



УДК 94(47+57)“18/1920”
ББК 63.3(2)53

ХАРЬКОВСКИЙ ПАРОВОЗОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД В КОНЦЕ XIX – 20-е гг. XX СТОЛЕТИЯ И РАЗВИТИЕ ТРАКТОРОСТРОЕНИЯ

Кривоконь Александр Григорьевич

Кандидат философских наук, доцент
Национального технического университета «Харьковский политехнический институт»
kryvokon@mail.ru
ул. Фрунзе, 21, 61002 г. Харьков, Украина

Аннотация. Данная статья посвящена исследованию предпосылок становления и особенностей организации деятельности Харьковского паровозостроительного завода (далее – ХПЗ) в период от создания до перехода его на производство тракторов. Подчеркивается особая роль ХПЗ в начинающемся процессе создания тракторостроения как отрасли в СССР. Представлены некоторые статистические показатели деятельности завода в начале XX столетия. Статья основывается на архивных документах, раскрывающих деятельность ХПЗ и Южного машиностроительного треста в этот период.

Ключевые слова: паровозостроение, тракторостроение, промышленность, железнодорожное строительство, индустриализация.

Постановка проблемы. В одном из первых отечественных учебников, посвященных проблемам устройства и конструкции тракторов, а также особенностям развития тракторостроения в целом, под названием «Теория трактора» (издание 1952 г.) его автор Е.Д. Львов указывает на особую роль деятельности Харьковского паровозостроительного завода в процессе становления сельскохозяйственного машиностроения [6, с. 11]. Это объясняется тем, что именно на этом предприятии в 1924–1929 гг. был поставлен на поточный выпуск первый в СССР гусеничный трактор «Коммунар», что, в свою очередь, стало значительным шагом вперед в деле индустриализации народного хозяйства.

Сегодня завод, о котором идет речь, отметил уже более чем вековую историю. Менялись названия предприятия: с 1922 г. ХПЗ был переименован в Харьковский паровозо-

строительный завод имени Коминтерна, в 1939 г. – в машиностроительный завод №183 и его филиал – завод №75, а начиная с 60-х гг. XX в. – Харьковский завод транспортного машиностроения имени В.А. Малышева. Однако достижения его тружеников по-прежнему заслуживают внимательного изучения и анализа, тем более что длительное время архивы завода частично были закрыты, поскольку предприятие выпускало военную продукцию, а в условиях нынешнего уровня демократии стали доступными новые документы и материалы, позволяющие более полно и под другим, незаидеологизированным, углом зрения рассматривать вклад ХПЗ в процесс машиностроения на постсоветском пространстве.

Вот почему в аспекте истории развития науки и техники Украины и России вообще и тракторостроения в частности являются **актуальными** и представляют теоретический

и практический интерес изыскания, посвященные исследованию предпосылок становления и особенностей деятельности Харьковского паровозостроительного завода в конце XIX – начале XX века.

Исследованию различных исторических этапов развития машиностроения в России и СССР (в том числе и тракторостроения) посвятили свои работы ряд ученых, среди которых: Е.Е. Александров, Л.М. Бесов, В.В. Будько, А.В. Быстриченко, В.Т. Васильев, А.П. Дроботенко, В.Г. Евтенко, В.В. Епифанов, С.В. Кульчицкий, Г.В. Лупаренко, Л.В. Погорилый, А.С. Эпштейн и др. (см.: [1–5; 12; 13; и др.]). Однако большинство авторов характеризуют не столько особенности развития сельскохозяйственного машиностроения, сколько сосредотачивают свое внимание на истории выпуска танков, паровозов и тепловозов, других видов техники. Кроме того, в указанных литературных источниках проблема зарождения тракторостроения раскрывается неполно, существуют различные точки зрения относительно начальных этапов развития этой отрасли, хотя во всех работах подчеркивается особое значение ХПЗ как предприятия, внесшего огромный вклад в становление отечественного сельскохозяйственного машиностроения.

Поэтому **цель** данной публикации – на основе анализа существующих и недавно обнаруженных и введенных в научное обращение документов из Государственного архива Харьковской области кратко описать некоторые исторические особенности периода от создания Харьковского паровозостроительного завода до перехода его на производство тракторов. Предполагается также выделить те исторические и социально-экономические факторы, которые помогут определить особую роль ХПЗ в процессе становления тракторостроения на территории Украины в начале XX века.

Теоретический анализ проблемы. Развитие промышленности Украины конца XIX – начала XX в. нельзя рассматривать в отрыве от России в целом, ибо Украина на то время была составной частью Российской империи.

