

СОВЕТСКОЕ ИСКУССТВО И ВИЗУАЛЬНАЯ КУЛЬТУРА

УДК 94(47)''1930'':[631.37:75.04]

doi 10.17072/2219-3111-2022-2-42-54

Ссылка для цитирования: *Бугров К. Д.* Урал против Юга: гусеничный трактор в визуальной культуре СССР эпохи индустриализации // Вестник Пермского университета. История. 2022. № 2(57). С. 42–54.

УРАЛ ПРОТИВ ЮГА: ГУСЕНИЧНЫЙ ТРАКТОР В ВИЗУАЛЬНОЙ КУЛЬТУРЕ СССР ЭПОХИ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ¹

К. Д. Бугров

Институт истории и археологии Уральского отделения Российской Академии наук, 620108, Россия, Екатеринбург, ул. Софьи Ковалевской, 16

Уральский федеральный университет им. Первого президента России Б. Н. Ельцина, 620000, Россия, Екатеринбург, ул. Мира, 19

k.d.bugrov@gmail.com

ORCID: 0000-0002-4596-8854

ResearcherID: Q-4273-2017

Scopus Author ID: 55976156600

В настоящей работе проанализирована роль трактора как визуального символа в советской культуре эпохи индустриализации, ряд конкретных примеров подобного символического функционирования рассмотрен на материалах живописи, фотографии, графики, а также текстуальных нарративов и стратегий презентации материальных объектов. Показано, что первоначально визуальным символом перестройки советской деревни служил колесный трактор «фордзон» – как импортный, так и выпускавшийся малыми партиями в Ленинграде. Старт индустриализации и пуск крупных конвейерных производств в Сталинграде и Харькове привел к изменениям в символической системе: на ведущие роли в публичной сфере вышел колесный СХТЗ-15/30 («интернационал»), производившийся новыми предприятиями. Однако с середины 1930-х гг. роль доминирующего символа перешла к гусеничному трактору, что соответствовало тренду развития советского хозяйства данного периода. В визуальной образности начали доминировать тяжелые гусеничные тракторы «Сталинец» Челябинского тракторного завода, сочетавшие эффектный облик, высокую технологическую репутацию предприятия, удачный выбор названия и новаторские дизайнерские решения по окраске. Рассмотрены важнейшие вехи закрепления челябинского трактора в визуальной культуре СССР второй половины 1930-х гг. Изучена своеобразная конкуренция образов гусеничных тракторов в советской публичной сфере, развернувшаяся в конце 1930-х гг., когда Сталинградский и Харьковский тракторные заводы начали массово выпускать гусеничные тракторы СХТЗ-НАТИ. Данный феномен проанализирован на примерах оформления Всесоюзной сельскохозяйственной выставки (ВСХВ) и Московского метрополитена. Сделан вывод о двойном характере символизма гусеничных тракторов, выступавших не только обобщающими символами декларируемых успехов СССР в сфере механизации сельского хозяйства, но и манифестациями индустриальной идентичности конкретных предприятий.

Ключевые слова: социализм, трактор, Челябинский тракторный завод, ВДНХ, московское метро, социалистический реализм, А. А. Дейнека, индустриальная идентичность.

Введение

Трактор в СССР межвоенной поры был не только важным элементом хозяйства, но и одним из культурных символов, формировавших представления о строящемся социализме. В 1919 г. В. И. Ленин говорил: «Если бы мы могли дать завтра 100 тысяч первоклассных тракторов, снабдить их бензином, снабдить их машинистами (вы прекрасно знаете, что пока это фантазия), то средний крестьянин сказал бы: "Я за коммунию" (т.е. за коммунизм)» (*Ленин*, 1969, с. 204). Эту цитату впоследствии часто использовали для характеристики того, какой большевики видят социалистическую деревню. В программу индустриализации, провозгла-

шенную в конце 1920-х гг., механизация деревни входила как важнейшая часть экономического курса. И хотя исследований, специально рассматривающих образ трактора в советской массовой культуре, пока совсем немного [Басс, 2016; Бугаевский, 2020; Lapidus, 2020], можно уверенно утверждать, что этот образ был среди ключевых в советской культуре 1930–1950-х гг.

Иногда советское тракторостроение расценивают как alter ego танковой индустрии [Басс, 2016, с. 90], но эта аналогия преувеличивает степень милитаризации экономики СССР. Вплоть до 1941 г. военное производство продолжало концентрироваться на кадровых заводах [Бугров, Запарий, 2019, с. 108–118]. Символическая роль трактора в 1920–1930-х гг. была вполне самодостаточной, тесно связанной связана с развитием представлений о «социалистическом изобилии» [Макаров, 2012, с. 112]. В то же время появлявшиеся на советских плакатах, картинах и фотографиях тракторы, будучи символом социализма *вообще*, одновременно отсылали зрителя к своеобразным смысловым конфигурациям, требующим сегодня исторической дешифровки. Трактор в визуальной культуре СССР был представлен конкретными моделями, а каждая модель обладала собственной историей, мифологией, внешним видом. Рекламирывать свою продукцию в рыночном смысле советским тракторным заводам было незачем, однако это не мешало им заботиться о репрезентации собственных товаров, тиражируя письменные и визуальные образы этих продуктов, а также людей, создающих продукты, и производственных мощностей, в которых этот процесс разворачивается. Так обобщающий символ социалистической экономики обретал конкретность, позволявшую поддерживать производственную идентичность, своего рода чувства гордости за продукцию – того чувства, которое могло хоть отчасти компенсировать дефицит трудовых стимулов, столь характерный для планового хозяйства.

В данной связи настоящая статья не только выявляет роль гусеничного трактора в советской культуре эпохи индустриализации, но и анализирует своеобразную конкуренцию в рамках этой культуры двух ведущих центров выпуска гусеничных тракторов – южного (Сталинград – Харьков) и уральского (Челябинск).

От «фордзона» к «интернационалу»

Первопроходцем отечественного тракторостроения стал завод «Красный путиловец» в Ленинграде, в 1924 г. выпустивший первую советскую машину «Фордзон» (на основе одноименной модели компании Ford), а с 1934 г. приступивший к производству колесных тракторов «Универсал» (на основе трактора Farmall F-20 американской компании International Harvester). Кроме того, с 1924 по 1931 г. Харьковским паровозостроительным заводом (ХПЗ) имени Коминтерна выпускались гусеничные тракторы «Коммунар» (адаптированный трактор Z-50 германской компании Hanomag), однако произведено было всего около 2000 экземпляров этой машины, и востребованы они были главным образом в промышленности и армии [Денч, 2019, с. 188]. И на Путиловском заводе, и на ХПЗ производство велось небольшими партиями, стендовым методом.

К «великому перелому» 1929 г. СССР подошел со слабой тракторной промышленностью и оказался вынужден полагаться на импорт тракторов, преимущественно американских. Ввоз тракторов из США рос с 1926 г. и достиг пика в 1929–1931 гг.: за три года было импортировано 40 000 тракторов, из которых более 35 000 были колесными [Dalrymple, 1964, p. 7]. Трактор занял центральное место в пропаганде коллективизации. Колесные «фордзоны» (ленинградские ли, импортные ли) крушат кулаков и маловеров, освобождают колхозниц и несут в деревню новый быт на плакатах «Бедняк и середняк, увеличивай посев, вводи технические культуры, укрепляй свое хозяйство!» (1928), «Крестьянка, коллективизируй деревню» (1930), «День урожая и коллективизации» (1930), «Комсомольцы, на ударный сев!» (1931) и десятках других.

