

DOI: 10.15421/272025

УДК 629.366(477)(09)

**О. Г. Кривоконь\*, В. П. Козоріз\*\***

*\*Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут»,  
Харків, Україна.*

*\*\*Харківський національний технічний університет сільського господарства  
ім. П. Василенка, Харків, Україна*

## **ОСОБЛИВОСТІ ТРАКТОРИЗАЦІЇ СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ НА ПОЧАТКУ 20-Х РОКІВ ХХ ст.**

**ORCID:** 0000–0002–2495–7371

**E-mail:** kryvokon.og@gmail.com

**ORCID:** 0000–0001–5145–609X

**E-mail:** kozoriz@meta.ua

**Анотація.** Вперше досліджено особливості процесу тракторизації сільського господарства України на початку 20-х років ХХ ст., проаналізовано передумови виникнення цього явища. Під тракторизацією розуміють впровадження тракторів у певну галузь народного господарства.

Доведено, що найбільший вплив на тракторизацію сільського господарства України мала політика центральних органів більшовицької влади, яка формувалась у Москві, а також підвищений попит сільського населення на тракторну техніку. Спочатку тракторизація сільського господарства передбачала централізовану закупівлю тракторів за кордоном і плановий розподіл їх серед сільських виробників, а у подальшому планувалося створення власного тракторобудування.

Встановлено, що основні засади тракторизації були розроблені вченими та інженерами царської Росії, які згодом співпрацювали з більшовицькою владою. Наголошено, що процес тракторизації супроводжувався створенням певних ідеологічних міфів, які надовго вкоренилися в масовій свідомості людей. Однак тракторизація справді мала величезний вплив на розвиток і характер соціально-економічних відносин в українському селі, піднявши культуру землеробства і продуктивність сільськогосподарського виробництва.

**Ключові слова:** трактори, тракторизація, тракторобудування, історія сільськогосподарського машинобудування, Міжвідомча тракторна комісія.

**O. G. Kryvokon\*, V. P. Kozoriz\*\***

*\*National Technical University «Kharkiv Polytechnic Institute», Kharkiv, Ukraine*

*\*Kharkiv Petro Vasylenko National Technical University of Agriculture, Kharkiv, Ukraine*

## **PECULIARITIES OF AGRICULTURAL TRACTORIZATION IN UKRAINE IN THE EARLY 20S OF THE XX CENTURY.**

**Abstract.** The article examines the features and preconditions for the emergence of agricultural tractorization process in Ukraine in the early 20s of the twentieth century. The evolution and meaning of the concepts «motor culture» and «tractorization» are briefly considered. The source base of the study consists of special periodicals of the Soviet and pre-Soviet period and scientific works of historians studied the Ukrainian peasantry history and the development of its productive forces.

Tractorization is known as the introduction of tractors into a certain branch of the national economy. Tractorization became one of the main tools of modernization in the context of

global Bolshevik transformations. It is defined that the greatest influence on the agricultural tractorization in Ukraine was on the one hand, the policy of the central Bolshevik authorities which was formed in Moscow and on the other – increased demand of the rural population for tractor machinery. The Soviet government set a course for extensive agricultural tractorization that initially provided the centralized purchase of tractors abroad with their planned distribution among rural producers and further creation of domestic tractor industry. The establishment of the Intersection Tractor Commission at the State Plan in Moscow in early 1923 tasked for state planning of all aspects of agricultural industrialization was important for the further agricultural tractorization.

It is defined that scientists and engineers of tsarist Russia who cooperated with the Bolshevik authorities later developed the basic principles of agricultural tractorization. The contribution to tractorization of A. A. Baranovsky, V. D. Batiushkova, M. C. Vetchinkina is described briefly. The publication emphasizes that the process of tractorization was accompanied by the creation of certain ideological myths that have been rooted in the mass consciousness for a long time. Nevertheless, an unbiased analysis of historical materials suggests that tractorization has had a huge impact on the development and nature of socio-economic relations in the Ukrainian countryside raising the culture of agriculture and productivity of agricultural production. The process of tractorization at the initial stage of the NEP was developed due to the mass import of American tractors (mostly Fordson) relatively cheap and well-established. Therefore, the process of agricultural tractorization in Ukraine was continued in the second half of the 20s and in the early 30s during the mass agricultural collectivization.

**Keywords:** tractors, tractorization, tractor construction, history of agricultural machine building, Interdepartmental Tractor Commission.

**Вступ.** Упродовж останніх десятиліть в Україні та за її межами можна спостерігати підвищений інтерес істориків до процесів і явищ, які були характерні для українського села в період нової економічної політики (НЕП), що проводилась у 20-х роках ХХ сторіччя. Більшість з них визнають, що неп і загальна політика радянської влади щодо українського селянства справили значний вплив на соціально-економічний та культурно-історичний розвиток українського села і його продуктивних сил. Проте наразі існує необхідність поглибленого дослідження окремих процесів і явищ, які залишились поза увагою істориків. Це стосується і такого явища як тракторизація сільського господарства України, яка стала одним з основних інструментів модернізації цієї галузі в контексті глобальних більшовицьких перетворень.

