

DOI 10.17150/978-5-7253-3085-4.23

УДК 94 (47) 084.8/084.9

ББК 63.3(2)632

О.Н. ШУЛБАЕВ

К ИСТОРИИ РАЗВИТИЯ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ БАЗЫ МАШИННО-ТРАКТОРНЫХ СТАНЦИЙ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ В 1953–1957 ГГ.: ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ИТОГИ

В статье рассматривается развитие материально-технической базы машинно-тракторных станций (МТС) Восточной Сибири в 1953–1957 гг. в ходе масштабного капитального строительства, предпринятого в них после сентябрьского (1953 г.) Пленума ЦК КПСС. Основное внимание в статье автор акцентирует на основных причинах, которые сдерживали реализацию принятых планов по строительству в МТС в регионе в указанный период.

Ключевые слова: машинно-тракторная станция, Восточная Сибирь, капитальное строительство, производственная инфраструктура, ремонтная мастерская.

O.N. SHULBAEV

TO THE HISTORY OF THE DEVELOPMENT OF THE MATERIAL AND TECHNICAL BASIS OF MACHINE-TRACTOR STATIONS IN EASTERN SIBERIA IN 1953–1957: MAIN PROBLEMS AND RESULTS

The article deals with the development of the material and technical basis of machine-tractor stations (MTS) in Eastern Siberia in 1953–1957 during large-scale capital construction undertaken in them after the September (1953) Plenum of the Central Committee of the CPSU. The author focuses on the main reasons that hindered the implementation of the adopted plans for the construction in MTS in the region during the specified period.

Keywords: machine-tractor station, Eastern Siberia, capital construction, production infrastructure, repair workshop.

Как известно, в решениях сентябрьского (1953 г.) пленума ЦК КПСС было определено, что МТС являются «решающей силой в развитии колхозного производства», от которой зависит «дальнейший крутой подъем всех отраслей колхозного производства». Вместе с тем, среди крупных недостатков в работе МТС было отмечено то, что большинство из них не обеспечено «ремонтными мастерскими и необходимым оборудованием, гаражами и сараями для хранения сельскохозяйственных машин, а также другими производственными и бытовыми помещениями» [1, с. 330-331].

В этой связи одной из первоочередных задач по развитию сельского хозяйства страны стало укрепление производственно-технической базы МТС. В частности, было определено, что все МТС должны иметь типовую ремонтную мастерскую, гаражи и сараи для хранения тракторов, комбайнов, навесы и открытые бетонные площадки для хранения сельскохозяйственных машин, нефтебазу и другую необходимую социальную инфраструктуру для рабочих; жилье, бани и т.п. [2, с. 106]. Таким образом, в основу строительства новых МТС был заложен комплексный подход, учитывающий, одновременное, строительство производственной и социальной инфраструктуры в них.

Оказание помощи МТС по организации их ремонтной базы было возложено на строительные и промышленные министерства и ведомства [2, с. 107].

На строительство производственной и социальной инфраструктуры МТС государством были выделены крупные финансовые средства. В Красноярском крае в 1954 г. на строительство 17 новых и реконструкцию старых МТС было выделено более 50 млн руб. [3, с. 3]. В Хакасской автономной области (ХАО), входившей в состав Красноярского края, в 1954 г. на капитальное строительство в девяти МТС государством было отпущено 7864 тыс. руб. [4, с. 3].

В БМ АССР в 1954–1956 гг. «на строительство в МТС и МРЗ – 17 ремонтных мастерских, а также гаражей, сараев, бетонных площадок для хранения тракторов, комбайнов, сельскохозяйственной техники, нефтебаз и других построек было выделено 14,1 млн руб.» [5, с. 3].

В Иркутской области по итогам за 1953–1957 гг. было осуществлено комплексное строительство 20 МТС и израсходовано на капитальное строительство МТС 165,5 млн руб. [6, с. 95].

В рамках выполнения этой задачи в МТС страны в 1954–1957 гг. развернулось широкое строительство новых производственных помещений, складов, жилых помещений и т.п. В Восточной Сибири к комплексному строительству МТС приступили в начале 1954 г. Так, в начале 1954 г. среди промышленных и строительных организаций в Иркутской области развернулось социалистическое соревнование за досрочное сооружение новых МТС, объекты первой очереди, которых намечалось сдать в октябре–ноябре 1954 г.