Первым же заводом, специально построенным в СССР для массового выпуска тракторов, был Сталинградский тракторный завод имени Дзержинского, пущенный 17 июня 1930 г. и выпускавший колесные тракторы СХТЗ-15/30 (они копировали трактор McCormick-Deering 15/30, производившийся американской компанией International Harvester, поэтому машина была также известна как «Интернационал»). Описание этого торжественного момента оставил знаменитый чехословацкий журналист Ю. Фучик: «Первый сталинградский трактор выезжает из ворот сборочной. Тишина. Даже ветер затих, и белые облака остановились. Только трактор поет свою песню, – песню о свободе, о великом деле, о новой жизни» (Фучик, 1932, с. 365–366). Описание памятной даты, сделанное сотрудником завода С. Талалаевым, было менее пафосным: оркестр

в ожидании первого трактора играл «Барыню», одну из колесных осей пришлось тайком от директора подпилить, чтобы первый трактор СТЗ – серый с красными колесами – сошел-таки с конвейера (Талалаев, 1933, с. 128). Сталинская приветственная телеграмма СТЗ снабдила советскую тракторную индустрию авторитетной цитатой: «Привет и поздравление с победой рабочим и руководящему составу первого в СССР краснознаменного гиганта. 50 тысяч тракторов, которые вы должны давать стране ежегодно, есть 50 тысяч снарядов, взрывающих старый буржуазный мир и прокладывающих дорогу новому социалистическому укладу в деревне» (Тракторный завод открыт..., 1930, с. 2). Это авторитетное высказывание в паре с ленинским высказыванием 1919 г. стало *modus operandi* для описания механизации сельского хозяйства СССР в 1930-х гг.

Пуск СТЗ означало не только победу «коммунии» и «подрыв» старой деревни, но и освоение новой технологии конвейерного производства (Галин, 1930, с. 2), воспринимавшегося как «бесконечный конвейер всесоветского чуда» (Бедный, 1930). Первый трактор СТЗ вместе с первым комбайном Ростсельмаша были объявлены «подарками XVI Съезду», а 20 июня даже провозгласили Днем трактора в СССР, но памятная дата не прижилась. На деле СТЗ с трудом осваивал поточный выпуск тракторов и вышел на проектную мощность лишь в 1932 г. [Чолахян, 2007, с. 73]. Но тракторная промышленность СССР продолжала расти. 1 октября 1931 г. – в один день с Московским автомобильным заводом – был пущен Харьковский тракторный завод (ХТЗ) имени Орджоникидзе, дублер сталинградского предприятия. Оба тракторных гиганта сразу начали создавать собственный исторический нарратив, охватывающую не только «героическое строительство», но и процесс технологического освоения. Местные газеты – областные, городские, заводские – вносили свой вклад в формирование мифологии тракторных гигантов.

Однако харьковско-сталинградский «интернационал» не сразу вытеснил «фордзон» из визуального поля. Например, на плакате «Ударники полей, в бой за социалистическую реконструкцию сельского хозяйства!» (Г. Клуцис, 1932) по полю идут гусеничные Caterpillar 60 с пририсованным красным флажком; они визуально похожи на челябинские тракторы С-60, но в 1932 г. тракторный завод в Челябинске еще не был построен. Фотографии М. Каценко, на основе которых была издана целая книга «Колхозы в фотографиях» (1930), запечатлевали почти исключительно импортные тракторы. Альбом «Строим пятилетку» (1931) разместил на обложке коллаж из фото Сталина и важнейших промышленных образов, среди которых был и «фордзон»; в соответствующей главе альбома была цветная вклейка с полноразмерным изображением цеха «Красного путиловца» (художник Г. С. Верейский) и стендовой сборки машин (Строим пятилетку, 1931, с. 32). Реклама иностранной сельскохозяйственной техники исчезла со страниц журнала «За рулем», издававшегося Автодором, только к 1933 г.

Впрочем, новые образы постепенно завоевывали себе место. Так, на плакате «С крестьянской клячи на стального коня!», изданном в Ростове-на-Дону и растиражированном в виде почтовой карточки с добавлением авторитетной цитаты Сталина о «снарядах, взрывающих старый буржуазный мир», были изображены колонны колесных тракторов и цеха СТЗ. Колесные тракторы – их сложно идентифицировать однозначно, но в большинстве своем они похожи на СХТЗ-15/30 – появляются на многочисленных картинах, ставших основой для массовых тиражей открыток, таких как «Производство тракторов в СССР» И. Иваницкого (1930), «Тракторная колонна» (1931, Е. А. Львов), В. С. Сварога «Сталинградский тракторный завод» (1931), [Рубинчик, 2008, с. 70–78]. На плакатах «Батраки и комсомольцы, на трактор!» (В. С. Сварог, 1931), «Советскому трактору – здорового тракториста» (Томас, М. Плаксин, 1932), «Несмотря на механизацию в сельском хозяйстве, не расстанемся с конем» (Усто Мумин, 1933) и ряде других. Парадный альбом «СССР строит социализм» (1933) зафиксировал образы новых тракторных гигантов и колонны колесных тракторов СТЗ и ХТЗ (СССР строит социализм, 1933, с. 107–111); правда, на других фотографиях альбома, иллюстрирующих работу машинно-тракторных станций, все-таки хорошо видны «фордзоны». Визуальный триумф колесных машин Юга был запечатлен и в отдельном издании доклада Сталина на XVII съезде ВКП(б) в 1934 г., богато иллюстрированном бригадой художников во главе с И. И. Бродским (Сталин, 1935).

Челябинский «сталинец» выходит на сцену

Между тем, 1 июня 1933 г. в строй вошел Челябинский тракторный завод (ЧТЗ) имени Сталина – третий по счету тракторный гигант советской индустриализации и первый, расположившийся в восточной части страны. Для руководства Уральской области ЧТЗ был одной из главных строек, его пуск демонстрировал превращение захолустного Челябинска в мировой промышленный центр [Бугров, 2018, с. 98]. Как и его предшественники, ЧТЗ рассматривался как триумф новейшей конвейерной технологии, успешно освоенной советскими строителями (Попрядухин, Неверов, 1933). ЧТЗ производил гусеничные тракторы модели С-60 «Сталинец» (представлявших собой опять-таки адаптированную к советским условиям машину фирмы Caterpillar 60), более мощные, чем колесные тракторы. Новый завод характеризовали прилагательными превосходной степени – он считался самым мощным в мире (Новый гигант тракторостроения, 1933, с. 1; Строительство Челябинского тракторного..., 1933, с. 3). На своих предшественников в Челябинске поглядывали свысока. Сборщик и испытатель М. Я. Макагон с усмешкой подчеркивал техническое превосходство ЧТЗ: «А все-таки начинаем мы не как в Сталинграде. Не вколачиваем детали. С молотком ходить на сборку не разрешается, кроме разве свинцового и медного – так чего-нибудь вдарить» (Строгова, 1933, с. 3). 15 мая 1933 г. Макагон вывел первый трактор ЧТЗ из цеха. Трактор был выкрашен в серый цвет, красным цветом на его корпусе были выведены слова «ЧТЗ» и «Сталинец» (Алевич, 1933, с. 2). И если при пуске ЧТЗ присутствовали только руководители Нижневолжского комитета ВКП(б), а старт ЧТЗ посетили руководители КП(б)У, то на открытие ЧТЗ лично прибыл сам «всесоюзный староста» М. И. Калинин.