Питання тракторизації сільського господарства України у 20-х роках ХХ ст. тією чи іншою мірою були висвітлені в роботах В. В. Калініченка, О. Г. Кривоконя, В. М. Лазуренка, А. А. Лубчинського, Г. П. Лупаренка, Ю. В. Тренкіна. Зокрема, В. В. Калініченко проводив історико-економічне дослідження селянського господарства України в період непу, В. М. Лазуренко й А. А. Лубчинський вивчали стан матеріально-технічної бази сільського господарства у 20-х роках і забезпечення його складним реманентом та машинами. Історію розвитку вітчизняного тракторобудування досліджували у своїх дисертаційних роботах Г. П. Лупаренко та О. Г. Кривоконь. Причому останній значну увагу приділив і розвитку тракторобудування у США. Ця країна в перші десятиріччя ХХ ст. стала вагомим гравцем у цій галузі на тлі світового прогресу [1]. До піднятої нами теми в історіографічному ракурсі побіжно зверталися й інші історики, проте комплексні дослідження тракторизації сільського господарства України в період непу досі не проводились.

У даній публікації маємо на меті проаналізувати особливості тракторизації в контексті політики радянської влади, що проводилась в українському селі на початковому етапі непу (1921–1925 рр.).

**Методи досліджень.** У статті застосовано метод джерелознавчого аналізу. Джерельну базу дослідження склали спеціальні та періодичні видання радянського і дорадянського періоду, а також наукові роботи інших істориків, які досліджували історію українського селянства та розвиток його продуктивних сил. В нагоді стали також такі першоджерела, як преса періоду, що вивчався, а також сучасні інтернет-ресурси.

**Результати та обговорення.** У технічному словнику [16] термін «тракторизація» пояснюється як «впровадження тракторів у певну галузь народного господарства» або

введення тракторів у якості механічної тяги, перехід на тракторну тягу в сільському господарстві та виробництві. Поява цього терміна припадає на початок 1920-х років, коли в радянській Росії Державна комісія почала розробляти перспективний План електрифікації країни, більше відомий як План ГОЕЛРО (російська аббревіатура «Государственная комиссия по электрификации России»). Окреме місце в цьому Плані відводилось електрифікації сільського господарства та широке використання електротяги і електроплугів. Доповідаючи з цього питання на VII з'їзді рад, голова Державної комісії з електрифікації РРФСР Г. Кржижановський зазначав, що «...в майбутньому електроплуги отримають перемогу над своїми сучасними конкурентами – різноманітними тракторами і там, де на полі землеробської праці вже існує електричний привід, електроплуг уже й на даний час рішуче перемагає трактора» [10, с. 132]. Разом з цим голова Держкомісії визнавав, що на перших порах у галузі механізованої обробки землі доведеться одночасно використовувати і трактори з двигунами внутрішнього згорання, і електроплуги, хоча, на його думку, з точки зору продуктивності останні перевершували тракторну техніку.

У перспективі ідеологи ГОЕЛРО планували повністю замінити використання тракторів електроплугами і навіть намагались налагодити серійне виробництво цієї техніки на одному з петроградських заводів. В Україні їх використання було зафіксоване в радгоспах тресту «Хемвугілля» на Донбасі, де проводилась електрооранка на площі 1700 десятин [11]. Проте на практиці використання електроплугів виявилось неефективним, насамперед, через дорожнечу проведення на поля електроліній та необхідність будівництва великої кількості електропідстанцій, і з часом від них відмовились. Натомість більшовицька влада взяла курс на широку тракторизацію сільського господарства, що на першому етапі передбачала централізовану закупівлю тракторів за кордоном і плановий розподіл їх серед сільських виробників, і у подальшому створення власного тракторобудування.

Ще у 1919 році у зв'язку з необхідністю проведення посівної кампанії більшовицька влада звернула увагу на використання тракторів, які мали частково покрити в сільському господарстві дефіцит живої тяглової сили. Про це, наприклад, свідчить постанова «Про трактори», видана 7 березня 1919 року Народним комісаріатом землеробства так званого «Тимчасового уряду на Україні». Відповідно до постанови, Наркомзем зобов'язав повітові органи в найкоротші строки надати до його канцелярії інформацію про всі трактори, які знаходились у повітах. При цьому органи влади (на той час – ревкоми) мали надіслати до Наркомзему інформацію про точне місцезнаходження трактора, кому він належав, якої потужності була кожна машина і скільки мала циліндрів, хто виробник трактора і чи є досвідчений персонал для роботи та ремонту тракторів [7]. Згодом при Наркомземі України було створено Тракторне бюро, яке розпочало координувати цю роботу. У 1922 році його очолював інженер С. Шпаковський, прізвище якого згадується на сторінках газети «Пролетарская правда», а пізніше роботою Бюро керував один із заступників Наркомзему.