В то время украинская и российская буржуазия не имела капиталов, достаточных для

развития собственной промышленности. Для предпринимателей и банкиров, сколь образованны и прогрессивны они ни были, было совершенно ясно, что в условиях помещичьего сельского хозяйства и громадной массы бедного крестьянства в те годы отсутствовал необходимый спрос 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 и др.

Минимальный спрос крупных помещичьих хозяйств на тракторы и другие технические средства вполне успешно удовлетворялся импортными поставками, что совершенно не способствовало развитию отечественного сельскохозяйственного машиностроения. Прискорбно, что даже отдельные более-менее удачные попытки и 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.

Важным шагом в преодолении сложившейся ситуации явилось строительство в городе Харькове одного из самых крупных и мощных в те годы паровозостроительного завода.

В 1895 г. в Петербурге было основано Русское паровозостроительное и механическое акционерное общество (далее – РПиМО) с капиталом в 3,5 млн руб. золотом. Его учредителями стали: А.С. Прохоров – купец первой гильдии, директор Петербургского биржевого комитета; А.И. Мураций – купец первой гильдии, директор Петербургского частного коммерческого банка; Р. Буэ – владелец машиностроительных заводов во Франции [3].

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 впе-

ред загрузка предприятия и устойчивый сбыт продукции.

Уже в августе 1895 г. 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. 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...» (цит. по: [3, с. 10]).

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

Если ранее центр промышленного развития Российской империи был на Урале, то в конце века он переместился на юг страны, преимущественно на Украину. Здесь интенсивно создавался так называемый Южный регион горной промышленности. Действительно, с началом разработки богатых угольно-рудных месторождений на Донбассе и в Криворожье, интенсивно строились железные дороги, развивалось машиностроение. Известно, что за десятилетие (1890–1900 гг.) в стране было положено до 22,5 тыс. км новых железнодорожных путей. К 1900 г. железнодорожная сеть на Украине достигла 10 750 км, при общероссийской – 54 790 км, что составило почти пятую часть всех железнодорожных путей Российской империи [14, с. 24].

Интенсивное железнодорожное строительство требовало ежегодного производства 1,76 млн т рельсов, выпуска не менее 1 000 паровозов, 1 300 пассажирских и 25 000 товарных вагонов [14, с. 25].

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 рос-

сийские паровозостроительные заводы от иностранных конкурентов и обеспечивало им наиболее благоприятные условия хозяйственной деятельности.

Выбор Харькова для строительства паровозостроительного завода был, разумеется, неслучайным.

Во-первых, он уже в те годы был крупным торгово-ремесленным центром с большим железнодорожным узлом. Благодаря разветвленной сети железных дорог город был надежно связан как со всеми основными регионами, так и с зарубежьем.

Во-вторых, город географически был близок как к центральной части России, так и к Криворожско-Донецкому бассейну, Приднепровью и Южным морским портам. Таким образом, город находился в сосредоточении сырьевой, металлургической и потребительской баз.

В-третьих, в регионе уже были построены и успешно работали многочисленные средние и мелкие заводы и фабрики, сложился рабочий класс с прослойкой квалифицированных рабочих.

В-четвертых, в Харькове активно функционировали университет и Технологический (будущий Политехнический) институт, где была сильная и хорошо укомплектованная практическими специалистами и учеными кафедра «Паровозы», благодаря деятельности которой можно было организовать подготовку молодых специалистов и черпать уже сложившиеся кадры. Кроме того, в городе сложилась достаточно развитая прослойка интеллигенции, среди которой были специалисты самых разных профессий: экономисты, металлурги, станкостроители, моторостроители, теплоэлектротехники, управленцы, техники, служащие.

К тому же город Харьков имел на окраинах значительные по размеру, 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 мощенных камнем дорог.

20 июля 1895 г. для развертывания завода в Харькове правление РПиМО пригласило на службу инженера-технолога Павла Павловича Риццини с окладом 12 тыс. золотых рублей в год, поручив ему покупку земельного участка для сооружения нового предприятия и возложило на него руководство строительными работами. Также был приглашен российский академик Александр Иванович фон Гоген, которому поручалось составление смет и строительных проектов всех зданий завода, а также наблюдение за их постройкой. Пустыри восточной окраины Харькова в районе Балашевки стали площадкой будущего большого завода, на которой развернулось строительство основных объектов.

К ноябрю 1895 г. 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, 24-квартирного 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 1 700 строителей. Работы велись практически безостановочно, круглогодично. Вот почему уже в ноябре 1897 г., то есть спустя два года, на заседании правления было принято официальное решение о пуске завода с 1 ноября 1897 года. При этом в решении была ссылка на наличие к тому времени договора с Управлением казенных железных дорог от 31 июля 1895 г. на ежегодный выпуск 150 паровозов (независимо от производства машиноорудий на сумму до 1 млн руб.) [3].