Новые гусеничные машины сразу начали утверждаться в советском визуальном пространстве. В 1933 г. «сталинцы» принимали участие в парадах в Свердловске и Москве, став основными участниками зрелища (Москва, Красная площадь, 1933, с. 3; 100 560 трудящихся..., 1933, с. 1). Праздничный номер «Известий» за 7 ноября 1933 г. именовал ЧТЗ «подлинным чудом современной техники»; визуального языка еще не хватало – рядом красовалась фотография вереницы колесных СХТЗ-15/30 (Стрельцов, 1933). Но за последовавшую пару лет челябинская гусеничная машина вытесняла колесных конкурентов на периферию символического советского пространства, уверенно занимая центральное положение на плакатах, картинах, фотографиях. Трактор, похожий на «сталинца», появился на картине А. Н. Самохвалова «В приволжских степях» (1934), гусеничный «Сталинец-60» вместе с комбайном «Коммунар» – на эскизе оформления нового здания Народного комиссариата земледелия в Москве, выполненном в 1934 г. А. А. Дейнекой [Дейнека, 2011, с. 111]. Тракторы ЧТЗ фигурируют на плакатах «Женщины в колхозах – большая сила» (В. С. Сварог, 1935), «Колхозы и совхозы должны стать опорной базой интернационального воспитания в деревне» (А. П. Иванов, середина 1930-х гг.) и многих других. Были и исключения – например, плакат «Мы были страной сохи, мы стали страной трактора и комбайна» (Д. Моор, 1934), где был изображен гусеничный «Коммунар», который к тому времени уже три года как сняли с производства. Вышедший в 1935 г. альбом «Индустрия социализма. Тяжелая промышленность к VII всесоюзному съезду Советов» (1935) окончательно зафиксировал триумф ЧТЗ: уральский завод занимал в альбоме столько же места, сколько сталинградский и харьковский вместе взятые (Индустрия социализма..., 1935, кн. 5). «Сталинцы» появляются и в других альбомах 2-й половины 1930-х гг. (Советский Таджикистан, 1936, с. 71, 74; Челябинская область, 1939, с. 71, 74; Социализм в СССР победил, 1939; Советские субтропики, 1940, с. 23, 215; За Родину, 1941, с. 88). На обложке парадного издания «Большевики переделывают Сибирь» (1940) красовался трактор «Сталинец», тащивший за собой комбайн «Сталинец» на фоне узнаваемых доменных печей Кузнецкого металлургического комбината имени Сталина, расположенного в городе, носившем тогда имя Сталинск (оформители книги семантически насытили обложку, ни разу не изобразив вождя). «Сталинцы» ждали читателя и внутри книги: на фото и рисунках они тащили по полям комбайны, вывозили из леса бревна и даже выглядывали из центра своеобразного «герба», на котором также были запечатлены колосья, капуста, животные и образцовые совхозные здания (Большевики переделывают Сибирь, 1940, с. 75, 155, 179)³. На парадном платке Московской ситценабивной фабрики 1937 г., посвященном 20-летию Октябрьской революции, «сталинец» (идуший по полю

навстречу двум «фордзонам») появляется рядом с Красной площадью, гостиницей «Москва», домами Магнитки, паровозом «Иосиф Сталин», Дворцом Советов. Наконец, в «Малой советской энциклопедии» (1940) трактор ЧТЗ присутствовал в статьях «Промышленность СССР» и «Тракторы» (Малая советская энциклопедия, 1940, т. 10, с. 168, 805). Если плакат и картина эпохи коллективизации изображали колесные трактора, несущие в деревню новый быт, то сам новый быт иллюстрировал уже гусеничный трактор.

Летом 1935 г. ЧТЗ начал выпускать тракторы С-65 на дизельных моторах. Осенью новые машины были отправлены в Москву для демонстрации, и, по-видимому, именно тогда на ЧТЗ впервые применили остроумный дизайнерский ход, выкрасив «сталинцев» в красный цвет – 11 декабря 1935 г. по московским улицам проехали невиданные ярко-красные тракторы [Комаров, Ховив, Заржевский, 1972, с. 164]. Этот ход с окраской применяли и в дальнейшем: 23 августа 1936 г. с конвейера ЧТЗ сошел 50-тысячный «сталинец», окрашенный в красный цвет и с портретом Сталина на радиаторе (50-тысячный «Сталинец», 1936, с. 4). Яркие цвета, возможно, следовали американскому тренду. В 1930-е гг. каждая из американских фирм использовала собственный цвет: John Deere первым начал использовать фирменные желто-зеленые цвета, с 1929 г. Allis-Chalmers красил машины в оранжевый цвет, с 1931 г. Caterpillar – в желтый с черной окантовкой (до того они были серыми с красной окантовкой, так что оригинальную окраску С-65, видимо, позаимствовал из-за океана), а International Harvester с 1936 г. – в красный.

Кроме того, машины ЧТЗ стали покорителями опасных пространств. В январе 1936 г. колонны тракторов ЧТЗ совершали сложные походы по Памиру и Якутии, доставляя продовольствие в отрезанные снегопадами поселения [Комаров, Ховив, Заржевский, 1972, с. 151–153]. Эти походы были явлениями одного типа с эпопеей челюскинцев 1934 г. или перелетом экипажа В. П. Чкалова в 1937 г. через Северный полюс, демонстрировавшими технологическую мощь СССР и отвагу советских людей.

В 1937 г. дизельный трактор С-65 сыграл важную роль в оформлении советского павильона на Всемирной выставке в Париже. Входя в павильон, посетитель попадал в «пространство, где демонстрировались теоретические труды основателей марксизма, обрамленные слева и справа “сталинским” трактором (“Сталинец”) и “сталинским” автомобилем ЗИС (“Паккард”)» [Udovicki-Selb, 2012, р. 43]. Важной частью корпоративной истории ЧТЗ стал гран-при выставки, присужденный трактору С-65 (получила гран-при советская тракторная промышленность в целом, но представлял ее в Париже челябинский трактор); выставочный парижский экземпляр был уже по традиции «окрашен в цвет спелой рябины, рычаги и вся арматура никелированные» [Комаров, Ховив, Заржевский, 1972, с. 171]. А ведь челябинских машин в экспозиции могло быть больше: громадный «сталинец» появился и на эскизе панно «1937», выполненном Дейнекой для павильона СССР, но проект не был реализован [Дейнека, 2011, с. 123]. Наконец, в июле 1939 г. уральская машина стала звездой киноэкрана, появившись в фильме И. А. Пырьева «Трактористы»; на афише 1939 г., выполненной художником Г. Н. Рычковым, герои фильма изображены на фоне узнаваемого радиатора «Сталинца», а вместо названия трактора тем же красным шрифтом выведено название фильма.

Закрепление уральского трактора в качестве визуального образа индустриализированного, коллективизированного СССР стало результатом своеобразного «маркетинга», удачно выполненного заводским руководством, придумавшим красить тракторы в яркий цвет, итогом усилий публицистов, описывавших ЧТЗ как форпост высоких технологий, оформителями и фотографами центральных и региональных издательств, использовавшими образ гусеничного трактора в своих целях. Свою роль, безусловно, сыграло имя трактора.