Подальша діяльність Тимчасового більшовицького уряду в Україні та Наркомзему щодо тракторизації сільського господарства орієнтувалась на рішення, які ухвалювались у Москві, зокрема, на Декрет Ради Народних Комісарів «Про єдине тракторне господарство Республіки», підписаний 2 листопада 1920 р. В. І. Леніним. Згідно з цим декретом, Наркомзему було передано все тракторне майно, що було конфісковане в колишніх поміщиків та залишилось після Громадянської війни, а він мав організувати ремонт тракторів і тракторних гарнітур та створити для цього систему складів запасних частин. Серед іншого перед Наркомземом також ставилось завдання щодо створення тракторних баз та випробувальних станцій, організації курсів з підготовки інструкторів, майстрів і тракторних шоферів [17].

Згодом, 1 квітня 1921 року, вийшов знаменитий Декрет «Про сільськогосподарське машинобудування», в якому ця галузь була визнана «справою надзвичайної державної важливості». Пунктом 4 Декрету Вищій Раді Народного Господарства (далі – ВРНГ) доручалось зосередити виключно у віданні Головного управління

з сільськогосподарського машинобудування Відділу металу ВРНГ керівництво в країні всім виробництвом сільськогосподарських машин і знарядь, у тому числі електроплугів, тракторів та іншого сільськогосподарського інвентаря...[8].

Варто зазначити, що, за даними [19, с. 247], станом на початок 1921 р. на обліку Наркомзему РРФСР було лише 1383 трактори 56 різних систем, загальною потужністю 67830 кінських сил. Але з цієї кількості на ходу було лише 444 штуки (32%), потребували ремонту 870 штук (63%) і 62 шт. (5%) не підлягали ремонту [19, с. 246]. Впродовж 1921–1922 рр. державними та іноземними організаціями, які були задіяні в подоланні наслідків голоду (Помгол, Джойнт, Місія Нансена та інші) в Росію і в південні губернії України було завезено близько 1000 нових сільськогосподарських тракторів з двигунами внутрішнього згорання. За інформацією члена Держплану В. З. Єсіна, який вивчав стан тракторної справи на Півдні України та на Закавказзі, у 1923 р. лише в цих регіонах працювало 600 тракторів, якими було оброблено 120 тисяч десятин. Продуктивність одного трактора на 25 к. с. в середньому складала 270 десятин, а витрати пального на оранку коливались від 1 до 1,2 пуда на десятину [5, с. 191].

Важливе значення для подальшої тракторизації сільського господарства мало створення в Москві Міжсекційної тракторної комісії при Держплані, на яку були покладені завдання щодо державного планування всіх сторін індустріалізації сільського господарства. Тракторна комісія була створена на початку 1923 року за пропозицією голови Держплану Г. М. Кржижановського, а до її складу крім представників Держплану також увійшли представники інших державних органів, відомі вчені та інженери, зокрема й інженер К. І. Мар'їн від Української Ради Народного Господарства. Спочатку Комісію очолював заступник керуючого Центральним статистичним управлінням РРФСР Є. В. Пашковський, а в 1924 році його замінив відомий вчений в галузі ґрунтознавства та землеробства В. П. Бушинський. Тракторна комісія, яка працювала під керівництвом цих осіб, почала розробляти ґрунтовний план тракторизації сільського господарства Росії та союзних республік, який охоплював такі напрямки:

- вивчення попиту на трактори і організаційні форми їх використання;
- організація власного тракторобудування;
- визначення необхідних типів тракторів;
- організація планового регулювання тракторного постачання і т. п. [19, с. 268].

Як свідчать матеріали «Трудов Госплана» [19, 269–277], у своїй діяльності Міжсекційна тракторна комісія широко використовувала іноземний досвід механізації та тракторизації сільського господарства, насамперед, американський, а також напрацювання вчених, які працювали над цією темою до 1917 року. В цьому контексті особливе значення мала діяльність Бюро із сільськогосподарської механіки, яке було створене у 1907 році при Вченому Комітеті Головного управління землевпорядкування і землеробства Росії. Співробітники Бюро (його очолював інженер-механік Д. Д. Арцибашев) займались систематизацією даних про сільськогосподарські машини і трактори, які випускали в США та країнах Європи, вивчали ефективність їх використання і самі проводили випробування перших тракторів та двигунів внутрішнього згорання [4].

Результати цих випробувань та інші матеріали співробітники Бюро друкували на сторінках журналу «Известия Бюро по сельско-хозяйственной механике», який виходив у Росії з 1909 року під керівництвом К. І. Дебу. Наприклад, у 1913 році в «Известиях Бюро...» був надрукований «Отчет об экскурсионных наблюдениях над работой сельско-хозяйственных тракторов в России в 1912 г.» (автор А. Б. Трейвас). Наступного року окремим додатком Бюро видало звіт А. А. Барановського «Сельско-хозяйственные тракторы и моторные плуги на IV Международной автомобильной выставке в Санкт-Петербурге», збірник статей по мотокультури та низку інших робіт [4].