С самого начала на заводе развивались два основных направления деятельности: паровозостроительное и машиностроительное. По мере объективно возникающей потребности и при наличии крупных заказов строились новые цеха и организовывались другие производства.

В 1903 г. были построены медницкий и снарядный цеха, в 1911–1912 гг. – тепловой (для производства двигателей), плужный, сельскохозяйственных орудий. В 1914 г. цех сельскохозяйственных

орудий перестроили под вагонный. В 1916 г. появились сталелитейный и болтовой цеха.

Так как в годы Первой мировой и Гражданской войн, 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.

С марта 1919 г. декретом Совнаркома РСФСР Русское Паровозостроительное и Механическое акционерное общество было лишено прав собственности, а ХПЗ – национализирован. Его передали в ведение Государственного объединения машиностроительных заводов Высшего совета народного хозяйства (ГОМЗ ВСНХ).

После окончательного изгнания армии Деникина 16 января 1920 г. была утверждена временная коллегия заводоуправления ХПЗ. Именно она и приступила к учету сохранившихся материальных ценностей, сырья, топлива, получению первых заказов, ремонту оборудования, подбору и расстановке кадров. Коллегия заводоуправления занималась всеми сторонами производственно-хозяйственной деятельности: изыскивала внутренние резервы, осуществляла 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) и, пожалуй, главное, пыталась разработать первые перспективные планы развития завода на длительный период.

24 мая 1922 г. коллегия заводоуправления 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 г. до момента назначения был руководителем временной коллегии заводоуправления и проявил себя опытным инженером и руководителем. Именно в 1922 г. завод вошел в состав Южного машиностроительного треста (г. Харьков) (ЮМТ).

В 1923 г. доля изготовления новых паровозов составляла в производственной про-

грамме 47,7 % [8], 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» [7–11] содержатся сведения о восстановительном процессе, реально начатом целенаправленно в 1922 году. Годом перелома и выхода на достигнутые заводы в 1913–1914 гг. объемы производства стал только 1925/26 операционный год. В докладе технического директора (главного инженера) завода И.Е. Аппака приведены следующие цифровые показатели (см. таблицу).

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 г. активно искали, какой перспективной продукцией, кроме паровозостроения, можно загрузить завод на долгие годы [9; 11]. Выбор был сделан в пользу грузинского тракторостроения.

Большое значение в выборе таких перспектив развития предприятия имели несколько весомых факторов. Прежде всего, после разрушительного периода Первой мировой и Гражданской войн существовала острая необходимость обеспечить население продовольствием. Для этого нужно было создать условия для эффективного сельскохозяйственного производства. А поскольку в послевоенное время был большой дефицит мужской силы, трактора стали главным звеном перехода от ручного труда к машинам.

Кроме того, выгодное географическое расположение и социально-экономические особенности г. Харькова также сыграли немаловажную роль в выборе тракторостроения как перспективной отрасли, особенно в контексте развития сельского хозяйства на Украине. Следует также учитывать и тот факт, что на то время Харьков был столицей УССР, это значительно упрощало процессы управления и финансового обеспечения завода.

Не менее важно и то, что благодаря реконструкции завода в 1911 г. и переоборудованию цеха сельского машиностроения в вагоностроительный в 1914 г. были освоены новые сложные технологии, подготовлены квалифицированные специалисты и рабочие. Завод имел такое высокотехнологическое на то время производство, как дизельное. Производились мощные судовые двигатели и двигатели для сельского хозяйства. Все это способствовало более эффективной подготовке и запуску тракторного производства, поскольку уровень технологического развития завода являлся достаточно высоким. Более того, на то время оснащение завода было на самом высоком уровне в стране, а при организации новых производств при-

Показатели объемов производства Харьковского паровозостроительного завода

Отчетный период	Выпуск в довоенных рублях	Выпуск в червонных рублях	Выпуск продукции на одного фактически занятого рабочего, в довоенных руб./мес.
1913–1914	6.237.062	–	160.40
Октябрь 1922– сентябрь 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.

Примечание. Источник: [9].

менялось самое современное отечественное и зарубежное оборудование, а иногда и уникальное, собственной разработки и изготовления.

И наконец, выбор в пользу тракторостроения как перспективного производства был сделан с учетом накопленного ХПЗ 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 [11].

Выводы. Таким образом, выбор Харьковского паровозостроительного завода имени Коминтерна как одного из первых предприятий по производству тракторов на территории Украины был оправданным и довольно удачным.