Конкуренция гусеничных машин: «Сталинец» и СХТЗ-НАТИ

Хотя тракторные гиганты Юга выпускали колесные машины, уже в 1932 г. началась разработка гусеничного трактора средней мощности, которую осуществляли в кооперации Научный автотракторный институт (НАТИ) и СТЗ. СССР готовился во второй половине 1930-х гг. свернуть выпуск колесных машин и перейти к массовому использованию в сельском хозяйстве гусеничных тракторов. Такая тенденция была характерна для СССР, тогда как в американском тракторостроении популярность набирала колесная техника благодаря компании Allis Chalmers, создавшей в 1931–1932 гг. новые типы пневматических шин низкого давления для

тракторов (*McCuen, Silver, 1935, p. 3*). Развитие гусеничного тракторного парка диктовалось, кроме прочего, слабостью резинотехнической индустрии СССР. К тому же большая мощь средних и тяжелых гусеничных машин считалась предпочтительной для огромных советских пространств (Социалистическому земледелию..., 1935, с. 2). В 1934 г. СТЗ рапортовал о торжественной церемонии в честь 100-тысячной машины: «“Юбиляр” движется к воротам цеха. Рядом с ним, невзрачный и потрепанный, ползет свидетель побед – знаменитый первый опытный сталинградский трактор... В заводских воротах показывается серая громада гусеничного трактора “СТЗ-3”. Он медленно приближается к трибуне и становится в одну шеренгу с первым опытным и “стотысячным”» (*Владимиров, 1934, с. 4*).

А уже 16 июля 1935 г. на опытном поле НАТИ в подмосковных Лихоборах прошли испытания новых гусеничных тракторов: соревновались сталинградский СТЗ-НАТИ (в двух вариантах – сельскохозяйственный и транспортный) и харьковские дизельный В-30/40 и ГТ-35/50 [*Евсеев, 1975, с. 26*]⁴. Событие это стало знаковым для репрезентации советской тракторной промышленности в публичном пространстве, поскольку его посетили советские вожди во главе со Сталиным. Механик НАТИ, водитель транспортного трактора СТЗ-3 В. Вербицкий вспоминал, что у него «радостно забилося сердце», когда Сталин, а за ним и члены Политбюро, внезапно расположились в его машине (*Вербицкий, 1935, с. 1*). Вербицкий доставил вождей на поле, где ожиданием томились инженеры и руководители тракторной промышленности. Дальше впечатлениями делился заведующий экспериментальной частью НАТИ М. А. Якоби: «Товарищ Сталин поздоровался со всеми, и мы приступили к испытаниям. Первой пошла машина ХТЗ. <...> Я шел рядом с машиной. Вдруг услышал сзади себя быстрые шаги. Оглянувшись, я увидел товарища Сталина, который бегом догнал трактор и пошел рядом с ним, внимательнейшим образом присматриваясь к каждому движению машины. Он шел за трактором, шагая по сырому полю, до самого конца испытания» (*Якоби, 1935, с. 1*). Историческое событие запечатлел фотограф В. Капустинский: большие фотографии украсили первые страницы центральных газет, а сцена осмотра трактора СТЗ была широко растиражирована на фотооткрытке, закреплявшей визуальный триумф сталинградцев: «16 июля т. т. Сталин, Каганович, Орджоникидзе и Чубарь посетили опытное поле НАТИ, где наблюдали испытания гусеничного трактора СТЗ». Победил на смотре СТЗ-НАТИ. Это, видимо, было болезненным для харьковчан. В изданиях по истории Харьковского тракторного сюжет о смотре в Лихоборах подавался так: подчеркивалось высокое качество представленных ХТЗ на конкурс машин, а затем говорилось о переводе Сталинградского и Харьковского заводов на поточный выпуск гусеничных тракторов [*Очерки истории..., 1962, с. 73–74; Родионов, Анненков, 1981, с. 57*], при этом именуя пошедшую в серию машину ХТЗ-НАТИ. У непосвященного читателя могло сложиться впечатление, что именно харьковский трактор выиграл смотр в Лихоборах! Как бы то ни было, особая связь с вождем, установленная на смотре, давала гусеничной машине Юга шанс занять центральное место в символической сфере.

Еще в 1935 г. журнал «За рулем», подводя итоги года в тракторостроении, на первое место поставил переход ЧТЗ на выпуск дизельных и скоростных тракторов, а смотр в Лихоборах и подготовку к переводу СТЗ и ХТЗ на выпуск гусеничных тракторов – лишь на второе (Новая победа тракторостроения..., 1936, с. 1–2). Но когда в 1937 г. с конвейера сошел первый СХТЗ-НАТИ, на смену количественному доминированию колесных тракторов в советском хозяйстве пришло господство тракторов гусеничных [*Косенко, Носов, 2015, с. 31*]. В визуальной сфере оформилось противостояние двух гусеничных тракторов, которое можно считать продолжением известной конкуренции за ресурсы между уральскими и украинскими руководителями 1930–1940-х гг. [*Harris, 1999, p. 94; Мухеев, 2017*]. Уже в 1938 г. альбом «Сталинская конституция социализма», выполненный Изостатом, включал в статистических материалах, наряду с графическими изображениями колесного СХТЗ 15/30, также и гусеничный СХТЗ-НАТИ (Сталинская конституция..., 1938, с. 62). Наиболее ярко конкуренция проявилась в таких пространствах, как Всесоюзная сельскохозяйственная выставка (ВСХВ) и Московское метро.

ВСХВ, которая открылась в Москве 1 августа 1939 г., стала «живой картой империи», воплощающей в своем оформлении «аграрно-колониальную эстетику» [*Храмов, 2014*]. Трактор оказался одним из немногих индустриальных достижений, которые пришлось ко двору в этом «аграрном буйстве». Хотя на выставке использовался и образ колесного СХТЗ 15/30 (например,

в оформлении павильона Казахской ССР), в целом доминирующей силой были гусеничные машины, сосредоточенные в крупнейшем павильоне выставки – павильоне «Механизация». Они демонстрировали «невиданную в мире машинооруженность сельского хозяйства» (Всесоюзная сельскохозяйственная выставка, 1939, с. 97).

Реализованный проект павильона был таким: «Ажурная арка перекрытия фланкирована со стороны площади металлическими вертикалями. Здесь же, по бокам аллеи, у входа в павильон на особых пьедесталах размещаются группы мощных тракторов (по три трактора с каждой стороны). На нижнем уровне – на стендах, примыкающих с обеих сторон к аллее, представлена продукция нашей автотракторной промышленности. На втором уровне концентрируется основная масса сельскохозяйственных машин... В проект были введены два бесконечных гидроконвейера с непрерывным движением заданной скорости. Это было вызвано стремлением механизировать самый показ машин» (Таранов, Андреев, Быкова, 1939, с. 36). Разумеется, мощные тракторы на почетном месте у входа – это челябинские «сталинцы»; их легко узнать на эскизах павильона, выполненных архитекторами⁶.