Вагомий внесок у справу популяризації та поширення тракторів зробила і Всеросійська сільськогосподарська Палата, відкрита 14 грудня 1912 року. Головою

правління Палати було обрано відомого вченого-агронома В. Д. Батюшкова, котрий на той час очолював Імператорський сільськогосподарський музей. Уже на другому засіданні Палати, яке проходило 23 березня 1913 року під його головуванням, було заслухано доповідь інженера А. А. Барановського про можливість застосування тракторів в умовах російського сільського господарства. Доповідач ознайомив присутніх з різними типами тракторів, демонструючи їх на світлових картинках, і навів дані про рентабельність тракторних гарнітур. По закінченні доповіді Загальні збори Палати постановили: «Просити Головне управління землеустрою та землеробства, щоб при вивченні вже існуючих тракторів зверталась увага на можливість їх використання в умовах російського сільського господарства і, по можливості, щоб були встановлені премії для новостворених конструкцій» [2, с. 19].

У черговий раз це питання було порушене 18 жовтня 1916 р. на нараді при Всеросійській сільськогосподарській Палаті з питань розвитку виробництва тракторів у Росії. Нарада проходила під головуванням В. Д. Батюшкова і він же був головним доповідачем з цього питання та автором підсумкової постанови, в якій були зафіксовані важливі положення щодо розвитку в Росії власного тракторного виробництва та збільшення кількості тракторів, що виписувалися з-за кордону Департаментом землеробства однойменного міністерства. Зокрема, в постанові було наголошено на необхідності визначення обмеженої кількості типів колісних тракторів, які найбільше підходили для умов Росії та необхідності закупівлі гусеничних тракторів. Також учасники наради визнали за необхідне широко поставити справу з навчання monterів сільськогосподарських тракторів і звільнення останніх від призову у війська та ознайомлення населення з тракторами через влаштування спеціальних курсів, читань і демонстрацій. Окремими пунктами постанови було визнано за необхідне «Пристаупити до розроблення питання про артільну обробку землі за допомогою тракторів» [3, с. 12–16].

Фактично це був перший план тракторизації сільського господарства в Російській імперії, хоча й дуже загальний. Але початок було зроблено. Вже наприкінці 1916 р., незважаючи на обставини військового часу, Департамент землеробства почав формувати замовлення на централізовану закупівлю за кордоном першої партії тракторів різних систем у кількості 200 штук і розробив умови продажу їх замовникам. Замовляючи трактор, господар мав внести третину його вартості на депозит Департаменту, а решту суми міг сплатити впродовж двох років. Одночасно з доставкою замовнику трактора Департамент землеробства також брався надати для його обслуговування постійного шофера-механіка за умови забезпечення того квартирою та зарплатою не меншою, ніж 100 карбованців [1, с. 45]. Таким чином, до осені 1917 р. Департамент землеробства планував завезти в Росію 650 тракторів, не враховуючи тих машин, які були закуплені й передані на випробування Бюро із сільськогосподарської механіки. При закупівлі тракторів перевага надавалась машинам «Хольт» (60 к. с.), «Титан» (20 к. с.), «Буль» (20 к. с.), «Біг-Фор» (60 к.с), «Кейс» (20 к. с.) та іншим.

Питання про розвиток власного тракторовиробництва обговорювалось і на шпальтах загальноросійських видань. У зв'язку з цим варто звернути увагу на статтю Б. Калинського, надруковану в одному з номерів «Земледельческой газеты». Автор зауважував, що вітчизняне тракторобудування знаходиться в зародковому стані, проте вже зараз на кількох великих підприємствах взялися за будівництво та проектування тракторів. Серед таких підприємств він називав акціонерне товариство автобудівних заводів «Кузнецов и Рябушинский», Коп. «Аксай», «Гельферих-Саде», Шредер, Брати Маміни, завод «Луч» та інші [15]. Для аграрної і технічно відсталої країни це питання мало стратегічне значення, однак через більшовицький переворот та Громадянську війну розгорнути в царській Росії власне тракторобудування так і не вдалося.

Як уже було сказано, у перші роки свого існування більшовицька влада знову повернулася до тракторного питання, доручивши його розробку Промисловій та Сільськогосподарській секціям Держплану, а потім – створеній на їх базі Міжсекційній тракторній комісії. Комісія мала виробити для радянського керівництва пропозиції щодо

доцільності використання в російських умовах тих чи інших типів тракторів (а також авто і електроплугів), з'ясувати перспективи тракторобудування і збуту тракторів в різних районах СРСР, в т. ч. в Україні, та низку інших важливих питань, пов'язаних із запровадженням широкої механізації сільського господарства. За розрахунками Тракторної комісії, на той час потреба в тракторах на найближче десятиліття склала близько 4,4 млн кінських сил або в переведенні на 20-сильні трактори – 220 000 тракторів [19, с. 225]. У зв'язку з цим ще в 1922 році Головсільмаш РРФСР розробив план тракторобудування, який передбачав будівництво п'яти тракторних заводів, зокрема:

1) Приокському центрі (з річним випуском 1000–1500 машин, середньої потужності 22/12 і 35/20 к. с.);

2) Царицинському центрі (1000–1500 тракторів);

3) Ростовському, на заводах Аксай (1000–1500 тракторів);

4) на Уралі: в Челябінську (1000–1500 тракторів) і в Уфі на таку ж кількість.