Однако начало строительства ряда новых МТС сдерживалось тем, что проектные организации задерживали выдачу проектно-сметной документации. Например, «организация «Гипронефтестрой», которой было поручено проектирование пяти МТС в Иркутской области, подготовила в 1954 г. документацию только для одной Ангарской МТС. При этом для Боханской МТС пакет документов данная организация обещала подготовить только к январю 1955 г. Группа «Мосгидеп» на Иркутского ГЭС, готовившая проекты на строительство трех МТС, не подготовила ни одного из них. Проектировщики Иркутского филиала «Гипролестранс» из-за брака в проектах были вынуждены переделывать их по два–три раза. Нередко готовые проекты на строительство МТС не утверждались областной санитарной инспекцией и отправлялись на доработку. Иногда такая процедура могла затягиваться сроком до месяца и более» [7, с. 3].

Безусловно, это отражалось на темпах строительства новых МТС. Так, в феврале 1954 г., в связи с отсутствием технической документации, задерживалось строительство мастерской, гаражей для тракторов и автомашин, жилья для рабочих в Черемховской МТС, осуществляемое стройуправлением треста «Черемховуголь». В дальнейшем строительство было свернуто в связи с отсутствием договора со стройуправлением и расценок на строительство [8, с. 2].

Наряду с этим, некоторые строительные организации Восточной Сибири причины отставания от планов в строительстве МТС объясняли тем, что не «имели подготовленных кадров, необеспеченностью строителей жильем, горячим питанием, хлебом и продовольственными товарами» [9, с. 2].

В такой ситуации многие строительные организации Восточной Сибири, даже получив часть проектно-сметной документации на строительство объектов в МТС, не приступали к работам. В частности, в Иркутской области в октябре 1954 г. «на 14 из планируемых 19 МТС имелась часть проектно-сметной документации, позволяющая приступить к закладке фундаментов, заготовке строительных материалов. Однако большинство руководителей предприятий не заключили договоры с МТС о проведении строительных работ» [7, с. 3].

В Красноярском крае комплексное строительство 17 МТС весной 1954 г. также разворачивалось очень медленно. Отдельные руководители промышленных предприятий, которым было поручено выполнять строительные работы в МТС, не уделяли должного внимания выполнению этих заданий. Так, руководство «Красноярскшахтстрой» своевременно не укомплектовало строительные бригады необходимым количеством рабочей силы, транспортом и оборудованием для механизации строительных работ и т.д. [10, с. 1].

В ХАО в 16 МТС планировалось построить 9 мастерских, 5 гаражей, 8 общежитий для трактористов, большое количество сараев для хра-

нения тракторов, комбайнов и других сельскохозяйственных машин. Между тем строительство в МТС проходило медленно, а средства, отпущенные на эти цели, освоены в течение 9 месяцев лишь на 75 %. Особенно затягивали работы по строительству такие организации, как «Шахтстрой», «Хакасуголь» и др.» [11, с. 3]. В итоге, в 1954 г. многие строительные организации в Восточной Сибири не выполнили принятые планы и не освоили выделенные на строительство МТС средства.

Такая тенденция сохранилась и в последующие годы. Это хорошо прослеживается на примере деятельности треста «Красноярсккрайстрой», выполнявшего основной объем работ по строительству и сдаче объектов МТС Красноярского края. В частности, в 1955 г., утвержденный план строительства в МТС, эта организация выполнила на 39,5 %. При этом трестом «Красноярсккрайстрой» планировалось сдать в эксплуатацию 13 машинно-тракторных мастерских (МТМ) в крае, однако план оказался невыполненным. В результате срыва плана строительства МТМ и неудовлетворительного освоения выделенных средств, ассигнования на дальнейшее строительство МТС в крае были сокращены на 5 млн. руб.» [12, с. 3].

В целом, в 1954–1957 гг. наблюдалось сокращение объемов ассигнований на строительство МТС. В 1954 г. в РСФСР на капитальное строительство в МТС было израсходовано 1 млрд 710 млн руб., в 1955 г. – 1 млрд 336 млн, в 1956 г. – 1 млрд 305 млн, в 1957 г. – 557 млн руб. Это было вызвано тем, что с 1955 г. изменился курс руководства страны, при котором «сельхозартели стали рассматриваться как приоритетный объект для вложения средств в сельское хозяйство, что привело к сокращению объемов ассигнования МТС» [13, с. 45].