Павильон предполагалось оформить двумя панно (Там же, с. 37). Основой для них должны были стать картины художника К. И. Финогенова (Механизация сельского хозяйства, 1940, с. 23–24) – «Ленин на испытании электроплуга» и «Товарищ Сталин и члены правительства на испытании гусеничных тракторов» (другое название – «Руководители партии и правительства на опытном поле НАТИ»). Вторая картина запечатлела уже знакомую нам историческую демонстрацию новых тракторов на поле в Лихоборах. Рисунок создан, очевидно, на основе фотографии 1935 г. (поза Сталина и лежащий на борозде плуг точно соответствуют фотоматериалу), однако в композицию художник внес ряд изменений. Во-первых, он поместил вокруг Сталина вождей (Чубаря, павшего в 1938 г. жертвой массовых репрессий, на картине уже не было) и убрал на задний план работников автотракторной промышленности, а самого вождя «передел» из застегнутой шинели в развевающийся плащ. Во-вторых, Финогенов поместил в правой части картины сам испытываемый трактор: по внешнему виду узнается победитель испытаний – трактор СТЗ-НАТИ. Картина Финогенова была частью визуального канона СТЗ: ее в обязательном порядке печатали в изданиях по истории завода конца 1940-х – начала 1950-х гг. (Пешкин, 1947, с. 51; Ветлугин, Грозный, 1950, с. 31)⁷. При этом историческое испытание тракторов 1935 г. встречало посетителя ВСХВ еще и в соседнем павильоне «Зерно»: четвертый зал этого павильона, посвященный МТС, был украшен фреской авторства А. М. Герасимова, Ф. А. Модорова, Д. Р. Панина и Е. А. Калачева «Т. Сталин, Орджоникидзе, Каганович на приеме нового трактора» (Всесоюзная сельскохозяйственная выставка, 1939, с. 105)⁸. Герасимов с коллегами интерпретировал тот же сюжет, что и Финогенов, но гораздо дальше отступил от фотографии-исходника, в частности, поместил на картину детей.

Но даже высокий статус СХТЗ-НАТИ как трактора, которому «путевку в жизнь» дал лично вождь, не позволил сместить челябинскую машину с лидирующих позиций в художественном пространстве ВСХВ. Продукция ЧТЗ – шесть выкрашенных в ярко-красный цвет «сталинцев» – занимала почетное место у входа в павильон «Механизация», попадала на обложки и первые страницы буклетов и справочников. В фотоматериалах, использовавшихся для альбома «Механизация сельского хозяйства», изданного в 1940 г., образы обоих гусеничных тракторов представлены в равной мере – как в виде фотографий, так и в виде рисунков и элементов оформления. Однако красные челябинские тракторы оказались настолько впечатляющими, что С. Б. Телингатер, оформитель альбома, специально раскрасил черно-белые фото с ними (Механизация сельского хозяйства, 1940, с. 20). Челябинцы воспринимали выставку как триумф своей продукции (Окунев, Дегтяренко, 1939, с. 2). Словно бы пытаясь закрепить успех, 26 июля 1939 г. с Урала в Москву автопробегом направились два транспортных «сталинца» С-2, успешно финишировавшие в столице 14 августа 1939 г. (Веселовский, 1939, с. 2–3) Интересно, что сама Челябинская область на ВСХВ была представлена лишь мельком, в павильоне «Сибирь».

Гусеничные тракторы противопоставлялись старым «фордзонам». Нарком земледелия СССР И. А. Бенедиктов сравнивал павильон «Механизация» с экспозициями Всероссийской сельскохозяйственной выставки 1923 г., на которой жалкая горстка импортных колесных тракторов воспринималась как чудо (Бенедиктов, 1930, с. 2). Экскурсовод ВСХВ И. Найдис делил-

ся воспоминаниями о своем опыте работы на Смидовичской МТС: «Долгое время работал на “фордзонах”, которые больше чихали, чем пахали. Сейчас на полях колхозов Смидовичской МТС работают мощные “сталинцы”, “универсалы”. От “фордзона” до мощного “сталинца”!» (Найдис, 1939, с. 3). А бригадир Добромысленской МТС Л. Евсеенко замечал: «Не так давно на полях белорусских колхозов пыхтели первые “фордзоны”. Бензина они съедали много, а силенки у них было мало. Сейчас у нас в третьей бригаде Добромысленской МТС Витебской области три добрых “ХТЗ” и отличный “ЧТЗ”. Прекрасные машины! Но вот на выставке я увидел дизельные тракторы. Это завтрашний день МТС» (Уезжая из Москвы, 1939, с. 1). Напомним, дизельными в те годы были только челябинские тракторы.

Конкуренция гусеничных гигантов продолжилась и под землей – в Московском метро. Первые станции метро не имели в оформлении изображений советской продукции и промышленности. Ситуация изменилась с открытием Горьковско-Замоскворецкой линии в 1938 г., когда на станции «Площадь Маяковского» появились мозаики А. А. Дейнеки. В 1943 г. на той же Горьковско-Замоскворецкой линии открылись две станции, в декоре которых появились знакомые нам гусеничные машины.

1 января 1943 г. была открыта станция метро «Завод имени Сталина» (ныне – «Автозаводская»). Здесь были помещены мозаики, выполненные В. Ф. Бордиченко, Б. В. Покровским и Ф. К. Лехтом [Московское метро..., 2018, с. 180]. На мозаике «Уборка урожая» изображены грузовик марки ЗИС, комбайн и гусеничный трактор, в котором легко узнать СХТЗ-НАТИ (заводской значок на радиаторе отсутствует, но узнать трактор можно по характерной форме гусениц). Итак, южный трактор первым появился в столичном метро. Сюжет мозаики, позднее неоднократно повторенный в советской живописи, следовал логике оформления ВСХВ, интегрируя достижения советского машиностроения в пространство аграрного изобилия.

20 ноября 1943 г. была открыта станция «Новокузнецкая», которую украсили мозаики Дейнеки (первоначально они предназначались для станции «Павелецкая» и тематически были посвящены промышленной мощи Донбасса, но война спутала планы). Среди них была и мозаика «Машиностроители», демонстрирующая работу тракторного завода [Дейнека, 2011, с. 148–155]. Донбасская тематика мозаик, казалось бы, предполагала присутствие СХТЗ-НАТИ, однако ярко-красный трактор с надписью «Сталинец» – это, без сомнения, челябинский гусеничный трактор, хорошо знакомый москвичам по ВСХВ. Даже цех, запечатленный Дейнекой, отсылает именно к известным фотографиям механосборочного цеха ЧТЗ. Усилия дизайнеров, фотографов и публицистов – не только челябинских, но и столичных – достигли результата: поиск эффектного символа технологической мощи СССР привел Дейнеку из Донбасса в Челябинск. Символизм оказался важнее хозяйственно-географической точности.

Заключение

Исключительные позиции, завоеванные трактором ЧТЗ в визуальной системе советской культуры, не удалось удержать в послевоенные годы. Конечно, «сталинцы» – С-65 и новый С-80 – продолжали появляться на плакатах, таких как «Обеспечим дальнейший рост механизации сельского хозяйства!» (1946 г., Н. А. Долгоруков), «Трактористы, ни минуты простоя!» (1952 г., Н. Карповский), «Поднимай целину!» (1954 г., В. М. Ливанова). Однако в статье «Трактор» Большой советской энциклопедии (1946) изображений трактора ЧТЗ уже не было, зато присутствовали изображения ленинградского «Универсала» и СХТЗ-НАТИ (Болтинский, 1946, с. 650–652). В начале 1960-х гг. ЧТЗ окончательно прекратил выпуск тракторов, предназначенных для сельского хозяйства: в серию пошел мощный Т-100 (не ставший очередным «сталинцем» из-за осуждения культа личности), который имел только промышленное назначение. Отныне ЧТЗ презентовали свою продукцию как сугубо промышленную, игнорируя историю о «сталинских снарядах» и перестройке села.

