

**РАЗВИТИЕ ТЕХНИЧЕСКОЙ БАЗЫ МТС  
ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ 1930-Х ГГ.:  
НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ**

С увеличением машинно-тракторного парка МТС Восточной Сибири во второй половине 1930-х гг. все большую значимость приобретало его техническое обслуживание и поддержание в рабочем состоянии, что во многом зависело от своевременного и качественного ремонта техники. Нарушение технологических норм эксплуатации техники, ее изношенность, невысокая квалификация технических кадров, суровые климатические условия Сибири приводили к частым поломкам и простоям машин. Все это требовало наличия мощной ремонтно-технической базы для ремонта вышедшей из строя техники.

Уже в годы первой пятилетки задача организации и проведения зимнего ремонта машинно-тракторного парка приобрела первостепенное значение. О высокой ответственности его осуществления свидетельствует доклад Наркомзема БМАССР т. Маркизова на совещании работников МТС осенью 1935 г. В докладе особенно подчеркивалось, «что своевременное и высококачественное проведение ремонта тракторов и сельхозмашин выступает решающим условием дальнейшего повышения производительности машинно-тракторного парка, снижения себестоимости работ, увеличения объема полевых работ, уменьшения сроков их выполнения и повышения качества» [1, л. 44]. Вынесение этой проблемы на повестку дня было обусловлено плохими результатами осенне-зимнего ремонта 1934 г., когда на повторный ремонт было поставлено 82 трактора, или 31 % всего плана. В одной только Хонхолойской МТС повторному ремонту было подвергнуто 17 тракторов, или 50 % от всего количества. В связи с этим были разработаны основные требования по снижению себестоимости и повышению качества ремонта. В частности, эти мероприятия были направлены на серьезный отбор тракторов, подлежащих ремонту, установление в машинно-тракторных мастерских (МТМ) сдельной оплаты труда, введение премий за перевыполнение плана ремонта, организацию высокопроизводительных мест, обеспечивающих выполнение ремонта по укрупненным нормам времени, повышение в МТМ внутреннего контроля над

качеством ремонта [1, л. 44–45, 51–52]. Между тем ряд МТС республики из года в год не выполняли план ремонтных работ, особенно, такие, как Ичетуйская, Кижингинская, Больше-Кударинская, Усть-Ордынская, Ново-Брянская, Алятская, Курбинская [1, л. 66].

В 1936 г. Наркомзем СССР ввел новые нормы оплаты труда на ремонте тракторов. Особенностью новой организации труда являлось то, что все работы по ремонту техники: токарные, сварочные, слесарные, кузнечные, медно-жестяные проводились в порядке индивидуальной организации труда.

Создание бригад допускалось лишь при разборке, мойке и сборке моторов и тракторов. При этом внутри бригады каждый рабочий имел свое индивидуальное задание и рабочее место. Это вело к повышению личной ответственности рабочих за произведенный ремонт. Значительно изменилась и система оплаты труда основных вспомогательных рабочих и инженерно-технических работников. Также была введена единая семирязрядная тарифная сетка, которая повысила действовавшие ставки с пересмотром норм выработки на 12 %. Важное значение для повышения производительности труда имела акция по переводу всех рабочих МТМ на сдельную оплату труда. При этом оплата труда бригадиров, подсобных рабочих, инструментальщиков, машинистов силовых установок напрямую зависела от результатов выработки членов бригады и качества обслуживания цехов и рабочих мест. Кроме того, Наркомзему БМАССР было предоставлено право повысить существующие тарифные ставки в размере 40 % от экономии, получаемой от выполнения норм выработки [1, л. 67–69]. Несмотря на эти нововведения, ремонт машинно-тракторного парка по Восточно-Сибирскому краю на 1 декабря 1936 г. оказался выполнен на 8,5 %. Среди МТС края только Балахтинская, Оекская, Хоринская и Нижнеудинская удовлетворительно вели работу по ремонту тракторов. Остальные МТС плохо организовали работу, а такие как Качутская, Белая, Тургинская, Билдурийская и Казановская ни одного трактора из ремонта не выпустили [2, л. 164]. Особенно показательным был пример Заларинской МТС, где выполнение плана ремонта за четвертый квартал 1937 г. и январь 1938 г. составило всего 28,4 % вместо установленных 60 %. Анализ сложившейся ситуации по ремонту выявил ряд существенных недостатков по работе мастерской при МТС. Это, прежде