Україна, як найбільший сільськогосподарський район, до цього плану чомусь не потрапила, через що він був розкритикований членами Тракторної комісії. Пізніше ними було запропоновано включити у першочерговий план тракторобудування Харківський паровозобудівний завод (далі – ХПЗ) з випуском 1200 гусеничних тракторів на 50 к. с., і в другу чергу – завод Південсільмаштресту в Олександрівську (теперішнє Запоріжжя) та Русько-Балтійський завод у Таганрозі. Ось які аргументи наводились на користь ХПЗ:

*«На Харьковском паровозостроительном заводе предусмотрено строительство гусеничных тракторов мощностью в 50 л. с. типа «W.D.» завода Эгердорф в Ганновере. За выбор Харькова для тракторостроения говорит ряд следующих обстоятельств: близость его к черноземным полям, которые больше всего нуждаются в гусеничных тракторах, близость к Донецкому бассейну, специализация завода на ремонте автомобилей (родственного производства), наличие свободной нужной площади заводских помещений и котельных мастерских, где строились мореходные котлы, и вагонной. Прокатные материалы, магнето, шариковые подшипники, трубы, свечи и прочее предполагается заказывать и закупать где-то»* [19, с. 224].

Ці пропозиції були затверджені спеціальною резолюцією на засіданні Міжсекційної Тракторної комісії, а 15 лютого 1923 р. вони були схвалені президією Держплану СРСР. 4 квітня 1923 р. перспективний План з організації і розвитку тракторобудування в Республіці був затверджений Радою Праці і Оборони (далі – РПО), яка фактично відкрила шлях для проведення широкої тракторизації. Зокрема, постановою РПО було затверджено виробничий план з організації і розвитку тракторобудування в радянській Республіці, який передбачав щорічний випуск: у 1923–24 операційному році – 238 гусеничних і 455 колісних шт., у 1924–25 оп. р. – 1475 шт. гусеничних і 1450 колісних, а з 1925–1926 оп. р. – 1800 гусеничних і 1600 колісних тракторів на рік. З цією метою Рада Народних Комісарів виділила спеціальний кредит у розмірі 1,5 млн товарних карбованців. Закупівля тракторів за кордоном мала проводитись лише за візою Тракторної Комісії при Держплані [19, с. 290]. Тоді ж на засіданні Промислової секції ВРНГ остаточно було вирішено і питання про типи тракторів, які мали виробляти на радянських заводах. Вибір було зупинено на покращеному варіанті трактора «Фордзон» на 20–25 к. с. і 50-сильному гусеничному тракторі «WD», зразок якого мали закупити в Німеччині. Орієнтовна собівартість виробництва трактора «Фордзон» оцінювалась у 2488 крб при запланованій ціні продажу 3025 крб, а трактора «WD» – у 7155 крб при запланованій ціні продажу – 9250 крб [6, с. 51–52].

Як ми вже зазначали, результати діяльності Міжсекційної тракторної комісії при Держплані були широко відображені у збірнику «Труды Госплана. К вопросу механизации сельского хозяйства» (1923 р.). Там же було дано поняття «мотокультури», яке розглядалось як синонім слова «тракторизація». В контексті тематики нашої публікації представляє інтерес стисла інформація стосовно еволюції понять, що означали просування тракторів й інших сполучених з ними знарядь і механізмів у систему землеробства.

Так, у вступній статті до вищезгаданого збірника сказано, що *«Мотокультура в современном значении этого слова охватывает собой весь цикл работы по применению тракторной силы в разнообразнейших условиях отрасли земледелия сельского и лесного хозяйства, сельскохозяйственной мелиорации, сельскохозяйственного транспорта, дорожного дела, сельской и кустарной промышленности и т. д.»* [19, с. 7]. Далі, уточнюючи значення цього терміна, автори збірника зазначили, що *«мотокультура включает в себя не только введение в технику сельского хозяйства простых и сложных сельскохозяйственных машин и орудий, не только машин-двигателей и машин-орудий, которые входят в цикл механизации сельского хозяйства, но и создают подход к промышленному развитию земледелия и сельского хозяйства, закладывают основы большого общественного земледелия, наиболее продуктивного и наиболее полно охватывающего собой интересы промышленности и земледелия, города и села»* [19, с. 14].

Щодо терміна «тракторизація», то його авторство приписують голові Держплану СРСР Г. М. Кржижановському, який 3 грудня 1923 року під час засідання президії Держплану СРСР, де розглядалося питання про поширення тракторів, кинув репліку що, мовляв, «тракторизація є сестрою електрифікації». З цього часу цей неологізм почав швидко входити у широкий обіг і став загальноживим. Наприклад, у одній із своїх статей В. Д. Батюшков писав, що *«тракторизация хозяйств несет с собой общий подъем культуры и, улучшая их (хозяйства) по всем статьям, ведет к столь значительному подъему урожайности, что норма в 100 пуд. зерна с десятины скоро будет средне-нормальной...»* [19, с. 20].

Цікаві думки щодо проведення тракторизації висловлював і професор М. С. Ветчинкін, який розглядав це явище, як один з головних способів концентрації сільського господарства, ліквідації дрібного землекористування і посилення зв'язку між сільським господарством та промисловістю. Але він вважав, що масове поширення тракторів буде можливим лише при достатньо умілій економічній політиці державних органів, спрямованій на користь тракторизації [19, с. 211].