В 1950-х гг. место «сталинцев» в качестве символа механизации социалистической деревни занимает гусеничный ДТ-54, который с 1949 г. выпускался в Сталинграде и Харькове. Этой машине, которая пришла на смену СХТЗ-НАТИ, было суждено сыграть главную роль в освоении целины, прославиться во многочисленных фильмах, стать первенцем тракторной индустрии Китая и застыть на вечной стоянке на десятках постаментов [Косенко, Шаров, Ценч, 2019]. Южные заводы рассматривали собственное производство именно в контексте истории механизации советского села. Эта линия была ярко представлена творчестве огромными мозаи-

ками у проходной Волгоградского тракторного завода (так с 1961 г. назывался СТЗ), выполненными П. Ф. Шардаковым в 1973–1980 гг. Эскизы показывают внимание художника к развитию модельного ряда завода в контексте истории советского сельского хозяйства [Чудинова, Суслов, 2020].

Конечно, были и другие претенденты на роль символа механизации советского села: в 1944 г. вступил в строй Липецкий тракторный завод, выпускавший собственную модель гусеничного трактора, с 1945 г. колесные машины выпускал Владимирский тракторный завод, в 1949 г. был пущен Минский тракторный завод, а в 1960-х гг. впечатляющее возвращение на поля совершил ленинградский Кировский завод, создавший мощный колесный трактор «Кировец». Теперь на звание символа советского сельского хозяйства могли претендовать сразу 5–6 тракторов.

Итак, символизм советского трактора имел двойной характер. Гусеничные машины служили обобщающим образом технологической мощи сельского хозяйства, которое в пропагандистских целях представало в советской публичной сфере механизированным и современным. Одновременно с этим трактор отсылал зрителя к конкретному заводу-производителю, становясь элементом коллективной идентичности предприятия, которое его выпустило.

Примечания

¹ Статья подготовлена при поддержке гранта РФФИ № 19-78-10095 «Индустриальная идентичность территорий России: уральские региональные сообщества и дискурс об Урале в культуре XVIII–XX вв.».

² Это неточная характеристика: ЗИС-101 не являлся копией американского автомобиля «Паккард».

³ В оформлении альбома участвовали три художника. Обложка, видимо, принадлежит В. И. Кондрашкину, в 1960-е гг. иллюстрировавшему многие издания Новосибирского книжного издательства. Часть графики в книге выполнили, по-видимому, А. М. Овчинников и В. В. Титков, сотрудничавшие в 1928–1942 гг. с газетой «Советская Сибирь».

⁴ *Евсеев Л.* СТЗ-НАТИ // *Техника – молодежи.* 1975. № 6. С. 26. Любопытно, что ГТ-35/50 был копией еще одного трактора марки International Harvester, гусеничного McCormick-Deering TA-40.

⁵ В. Г. Басс справедливо обращает внимание на подчеркнuto «вздыбленное», «агрессивное» размещение советских тракторов павильона «Механизация» ВСХВ, сравнивая ее с размещением на советских монументах 1930-х гг. танков и кавалеристов [Басс, 2016, с. 90]. Однако следует заметить, что манера изображать гусеничный трактор могла зависеть от рекламных рисунков и фото американских компаний, также изображавших свою продукцию в динамично-«вздыбленном» ключе.

⁶ В издании 1980 г. эту картину, бывшую проявлением «культы личности», включить уже не могли, но и проигнорировать визуальный акцент на триумфе СТЗ-НАТИ 1935 г. было невозможно: составители книги поместили групповое фото участников испытаний с водителями, подписав его без упоминания имен (Первенец советского тракторостроения, 1980, с. 93). Это фото авторства В. Капустинского было опубликовано в «Правде» 17 июля 1935 г.

⁷ Другое название – «Гт. Сталин, Орджоникидзе, Каганович и Калинин на опытном поле НАТИ».

Список источников

100 560 трудящихся Свердловска – в Октябрьских колоннах // *Уральский рабочий.* 1933. 9 ноября. № 257 (5491). С. 1.

50-тысячный «Сталинец» // *Известия.* 1936. 24 августа. № 197 (6054). С. 4.

Алевич Ал. Первый гусеничный трактор готов // *Известия.* 1933. 16 мая. № 125 (5038). С. 2.

Бедный Д. Темпы (продолжение) // *Известия.* 1930. 27 июня. № 175 (4022).

Бенедиктов И. Торжество политики коллективизации // *Правда.* 1930. 1 августа. № 211 (7896). С. 2.

Болтинский В. Трактор // *Большая советская энциклопедия.* Т. 54. М.: ОГИЗ СССР, 1946. Стб. 650–652.

Большевики переделывают Сибирь. Новосибирск: Новосибгиз, 1940. 188 с.

Вербицкий В. Счастливый день // *Правда.* 1935. 17 июля. № 195 (6441). С. 1.

Веселовский Н. Новый вклад в народное хозяйство // *Наш трактор.* 1939. 16 августа. № 181(2428). С. 2–3.

Ветлугин А.П., Грозный Ю.Б. Сталинградскому тракторному заводу 20 лет. Сталинград: Обл. книгоизд-во, 1950. С. 31.

- Владимиров Н. Есть стотысячный! Гусеничный на параде // Известия. 1934. 14 апреля. № 88 (5336). С. 4.
- Всесоюзная сельскохозяйственная выставка. Путеводитель. М.: ОГИЗ; Сельхозгиз, 1939. 192 с.
- Галин Б. О тех, кто строил // Правда. 1930. 17 июня. № 165 (4610). С. 2.
- За Родину. Героические страницы нашей Родины. М.: Госпланиздат, 1941. 124 с.
- Журавлева Е.В., Чепелев В.Н. Искусство советской Туркмении. М.; Л.: Изогиз, 1934. 133 с.
- Индустрия социализма: тяжелая промышленность к VII Всесоюзному съезду Советов. М.: Изогиз; Строим, 1935.
- Ленин В.И. Доклад о работе в деревне 23 марта // Ленин В.И. Полное собрание сочинений. Т. 38. Март – июнь 1919 г. М.: Изд-во полит. лит-ры, 1969. С. 187–205.
- Малая советская энциклопедия. Т. 10. М.: Советская энциклопедия, 1940. 1056 с.
- Москва, Красная площадь // Известия. 1933. 10 ноября. № 274. С. 3.
- Найдис И. У машин // Правда. 1939. 8 августа. № 218 (7903). С. 3.
- Новая победа тракторостроения в СССР // За рулем. 1936. № 1. С. 1–2.
- Новый гигант тракторостроения // Известия. 1933. 1 июня. № 138 (5099). С. 1.
- Окунев С., Дегтяренко Я. Чудесный павильон // Наш трактор. 1939. 13 августа. № 179 (2426). С. 2.
- Первенец советского тракторостроения. Волгоград: Нижне-Волж. книж. изд-во, 1980. 366 с.
- Пешкин И. Две жизни Сталинградского тракторного. М.: Изд-во ВЦСПС – Профиздат, 1947. 136 с.
- Попрядухин Ю., Неверов Л. Рождается «Сталинец» // Уральский рабочий. 1933. 1 июня. № 125 (5359).
- Советские субтропики. М.: Изд-во НКЗема СССР, 1940. 248 с.
- Советский Таджикистан. М.; Л.: Изогиз, 1936. 203 с.
- Социализм в СССР победил. М.: Изостат, 1938. 162 с.
- Социалистическому земледелию – лучший гусеничный трактор // За рулем. 1935. № 15. С. 2.
- СССР строит социализм. М.: Изогиз, 1933. 282 с.
- Сталин И. Отчетный доклад XVII Съезд ВКП(б) о работе ЦК ВКП(б). 1934. 26 января. М.: Партиздат, 1935. 183 с.
- Сталинская конституция социализма. М.: Изостат, 1938. 325 с.
- Стрельцов Г. На путях технического прогресса // Известия. 1933. 7 ноября. № 273 (5204).
- Строгова Е. Гора и микрон // Известия. 1933. 1 июня. № 138 (5069). С. 3.
- Строим пятилетку. Л.: Лен. обл. изд-во, 1931. 104 с.
- Строительство Челябинского тракторного – блестящая страница нашей борьбы за социализм // Известия. 1933. 30 мая. № 137 (5068). С. 3.
- Талалаев С. В пять минут машина // Люди Сталинградского тракторного. М.: ОГИЗ, 1933. С. 293–302.
- Таранов А., Андреев В., Быкова Н. Павильон и площадь Механизации // Архитектура СССР. 1939. № 5. С. 34–38.
- Тракторный завод открыт. Борьба за темпы продолжается. // Правда. 1930. 18 июня. № 166 (4611). С. 2.
- Уезжая из Москвы // Известия. 1939. 8 августа. № 182 (6952). С. 1.
- Фучик Ю. В стране, где «завтра» означает «вчера» // Глазами иностранцев. М., 1932. С. 365–366.
- Челябинская область. Т. 1. Челябинск: Челябин. обл. изд-во, 1939.
- Якоби М.А. Сталинская проверка // Правда. 1935. 17 июля. № 195 (6441). С. 1.
- McCuen G.W., Silver E.A. Rubber-tired Equipment for Farm Machinery. Wooster: Ohio Experiment Station, 1935. 37 p.