Вместе с тем практика показала, что для большинства строительных организаций и ведомств, участие в строительстве объектов МТС не было приоритетным в их деятельности и, соответственно, им не уделялось должного внимания. В Иркутской области не справлялись с плановыми заданиями тресты «Гидролизпромстрой», «Востоктяжстрой», «Алюминийстрой» и «Иркутскстрой». Например, «трест «Гидролизпромстрой» не выполнил план монтажных работ и ввода в действие объектов, как в 1955 г., так и первом полугодии 1956 г. Основной причиной невыполнения плана явилось то, что руководители Тулунского и Зиминского СМУ считали строительство не основной работой и не использовали имеющиеся возможности в выполнении плана строительства» [14, с. 3].

При этом срыв планов по строительству объектов МТС со стороны подрядных организаций нередко усугублялся плохим качеством выполненных работ. Ярким примером такой работы являлась деятельность треста «Иркутскстрой», который в 1956 г. из «56 объектов, запланированных к вводу в действие, закончил строительство только восьми из них, с большими недоделками и низким качеством» [там же].

Аналогичная ситуация по строительству объектов в МТС сложилась и осенью 1956 г. в БМ АССР в которой годовой план на 1 октября 1956 г. оказался выполненным на 55 %. При этом трест «Бурмонголстрой» выполнил свои обязательства по строительству объектов в МТС республики на 20,6 %. Последнее было обусловлено тем, что руководством треста были плохо организованы строительные работы, не хватало рабочей силы и строительных материалов. Качество строительства в МТС республики, особенно, в Пограничной и Удинской было низким. В свою очередь, руководство МТС БМ АССР не оказало строителям треста должную помощь транспортом, рабочей силой, местными стройматериалами [15, л. 109].

Необходимо отметить, что в 1954 г. в стране было освоено в 6 раз больше денежных средств, выделенных на капитальное строительство в МТС, чем в 1953 г. Однако план был выполнен только на 47,6 %. В 1955 г. по РСФСР план строительства в МТС был выполнен на 83,4 %, в 1956 г., соответственно, 89,1 %, а 1957 г. – 88,4 % [16, с. 132-133].

Другой важной проблемой возникшей при строительстве новых МТС в Восточной Сибири стало их проектирование. Суть проблемы заключалась в том, что при проектировании новых МТС «изыскания и выбор строительных площадок, как и привязка типовых проектов к местным условиям в ряде случаев имели серьезные недоработки и промахи. Например, в Иркутской области при строительстве Хоготской МТС, в районе вечной мерзлоты, фундаменты некоторых зданий пришлось делать дважды, что привело к перерасходу средств в сумме 300 тыс. руб. Недостаточное исследование грунтов и неправильное конструктивное решение фундаментов в Качугской МТС привело к образованию трещин и зданий мастерской. Жигаловская МТС была необоснованно построена в низменной пойме р. Илги, коммуникации Верхоленской МТС были неоправданно растянуты. Во многих случаях высокая стоимость канализационных сооружений, доходящая до 35 % стоимости самих мастерских, трудность их эксплуатации в суровых условиях сибирской зимы, заставляла заказчиков и подрядчиков пересматривать проекты в сторону их удешевления, упрощения и удобства эксплуатации [17, с. 3].

Следует заметить, что в адрес проектных организаций неоднократно направлялись требования и просьбы строителей изменить отношение к комплексному проектированию МТС и учитывать местные природные условия эксплуатации сооружений. «Однако проектные организации действовали по формуле: типовой проект – закон, и не использовали его творчески» [там же, с. 3].

Наглядным примером формального способа привязки типовых проектов к природно-климатическим условиям Восточной Сибири стало проектирование и строительство водопроводных башен в зоне «прилен-

ских МТС Иркутской области (Верхоленская, Бирюльская, Ангинская, Усть-Ордынская), где морозы доходили до 55-58 градусов холода, а толщина стен была сделана на основе типового проекта, не рассчитанного на сибирские низкие температуры. В итоге это повлекло дополнительные расходы по увеличению толщины стен и установления дополнительного отопления» [17, с. 3].

Несмотря на строительство новых МТС в Восточной Сибири, их общая численность уменьшилась с 344 МТС в 1953 г. до 308 МТС в 1957 г. [18, с. 75]. Последнее было связано с сокращением числа МТС в связи их укрупнением, а также с «преобразованием с конца 1954 г. экономически слабых колхозов в совхозы, при этом имущество МТС, обслуживавших эти колхозы, передавалось совхозам, т.е. происходила своеобразная «малая реорганизация» МТС» [16, с. 134].

