политехнический институт»,  
Украина  
61002, г. Харьков, ул. Фрунзе, 21  
Кандидат философских наук, доцент  
E-mail: kryvokon@mail.ru

**Аннотация.** Данная статья анализирует период от создания Харьковского паровозостроительного завода до перехода его на производство тракторов в хронологическом контексте и в контексте места ХПЗ в начинающемся процессе создания тракторостроения как отрасли в СССР. Кроме того подан организационно-технический, экономический и общеполитический анализ проблемы возникновения тракторостроения на ХПЗ.

**Ключевые слова:** паровозостроение; тракторостроение; промышленность.