Таким чином, можна зробити висновок, що основні засади тракторизації сільського господарства СРСР і України були розроблені «старою гвардією» вчених та інженерів, які співпрацювали з більшовицькою владою. Уже в 1921 році на великотокмацькому заводі «Червоний прогрес» (до націоналізації – «Південний завод спілки Я. Копп» та Завод Унгера) було зібрано перший зразок вітчизняного трактора, який пізніше отримав назву «Запорожець», а з 1924 року на Харківському Державному паровозобудівному заводі було налагоджено виробництво гусеничного трактора «Комунар» [12, с. 132–133]. І хоч у 20-х роках виробництво тракторів на українських заводах не набуло масового характеру, цей досвід мав велике значення для підготовки інженерно-технічних кадрів та подальшого розвитку радянського тракторобудування.

Що ж до технічної модернізації сільського господарства, то тут політичним керівництвом СРСР за основу було взято американську модель, яка дозволяла підтримувати високі темпи індустріалізації цієї галузі. На цю особливість звернув увагу Б. Г. Москальов, який також зазначив особливу роль у цій справі американського «автомобільного короля» Генрі Форда, котрий зумів налагодити на своїх заводах випуск легкого, надійного і продуктивного трактора «Фордзон». Саме цей трактор став символом технічної модернізації сільського господарства СРСР і України у 20-х роках ХХ сторіччя, бо лише впродовж 1922–1926 років СРСР імпортував близько 20 000 таких тракторів з комплектами запасних частин. У 1927 р. «Фордзони» становили понад 85 % тракторного парку Радянського Союзу.

Представникам компанії «Форд», які у 1926 р. відвідали СРСР, повідомили, що з 5 700 тракторів, які працювали в Україні, 5520 були марки «Фордзон» [12, с. 80]. Це підтверджують і дані наукових джерел та численні публікації, що з'являлись на шпальтах радянських газет. Вони свідчать про те, що на першому етапі процес тракторизації майже повністю залежав від імпорту американських тракторів, значна частина яких потрапила в Україну через одеський порт. На початку 1929 року в Україні вже працювало

близько 10 тисяч тракторів, більшість з яких були марки «Фордзон» американського виробництва, та «Фордзони-Путиловці», випуск яких було освоєно на Путилівському заводі в Ленінграді. Проте радянські «Фордзони» виявилися занадто дорогими, адже один такий трактор коштував приблизно 2700 крб тоді як оригінальний «Фордзон» з повним набором сільськогосподарських знарядь та запчастин коштував 1800–1600 крб. Не дивно, що у 20-ті роки тракторизація сільського господарства СРСР та України відбувалася, головним чином, за рахунок імпортованих американських тракторів, які були простими і надійними в експлуатації.

Цікаво, що під час вибору типу трактора, який мав стати базовим для радянського тракторобудування, а також для використання в сільському господарстві, між членами Тракторної Комісії при Держплані виникла гостра полеміка, яка була далеко не на користь «Фордзона». Низка науковців, зокрема, представники Наукового автотранспортного інституту, вказували на серйозні конструктивні недоліки цього трактора і непридатність його для експлуатації в «російських умовах» [19, с. 178]. Проте, як зазначає Б. Г. Москальов, у висновках Тракторної Комісії та рішеннях Ради Праці та Оборони, перемогла ідея «фордзонізації» тракторобудування. А основні заперечення противників «Фордзонів» були зняті після їх успішного випробування, які проводились на машинодослідній станції при сільськогосподарській академії та конкурсних випробуваннях на Всеросійській сільськогосподарській виставці [13, с. 332].

За задумом радянського керівництва, широка механізація та використання тракторів у сільському господарстві мали не тільки замінити тут живу тяглову силу і підняти його продуктивність, а й змінити консервативну психологію селянина, спонукати його до ведення кооперативних форм господарювання й підготувати до широкої колективізації. Крім того, поширення й використання тракторів мало поглибити розкол у селянському середовищі між так званими «куркулями» і «середняками», одночасно посиливши змичку (єдність) між селянами та робітниками. У цьому сенсі тракторизація розглядалася як один з інструментів реалізації ленінської політики, спрямованої на побудову соціалізму в країні Рад, такий же важливий, як і загальна індустріалізація та електрифікація народного господарства.

Аналіз радянської періодики 20-х років дозволяє прослідкувати, як на практиці відбувалася реалізація цієї політики в Україні і з якими особливостями вона проходила на місцях, як тракторизація впливала на різні прошарки сільського населення і на конкретних індивідуумів, які наслідки, зрештою, вона мала для сільського господарства і для українського села загалом. Ці наслідки проявились вже наприкінці 1925 року. Наприклад, на засіданні Тракторного комітету, яке проходило у Харкові в листопаді того року, зазначалося, що попит на трактори в Україні росте з кожним роком. Лише впродовж 1925 р. в Україну було ввезено 3190 тракторів, що дісталися переважно сільськогосподарським колективам. До 1 квітня 1926 року для України планували закупити в США ще 6000 тракторів системи «Фордзон», на які була отримана 35 % знижка від виробника. А загальна потреба сільського господарства України на цю техніку на найближчі роки складала 75000 тракторів [9].