Последующее техническое переоснащение производства ХПЗ импортными станками и другим оборудованием, а также различного рода приборами и инструментами в период 1926–1930 гг. создало новые возможности для производства. Это позволило после изготовления в 1924 г. опытного экземпляра первого в СССР гусеничного трактора «Коммунар» наладить с 1925–1926 гг. его мелкосерийный выпуск. И хотя данная машина была разработана на основе популярного тогда немецкого трактора Hanomag WD Z 50, тем не менее это стало толчком для дальнейшего бурного развития отечественного тракторостроения и танкостроения, о чем свидетельствует выпуск в 1930 г. первого танка Т-24, а в 1931 г. – опытных образцов трактора «Коминтерн» мощностью 100 л. с.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Александров, Е. Е. Быстроходные гусеничные и армейские колесные машины: краткая история развития / Е. Е. Александров, В. В. Епифанов. – Х. : Изд-во НТУ «ХПИ», 2001. – 376 с.
2. Бесов, Л. М. Наука і техніка в історії суспільства / Л. М. Бесов. – Х. : Золоті сторінки, 2011. – 464 с.
3. Быстриченко, А. В. История двигателестроения на ХПЗ – завод им. Малышева 1911–2011 / А. В. Быстриченко, А. П. Дроботенко. – Х. : Прапор, 2011. – 480 с.
4. Кульчицкий, С. В. Україна між двома війнами (1921–1939 рр.) / С. В. Кульчицкий. – К. : Альтернатива, 1999. – 335 с. – (Україна крізь віки ; т. 11).
5. Лупаренко, Г. В. «Історія становлення тракторобудування на території України в першій тре-

тині ХХ століття» : автореф. дис. ... канд. іст. наук / Лупаренко Григорій Володимирович. – К., 2007 – 25 с.

6. Львов, Е. Д. Теория трактора / Е. Д. Львов. – М. : Гос. науч.-техн. изд-во машиностр. лит., 1952. – 388 с.

7. Материалы Государственного архива Харьковской области. – Ф. Р-1010. – Оп. 1. – Папка № 623 «Стоимость рабочей силы. Диаграммы. Динамика зарплаты. 1924/25 год». – 221 с.

8. Материалы Государственного архива Харьковской области. – Ф. Р-1010. – Оп. 1. – Папка № 787 «Протоколы заседаний инженерной секции профсоюза “Металлист”». – 55 с.

9. Материалы Государственного архива Харьковской области. – Ф. Р-1010. – Оп. 1. – Папка № 1088 «О состоянии тракторостроения на ХПЗ. Из доклада о работе ХПЗ за 1923–1926 гг.». – 129 с.

10. Материалы Государственного архива Харьковской области. – Ф. Р-1354. – Оп. 1. – Папка № 253 «Тракторостроение». – 207 с.

11. Материалы Государственного архива Харьковской области. – Ф. Р-1354. – Оп. 3. – Папка № 72 «Переписка с Южным Машиностроительным Трестом об изготовлении тракторов, сведения Технического комитета при Военно-Техническом Управлении РККА о результатах испытания тракторов». – 203 с.

12. Погорілий, Л. В. Мобільна сільськогосподарська енергетика / Л. В. Погорілий, В. Г. Євтенко. – К. : Фенікс, 2005. – 181 с.

13. ХПЗ – завод им. Малышева. 1895–1995. Краткая история развития / под ред. А. С. Эпштейна. – Харьков : Прапор, 1995. – 704 с.

14. Яковлев, А. Ф. Экономические кризисы в России / А. Ф. Яковлев. – М. : Гос. изд-во полит. лит., 1955. – 403 с.

REFERENCES

1. Aleksandrov E.E., Epifanov V.V. *Bystrokhodnye gusenichnye i armeyskie kolesnye mashiny: kratkaya istoriya razvitiya* [Fast-Speed Crawler and Track and Military Wheeled Vehicles: Brief History of Development]. Kharkov, Izd-vo NTU “KhPI”, 2001. 376 p.
2. Besov L.M. *Nauka i tekhnika v istorii suspilstva* [Science and Technology in the History of Society]. Kharkov, Zoloti storinki Publ., 2011. 464 p.
3. Bystrichenko A.V., Drobotenko A.P. *Istoriya dvigatelestroeniya na KhPZ – zavod im. Malysheva 1911–2011* [The History of Engine-Building at KLP – Plant Named After Malyshev 1911–2011]. Kharkov, Prapor Publ., 2011. 480 p.
4. Kulchitskiy S.V. *Ukraina mizh dvoma viynami (1921–1939)* [Ukraine Between Two Wars (1921–1939)]. Kiev, Alternativa Publ., 1999. 335 p. (Ukraina kriz viki ; vol. 11)
5. Luparenko G.V. *Istoriya stanovlennya traktorobuduvannya na teritorii Ukraini v pershyi tre-*

tretini XX stolit'ya : avtoref. dis. ... kand. ist. nauk [The history of the Formation of Tractor Industry in Ukraine in the First Third of the 20th Century. Cand. hist. sci. abs. diss.]. Kiev, 2007. 25 p.