В заключение отметим, что в Восточной Сибири в 1953–1957 гг. в рамках капитального строительства были построены новые МТС с типовыми мастерскими, водопроводами, канализацией и другими объектами производственного назначения и социальной инфраструктуры, что привело к качественному изменению и расширению их материально-технической базы. При этом планы по капитальному строительству МТС не были выполнены в полном объеме, как и, в целом, по РСФСР. Среди причин, обусловивших невыполнение планов строительства МТС, можно выделить такие, как затягивание сроков заключения договоров с МТС на строительство со стороны строительных организаций, а также их незаинтересованность в строительных работах и их низкое качество. Существенное влияние на строительство МТС оказывали такие факторы, как недостаточная обеспеченность строек строительными материалами, оборудованием, квалифицированными кадрами, неустроенность быта строителей, несогласованность в работе между строительными организациями, проектировщиками, работниками областных и краевых управлений сельского хозяйства. Нередко удорожанию строительства отдельных производственных объектов МТС способствовал «формальный подход» к работе в проектных организациях, которые не адаптировали типовые проекты строительства МТС к природно-климатическим условиям Восточной Сибири. Таким образом, развитие материально-технической базы МТС Восточной Сибири в 1953–1957 гг., за исключением некоторых особенностей сибирской специфики, осуществлялось в рамках аграрной политики советского государства в отношении этих государственных предприятий, предусматривавшей сначала возрастание, а затем снижение их роли в сельском хозяйстве страны.

Список использованной литературы и источников

1. Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и Пленумов ЦК (1898-1988) / под общ. ред. А.Г. Егорова

- ва, К.М. Боголюбова. 9-е изд., доп. и испр. – Москва : Политиздат, 1985. – Т. 8: 1946–1955.
2. Директивы КПСС и советского правительства по хозяйственным вопросам. Т.4. 1953 – 1957 гг. – Москва : Госполитиздат, 1958. – 864 с.
 3. Сытников М. Построить МТС в срок – наш почетный долг / М. Сытников // Красноярский рабочий. – 1954. – 9 мая.
 4. Строительству МТС – широкий размах // Советская Хакасия. – 1954. – 26 марта.
 5. Итоги сентябрьского пленума ЦК КПСС и задачи областной партийной организации по дальнейшему развитию сельского хозяйства республики (Постановление VIII пленума обкома КПСС от 12-13 октября) // Бурят-Монгольская правда. – 1953. – 18 окт.
 6. Татарникова М.Р. Освоение целинных и залежных земель в Иркутской области в 1950-1960-х гг. : дис. ... канд. ист. наук / М.Р. Татарникова. – Иркутск, 2016. – 218 с.
 7. Смирнов С. Строительству МТС – высокие темпы / С. Смирнов // Восточно-Сибирская правда. – 1954. – 20 окт.
 8. Нойкин А. Задерживают строительство МТС / А. Нойкин // Восточно-Сибирская правда. – 1954. – 27 февр.
 9. Повысить темпы и качество строительства МТС // Восточно-Сибирская правда. – 1954. – 8 июня.
 10. Выполнить план строительства МТС // Красноярский рабочий. – 1954. – 19 мая.
 11. Строительству МТС – высокие темпы // Советская Хакасия. – 1954. – 17 окт.
 12. Петров И. Почему задерживается строительство МТС / И. Петров // Красноярский рабочий. – 1956. – 31 авг.
 13. Андреенков С.Н. Причины и альтернативы реорганизации машинно-тракторных станций 1958 г. / С.Н. Андреенков // Гуманитарные науки в Сибири. – 2013. – № 4. – С. 42 – 46.
 14. Хотенко Н. Выше ответственность за качество строительства на селе / Н. Хотенко // Восточно-Сибирская правда. – 1956. – 4 окт.
 15. Государственный архив Республики Бурятия. – Ф. Р-1145. – Оп. 1. – Д. 652.
 16. Вылцан М.А. Восстановление и развитие материально - технической базы колхозного строя (1945 – 1958) / М.А. Вылцан. – Москва : Мысль, 1976. – 263 с.
 17. Рапацкий А. Добротнo строить производственные объекты для МТС / А. Рапацкий // Восточно-Сибирская правда. – 1957. – 19 марта.
 18. Сельское хозяйство СССР: статистический сборник. – Москва : Госстатиздат, 1960. – 666 с.

Информация об авторе

Шулбаев Олег Никитович – канд. ист. наук, доцент кафедры истории Хакасского государственного университета им. Н.Ф. Катанова, 655017, Республика Хакасия, г. Абакан, ул. Щетинкина, д. 65, кв. 6, e-mail: shulbaev9@rambler.ru

Author

Oleg N. Shulbaev – Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of the Department of History, Katanov Khakass State University, 90, Lenin Str., Abakan, 655017, e-mail: shulbaev9@rambler.ru