Пізніше член правління «Сільсоюзу» (Союзу сільськогосподарської кредитової кооперації) А. Яковлев, підбиваючи підсумки й перспективи тракторопостачання в Україні, зазначав на сторінках «Пролетарської правди», що величезний попит на трактори пояснюється багатьма причинами, найважливішою з яких є брак коней, а також посилене бажання селян краще обробляти землю. Не останнє значення мала легкість управління тракторами, універсальність двигуна і, нарешті, ефективна система кредитування для придбання тракторної техніки. Також він зазначав, що тепер в Україні є 3509 тракторів із загальною могутністю в 75297 кінських сил. Але одна машина припадає на 7492 душі й на 5105 десятин засівної площі. «Найбільший успіх мають трактори Фордського заводу: на всю кількість тракторів у нас фордзонівських припадає 3070 штук. Це пояснюється дешевістю, легкістю управляти ними та міццю», – писав Яковлев [14, с. 1].



У цьому контексті дуже показовою є і стаття письменника та журналіста Петра Лісового (справжнє прізвище Петро Андрійович Свашенко), який був одним з найактивніших пропагандистів тракторизації. «...В 20-му році ми агітували за плуг, за молотарку, за жатку, за трактор, – писав П. Лісовий у газеті «Вести ВУЦВК», – Мені самому приходилось днями до хрипіння в голосі доводити селянам, чому так більшовики стоять за техніку. Тоді було як об стіну горохом. Дядько уперто стояв на своєму й одно твердив:

– Будь ласка не чіпайте нас, а ми якось обійдемося!...

А тепер. Поїдьте в яке хочете село, на конференцію і завжди найбойовішим питанням буде питання про «техніку», про «машину», плуг, жатка, трієра, трактор, не сходять з вуст...» [18, с. 4].

Далі, оцінюючи роль трактора, як «символу агрокультурної революції на селі», П. Лісовий робить висновок, що ця «машина вносить організоване начало туди, де його найтяжче було прищепити», «трактор – початок соціалізму на селі» і кожен з 5 тисяч тракторів, які стали до роботи у 1925 році – це фігурально «п'ять тисяч соціалістичних осередків на селі», бо «навіть трактор, зроблений на заводах Америки, приїжджаючи в радянську країну, робить наше, більшовицьке діло». Насамкінець, підсумовуючи свої спостереження, автор пише, що «в дев'ятий рік революції село увиходить під «знаком трактора»... Народжується нова культура на селі, що її символом є трактор, що сіє уже зерна соціалізму...» [18, с. 4].

Звичайно, треба розуміти, що багато публікацій в радянській пресі мало тенденційний або пропагандистський характер, що було викликано партійними та ідеологічними установками, і наведена вище стаття – не є винятком. Крім того, процес тракторизації супроводжувався створенням певних ідеологічних міфів, які надовго вкоренилися в масовій свідомості. Попри це, неупереджений аналіз історичних матеріалів дозволяє стверджувати, що тракторизація справді здійснила величезний вплив на розвиток і характер соціально-економічних відносин у селі, піднявши культуру землеробства і продуктивність сільськогосподарського виробництва. Однак в політичному й ідеологічному плані радянська влада не отримала бажаних результатів, оскільки заможна частина селянства і так звані «середняки» не підтримали політику радянської влади, зокрема, щодо жорсткого адміністрування економічних процесів та колективізації. Згодом це стало однією з причин згортання непу й початку примусової колективізації з усіма трагічними наслідками.

**Висновки.** Процес тракторизації сільського господарства, який проводився в Україні на початку 20-х років ХХ ст., мав важливе значення для модернізації і розвитку аграрного виробництва, але він значною мірою залежав від політики, яку формували центральні органи більшовицької влади у Москві, зокрема: Вища Рада Народного Господарства, Держплан, Рада Праці та Оборони СРСР. Саме ці органи ухвалювали рішення про кількість і типи тракторів, які імпортувались до СРСР та у плановому порядку розподілялись серед союзних республік. Безпосереднім розподілом тракторів в Україні займався Наркомзем та створений при ньому спеціальний міжвідомчий орган – Тракторний комітет. Варто підкреслити, що основою для практичного втілення планів з тракторизації початку радянської доби, як свідчать історичні дані, стали напрацювання та рекомендації фахівців, котрі починали опікуватися просуванням ідеї запровадження тракторної техніки ще в царській Росії. Саме завдяки їх активності та співпраці з новою владою, вдалося значно пришвидшити процеси тракторизації сільського господарства.

На початковому етапі непу процес тракторизації відбувався за рахунок масового імпорту американських тракторів, здебільшого марки «Фордзон», які були відносно дешевими і добре зарекомендували себе в роботі. У 1926 році в Україні вже працювало близько 5,5 тис. таких тракторів. Разом з цим більшовицька влада вживала активних заходів для налагодження власного тракторного виробництва, зокрема на заводі «Червоний прогрес» у місті Токмак та на Харківському Державному паровозобудівному заводі, на яких була створена відповідна технічна база. Втім, на початку 20-х років ні імпортні трактори, ні ті, що вироблялись на радянських заводах, не могли задовольнити

зростаючий попит селянських господарств на цю техніку, яка швидко довела свою ефективність. Тому процес тракторизації сільського господарства України тривав і у другій половині 20-х років та на початку 30-х років під час масової колективізації сільського господарства. Дослідження особливостей тракторизації у тридцять роки, складатиме перспективу наших подальших досліджень.