Библиографический список

- Басс В.Г. Архитектура для внутреннего и наружного употребления: советский павильон на Нью-йоркской выставке 1939 г. и ансамбль ВСХВ // Шаги – Steps. 2016. № 1. С. 82–102.
- Бугаевский К.А. Челябинский «Танкоград» в отражении средств коллекционирования: фалеристики, нумизматики, филумении и бонистики // Вестник совета молодых ученых и специалистов Челябинской области. 2020. Т. 2, № 2 (29). С. 29–37.

- Бугров К.Д. Соцгорода Большого Урала. Екатеринбург: Изд-во Урал. ун-та, 2018. 472 с.
- Бугров К.Д., Запарий В.В. Танкостроение в контексте военно-хозяйственной стратегии СССР 1930-х гг. // Вестник Том. гос. ун-та. 2019. № 448. С. 108–118.
- Дейнека А.А. Монументальное искусство. Скульптура. М.: Интеррос, 2011. 424 с.
- Евсеев Л. СТЗ-НАТИ // Техника – молодежи. 1975. № 6. С. 26.
- Комаров Л.С., Ховив Е.Г., Заржевский Н.И. Летопись Челябинского тракторного (1929–1945 гг.). М.: Профиздат, 1972. 375 с.
- Косенко В.В., Носов Г.И. О необходимости использования гусеничных тракторов в сельском хозяйстве России // Техника и оборудование для села. 2015. № 2. С. 83–85.
- Косенко В.В., Шаров В.В., Ценч Ю.С. 70 лет легендарному трактору ДТ-54 // Технический сервис машин. 2019. № 1 (136). С. 196–209.
- Макаров А.Н. Советский индустриальный фоторепортаж 1930-х гг. как средство стереотипизации массового сознания // Проблемы истории, филологии, культуры. 2012. № 3 (37). С. 111–124.
- Механизация сельского хозяйства. М.: Сельхозгиз, 1940. 218 с.
- Михеев М.В. Урал в системе межрегиональной конкуренции в период сталинизма (1930–1940-е гг.) // Гуманитарные науки в Сибири. 2017. № 1. С. 66–72.
- Московское метро: подземный памятник архитектуры. М.: Кучково поле, ABCdesign, 2018. 336 с.
- Очерки истории Харьковского тракторного завода имени Орджоникидзе. 1931–1961. Харьков: Харьков. книж. изд-во, 1962. 299 с.
- Родионов В.А., Анненков П.Н. Рожденный дважды. Харьков: Прапор, 1981. 343 с.
- Рубинчик А.Л. Живопись соцреализма в советских открытках. Альбом-каталог. М.: Магма, 2008. 200 с.
- Храмов А.В. Живая карта империи // Неприкосновенный запас. 2014. № 4. С. 129–143.
- Ценч Ю.С. История создания первого российского трактора // Технический сервис машин. 2019. Т. 135 (2). С. 184–197.
- Чолахян В.А. Проблемы освоения новой техники на Сталинградском тракторном заводе в годы первой пятилетки // Изв. Саратов. ун-та. 2007. Т. 7, вып. 1. С. 66–75.
- Чудинова К.С., Суслов В.Ю. Мозаичные панно заслуженного художника РФ П.Ф. Шардакова в г. Волгоград: от эскиза к монументальности // Актуальные вопросы современного искусства. Петрозаводск: Международный центр научного партнерства «Новая Наука», 2020. С. 71–85.
- Dalrymple D. The American Tractor Comes to Soviet Agriculture: The Transfer of a Technology // Technology and Culture. 1964. Vol. 5, no. 2. P. 191–214.
- Harris J.R. The Great Urals: Regionalism and the Evolution of the Soviet System. Ithaca; L.: Cornell University Press, 1999. 235 p.
- Lapidus R. The “Erotic” Tractor in the Soviet Cinema // Quaestio Rossica. 2020. No. 2. P. 519–535.
- Udovicki-Selb D. Facing Hitler's Pavilion: The Uses of Modernity in the Soviet Pavilion at the 1937 Paris International Exhibition // Journal of Contemporary History. 2012. Vol. 47. P. 13–47.

Дата поступления рукописи в редакцию 03.12.2020

URAL VERSUS THE SOUTH: CRAWLER TRACTOR IN THE VISUAL CULTURE OF THE USSR IN THE ERA OF INDUSTRIALIZATION

K. D. Bugrov

Institute of History and Archaeology, Ural Branch of Russian Academy of Sciences, S. Kovalevskoy str., 16, 620108, Yekaterinburg, Russia

Ural Federal University, Mira str., 19, 620000, Yekaterinburg, Russia

k.d.bugrov@gmail.com

ORCID: 0000-0002-4596-8854

ResearcherID: Q-4273-2017

Scopus Author ID: 55976156600

The paper analyzes the role of the tractor as a visual symbol in the Soviet culture of the industrialization era, using a number of different cases including those of painting, photography, graphics, textual narratives, and presentations of material objects. The author shows that, originally, it was wheeled tractor that served as a visual symbol of the socialist transformation of the Soviet village, including both imported machines and those produced by Soviet

factories in Leningrad. The start of industrialization and launching of facilities in Stalingrad and Kharkov led to changes in symbolic system: the wheeled tractor SKhTZ-15/30 (“international”) moved to the foreground. However, since the mid-1930s, the symbolic status transferred to the crawler tractor, which corresponded with the major trend of the Soviet economy of the period. Thus, the “Stalinets” tractors of the Chelyabinsk Tractor Plant started to dominate in the sphere of symbols, combining spectacular appearance, technological reputation of the plant, choice of name, and design solutions in regard for coloring. The paper examines the ways in which the “Stalinets” crawler assumed the leading role in the Soviet visual culture of the second half of the 1930s. However, in 1937, both Stalingrad and Kharkov plants launched their own mass-produced crawler under the name of SKhTZ-NATI. A sort of competition between crawler machines of the South and the Urals unfolded in the Soviet culture of the late 1930s – early 1940s. The author investigates the case by studying the presence of crawler tractors imagery in the decorations of the All-Union Agricultural Exhibition (VSHV) in 1939 and in the mosaics of Moscow Metro in 1943. The conclusion is made about the double character of the symbolism of crawler tractors, which served both as general symbols of the promoted success of the Soviet agriculture, and as manifestations of the industrial identity of particular enterprises, cities and territories.