6. Lvov E.D. *Teoriya traktora* [Theory of Tractor]. Moscow, Gos. nauch.-tekhn. izd-vo mashinostr. lit., 1952. 388 p.

7. *Materialy Gosudarstvennogo arkhiva Kharkovskoy oblasti* [The Materials of State Archive of Kharkiv Region]. F. R-1010, op. 1, folder no. 623 "Stoimost rabocheysily. Diagrammy. Dinamika zarplaty. 1924/25 god". 221 p.

8. *Materialy Gosudarstvennogo arkhiva Kharkovskoy oblasti* [The Materials of State Archive of Kharkiv Region]. F. R-1010, op. 1, folder no. 787 "Protokoly zasedaniy inzhenernoy sektsii profsoyuza 'Metallist'". 55 p.

9. *Materialy Gosudarstvennogo arkhiva Kharkovskoy oblasti* [The Materials of State Archive of Kharkiv Region]. F. R-1010, op. 1, folder no. 1088 "O sostoyanii traktorostroeniya na KhPZ. Iz doklada o rabote KhPZ za 1923–1926 gg.". 129 p.

10. *Materialy Gosudarstvennogo arkhiva Kharkovskoy oblasti* [The Materials of State Archive of Kharkiv Region]. F. R-1354, op. 1, folder no. 253 "Tractor Industry". 207 p.

11. *Materialy Gosudarstvennogo arkhiva Kharkovskoy oblasti* [The Materials of State Archive of Kharkiv Region]. F. R-1354, op. 3, folder no. 72 "Perepiska s Yuzhnym Mashinostroitelnyim Trestom ob izgotovlenii traktorov, svedeniya Tekhnicheskogo komiteta pri Voennno-Tekhnicheskome Upravlenii RKKA o rezultatakh ispytaniya traktorov". 203 p.

12. Pogoriliy L.V., Evtenko V.G. *Mobilna silskogospodarska energetika* [Mobile Agricultural Energy System]. Kiev, Feniks Publ., 2005. 181 p.

13. Epshteyn A.S., ed. *KhPZ – zavod im. Malysheva. 1895–1995. Kratkaya istoriya razvitiya* [KLP is Malyshev Plant. 1895–1995. Brief History of Development]. Kharkov, Prapor Publ., 1995. 704 p.

14. Yakovlev A.F. *Ekonomicheskie krizisy v Rossii* [Economic Crises in Russia]. Moscow, Gos. izd-vo polit. lit., 1955. 403 p.

KHARKOV LOCOMOTIVE PLANT IN THE LATE 19th – THE 20s OF THE 20th CENTURY AND TRACTOR INDUSTRY DEVELOPMENT

Krivokon Aleksandr Grigoryevich

Candidate of Philosophic Sciences, Associate Professor,
National Technical University "Kharkiv Polytechnic Institute"
krivokon@mail.ru
Frunze St., 21, 61002 Kharkov, Ukraine

Abstract. This article is devoted to the study of the history of Kharkov Locomotive Plant (KLP) from the moment of its establishment till the start of implementing tractor industry. The author highlights the special role of KLP in the formation of tractor building as a separate industry in USSR.

The article includes some organizational, technical, economic and general political analysis of tractor industry, as well as some statistical indicators of the plant's activity at the beginning of the 20th century. The article is based on archival documents that reveal the activity of KLP and Southern Machine-Building Trust in that period.

The plant was seriously damaged during the First World War and the Civil War, and during these periods of foreign intervention, the revival of KLP activity was extremely difficult and slow due to many reasons. Only with the introduction of NEP there was a real possibility to restart the production activity. Thus, in 1925 and 1926 operational years KLP came to its prewar levels. The revival of the plant contributed to the creation of new industries including tractor construction.

The author concluded that the selection of KLP as one of the first companies that manufacture tractors in Ukraine was justified and quite successful. The subsequent retooling of KLP production with the imported equipment and instruments in the period of 1927–1930 created new possibilities. This allowed releasing "Communar" as the first Soviet crawler tractor.

Key words: locomotive construction, tractor construction, industry, railway construction, industrialization.