#### REFERENCES

1. *Bjulleten' Vserossijskoj sel'skohozjajstvennoj palaty* [Bulletin of the All-Russian Chamber of Agriculture]. (December, 1916). No. 12 (in Russian).
2. *Bjulleten' Vserossijskoj sel'skohozjajstvennoj palaty* [Bulletin of the All-Russian Chamber of Agriculture]. (November, 1913). No 1 (in Russian).
3. *Bjulleten' Vserossijskoj sel'skohozjajstvennoj palaty* [Bulletin of the All-Russian Chamber of Agriculture]. (October-November, 1916). No. 1–11 (in Russian).
4. *Bjulleten' Bjuro sel'skohozjajstvennoj mehaniki* [Bulletin of the Bureau of Agricultural Mechanics]. (1912–1917) (in Russian).
5. *Bjulleten' Gosplana* [Bulletins of Gosplan] (1923). Issue 11–12 (in Russian).
6. *Bjulleten' Gosplana* [Bulletins of Gosplan] (February, 1923). Issue 2 (in Russian).
7. *Sbornik uzakonenij i rasporzjazenij raboche-krest'janskogo pravitel'stva Ukrainy za 1919 god* [Collection of legalizations and orders of workers and peasants government in Ukraine for 1919]. Chast' 22, 243 s. (in Russian).
8. *Dekrety Sovetskoj vlasti* [Decrees of the Soviet government]. April'. 1921. (1997). Moscow, tom. 14 (in Russian).
9. Spros na traktory v Ukraine rastet [Demand for tractors is growing in Ukraine]. (November 20, 1925). *Red land*. 1 p. (in Ukrainian).
10. *Plan jelektrifikacii RSFSR. Otchet VIII s#ezda Sovetov Gosudarstvennoj komissii po jelektrifikacii Rossii*. [Electrification plan of the RSFSR. Report of the VIII Congress of Soviets of the State Commission on Electrification of Russia]. (1955). (2nd ed.). Moscow: Gosudarstvennoe izdatel'stvo politicheskoi literatury, 667 s. (in Russian).
11. *Jeletrosel'stroj v Donbasse* [Elektrosel'stroy in Donbass] (Ijul' 16, 1925). *Novosti Vseukrainskogo Central'nogo ispolnitel'nogo komiteta*. 3 p. (in Ukrainian).
12. Kryvokon, O. G. (2015). Traktorobuduvannja v Ukrai'ni: peredumovy, istorija ta tendencii' rozvytku v aspekti svitovogo progresu (20–80-ti roky XX stolittja) [Tractor construction in Ukraine: prerequisites, history and development trends in terms of world progress (20–80-ies of the twentieth century)]. Kharkiv: Tekhnologichniy Centr, 672 s. (in Ukrainian).
13. Moskalev, B. G., Moskaleva, N. P. (2002). G. Ford, «fordizm» i traktorizacija sel'skogo hozjajstva v 20-e gg. [G. Ford, «Fordism» and tractorization of agriculture in the 20 s.] *Traktornaja jenergija v rastenievodstve: sbornik nauchnyh trudov*. Kharkiv: KhGTUSTKh, s. 325–337. (in Ukrainian).
14. *Rezul'taty ta perspektivy postachannja traktoriv v Ukrai'ni* [Results and prospects of tractor supply in Ukraine]. (Lystopad 24, 1925). *Proletars'ka pravda* (in Ukrainian).
15. *Obespechenie sel'skogo hozjajstva Rossii mashinami i shpagatom v 1916–1917 gg.* [Supply of Russian agriculture with machines and sheaf twine in 1916–1917]. (1916). *Sel'skohozjajstvennaja gazeta*. No. 43, 1134 p. (in Russian).
16. *Tehnicheskaja jenciklopedija* [Technical encyclopedia]. L. K. Martens (Ed.). (Tom. 23). (1927–1934). Moscow: Gosudarstvennoe slovarno-enciklopedicheskoe izdatel'stvo «Sovetskaja enciklopedija», s. 800–824 (in Russian).
17. *Traktornaja i sel'skohozjajstvennaja tehnika* [Tractor and agricultural machinery]. (1962). No. 4. Url: magisterium/28/shtpetukha.pdf.
18. *Pid znakom traktora* [Under the sign of the tractor]. (Lystopad 7, 1925). *Novyny Vsukrai'ns'kogo Central'nogo vykonavchogo komitetu* (in Ukrainian).
19. *Praci Derzhplanu: Knyga 4: Do pyttannja mehanizacii' sil's'kogo gospodarstva* [Works of Gosplan: Book 4: On the issue of agricultural mechanization] (1923). Moscow, 294 s. (in Russian).

Received 06.09.2020

Accepted 15.09.2020