Key words: socialism; tractor; Chelyabinsk Tractor Plant; VDNH; Moscow Metro; socialist realism; Alexander Deineka; industrial identity.

Acknowledgments

¹ The reported study was funded by the Russian Science Foundation grant № 19-78-10095 “Industrial Identity of Russian Territories: Ural Regional Communities and Discourse about the Urals in the Culture of the 18th – 20th Centuries”.

References

- Bass, V. G. (2016), “Architecture for internal and external use: Soviet pavilion at the New York Expo 1939 and the VSHV ensemble”, *Shagi-Steps*, № 1, pp. 82–102.
- Bugaevskiy, K. A. (2020), “Chelyabinsk “Tankograd” as reflected in the collections: phaleristics, numismatics, phillumeny and notaphily”, *Vestnik soveta molodykh uchenykh i spetsialistov Chelyabinskoy oblasti*, №2 (29), vol. 2, pp. 29–37.
- Bugrov, K. D. (2018), *Sotsgoroda Bol'shogo Urala* [Socialist Cities of Greater Urals], Izd-vo Ural. un-ta, Yekaterinburg, Russia, 472 c.
- Bugrov, K. D. & V. V. Zapariy (2019) “Tank Production in the Context of the USSR Military-Economic Strategy in the 1930s”, *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta*, № 448, pp. 108–118.
- Cholakhyan, V. A. (2007) “Problems of adaptation of new technics at the Stalingrad tractor plant during the first Five Year Plan”, *Izvestiya Saratovskogo universiteta. T. 7. Ser. Istoriya. Mezhdunarodnye otnosheniya*, № 1, pp. 66–75.
- Chudinova, K. S. & V. Yu. Suslov (2020), “Mosaic panels of the honored artist of RF P. F. Shardakov in Volgograd: from sketch to monumentality”, in *Aktual'nye voprosy sovremennogo iskusstva* [Actual issues of modern art], Novaya Nauka, Petrozavodsk, Russia, pp. 71–85.
- Dalrymple, D. (1964), “The American Tractor Comes to Soviet Agriculture: The Transfer of a Technology”, *Technology and Culture*, Vol. 5, № 2, pp. 191–214.
- Deineka. *Monumental'noe iskusstvo. Skul'ptura* (2011) [Deineka. Monumental Art. Sculpture], Interros, Moscow, Russia, 424 p.
- Evseev, L. (1975), “STZ-NATI”, *Tekhnika – molodezhi*, № 6, p. 26.
- Harris, J. R. (1999), *The Great Urals: Regionalism and the Evolution of the Soviet System*, Cornell University Press, Ithaca, USA; London, UK, 235 p.
- Hramov, A.V. (2014), “The living map of the empire”, *Neprikosnovennyy zapas*, № 4, pp. 129–143.
- Komarov, L. S., Khoviv, E. G. & N. I. Zarzhevskiy (1972), *Letopis' Chelyabinskogo traktornogo (1929–1945 gg.)* [Chronicle of Chelyabinsk tractor plant (1929–1945)], Profizdat, Moscow, USSR, 375 p.
- Kosenko, V. V. & G. I. Nosov (2015), “On the necessity of the use of crawler tractors in Russia’s agrarian economy”, *Tekhnika i oborudovanie dlya sela*, № 2, pp. 83–85.
- Kosenko, V. V., Sharov, V. V. & Yu. S. Tsench (2019), “70 years to the legendary DT-45 tractor”, *Tekhnicheskiiy servis mashin*, № 1(136), pp. 196–209.
- Lapidus, R. (2020), “The “Erotic” Tractor in the Soviet Cinema”, *Quaestio Rossica*, № 2, pp. 519–535.
- Makarov, A. N. (2012), “Soviet industrial photo report of the 1930s as a mean of stereotypization of mass consciousness”, *Problemy istorii, filologii, kul'tury*, № 3 (37), pp. 111–124.
- Mikheev, M. V. (2017), “Urals in the system of cross-regional competition in the Stalinism era (1930s – 1940s)”, *Gumanitarnye nauki v Sibiri*, № 1, pp. 66–72.
- Moskovskoe metro: Podzemnyy pamyatnik arkhitektury* (2018) [Moscow Metro. The underground monument of architecture], Kuchkovo pole, ADCdesign, Moscow, Russia, 336 p.

Ocherk istorii Kharkovskogo traktornogo zavoda imeni Ordzhonikidze. 1931–1961 (1962) [Essays in the history of Kharkov tractor plant named after Ordzhonikidze, 1931–1961], Kharkovskoe knizhnoe izdatelstvo, Kharkov, USSR, 299 p.

Rodionov, V. A. & P. N. Annenkov (1981), *Rozhdenny dvazhdy* [Twice born], Prapor, Kharkov, USSR, 343 p.

Rubinchik, A. L. (2008), *Zhivopis' sotsrealizma v sovetskikh otkrytkakh. Al'bom-katalog* [Pictorial art of socialist realism in Soviet postcards. Album-catalogue], Magma, Moscow, Russia, 200 p.

Tsench, Yu. S. (2019), “History of first Russian tractor”, *Tekhnicheskij servis mashin*, № 135 (2), pp. 184–197.

Udovicki-Selb, D. (2012), “Facing Hitler's Pavilion: The Uses of Modernity in the Soviet Pavilion at the 1937 Paris International Exhibition”, *Journal of Contemporary History*, Vol. 47, pp. 13–47.

Ocherk istorii Kharkovskogo traktornogo zavoda imeni Ordzhonikidze. 1931–1961 (1962) [Essays in the history of Kharkov tractor plant named after Ordzhonikidze, 1931 – 1961], Kharkovskoe knizhnoe izdatelstvo, Kharkov, USSR, 299 p.

Rodionov, V. A., Annenkov, P. N. (1981) *Rozhdenny dvazhdy* [Twice born]. Prapor, Kharkov, USSR, 343 p.

Rubinchik, A. L. (2008) *Zhivopis' sotsrealizma v sovetskikh otkrytkakh. Al'bom-katalog* [Pictorial art of socialist realism in Soviet postcards. Album-catalogue] Magma, Moscow, Russia, 200 p.

Tsench, Yu. S. (2019) *Istoriya sozdaniya pervogo rossiyskogo traktora* [History of first Russian tractor] // *Tekhnicheskij servis mashin*, № 135 (2), pp. 184-197.

Udovicki-Selb, D. (2012) *Facing Hitler's Pavilion: The Uses of Modernity in the Soviet Pavilion at the 1937 Paris International Exhibition*, *Journal of Contemporary History*, Vol. 47, pp. 13-47.