всего, отсутствие элементарной трудовой дисциплины и организации труда, большие прогулы, вынужденные простои по вине администрации и т. д. Кроме того, не были укомплектованы ремонтные бригады, не выдана заработная плата трактористам за 4 месяца в сумме 26 400 руб., не выдана натуральная часть продукции, не созданы нормальные бытовые условия для проживания рабочих. К примеру, в Белой МТС Усольского района в ремонте тракторов было задействовано всего 37 % рабочих из штата мастерской, а план на первый квартал 1938 г. выполнен только на 43 %. В МТС заработная плата тракторным бригадам не выплачивалась годами. Так, задолженность за 1935–1936 гг. составляла 3036 руб., а за 1938 г. – 42 тыс. руб. В связи с наличием фактов недоброкачественного ремонта, директоров МТС Иркутской области обязали организовать тщательную взаимопроверку качества ремонта специально созданными комиссиями в составе механика и двух лучших трактористов стахановцев. Выявленные в результате проверки дефекты ремонта фиксировались в специальном акте.

Нередко к рабочим, допустившим брак при ремонте, применялись жесткие административные наказания. Например, приказом директора Колмаковской МТС Красноярского края от 18 января 1938 г. «за вредительский ремонт трактора, повлекший впоследствии поломку», снят с работы и лишен звания тракториста бригадир монтажной бригады МТС. Одновременно был оформлен материал и передан в следственные органы для привлечения его к ответственности за диверсионную работу на ремонте тракторов [3, л. 3].

В некоторых случаях для оказания помощи в ремонте сельскохозяйственной техники с городских предприятий в МТС направлялись наиболее опытные ремонтные рабочие. Так, в Иркутской области на период ремонта тракторов в МТС и МТМ было решено командировать с заводов, предприятий г. Иркутска, Черемхово, Зимы, Нижнеудинска и Тайшета квалифицированных рабочих следующих специальностей: токарей – 24 чел., слесарей – 19 чел., ремонтных рабочих – 40 чел., механиков – 6 чел. [4, л. 20; 5, л. 47, 298, 299, 304].

Особенно тяжелое положение по ремонту сельскохозяйственной техники сложилось в 1938 г. в Читинской области. Здесь на машинно-тракторный парк МТС, представленный 1997 тракторами, 304 комбайнами, 1107 автомашинами и т. д., приходилось

только 7 мастерских капитального ремонта, из которых 5 мастерских – на 100 тракторов и 2 – на 75. Большинство мастерских не имели оборудования (силового) для капитального ремонта, отсутствовало электрическое питание для использования электрооборудования и электроосвещения, коленчатые валы тракторов ЧТЗ из-за отсутствия станков для проточки приходилось возить в Нерчинскую МТМ за 600–700 км. Вследствие неправильного выбора места постройки, т. е. близкого залегания вечной мерзлоты, большого наличия почвенных вод, стены отдельных МТМ (Нерчинской, Калгинской, Капуньской) дали трещины и требовали ремонта. В целом 7 МТМ, учитывая предельный радиус обслуживания до 60–70 км, могли обслуживать только 27 МТС. Остальные 25 МТС области вынуждены были заниматься ремонтом самостоятельно, что часто приводило к его низкому качеству и затягиванию сроков. Между тем типовой мастерской текущего ремонта на 25 тракторов в области обладала только Олинская МТС. В связи с этим 33 МТС ремонт производили в различных временно приспособленных помещениях, например часовнях, материальных складах, конюшнях, гаражах, домах. Остальные 10 МТС совершенно не имели никаких даже приспособленных мастерских и оборудования для текущего ремонта, что также часто приводило к низкому качеству ремонта и затягиванию его сроков [6, л. 117–118].

Таким образом, ремонтно-техническая база МТС в конце второй пятилетки еще не обеспечивала потребностей колхозного производства.

Следует отметить, что к концу второй пятилетки возросла техническая вооруженность сельскохозяйственного труда, наиболее трудоемкие процессы зернового производства были в основном механизированы. Увеличились капитальные вложения в сельское хозяйство. При этом подавляющая часть государственных средств шла на организацию МТС. Фонды основных средств производства МТС и МТМ за 1938–1940 гг. увеличились в Восточной Сибири с 151,2 млн до 278,9 млн руб. [7, с. 29]. К началу третьей пятилетки наметились сдвиги в производстве сельскохозяйственных машин. Отечественные заводы выпускали восемь марок и типов тракторов. «Однако часть из них в процессе эксплуатации обнаружила существенные недостатки: ограниченное число скоростей, малоэкономичные двигатели, большой вес и т. д.

Поэтому уже с 1937 г. прекратили производить тракторы СТЗ-ХТЗ, с 1938 г. – гусеничные тракторы «Сталинец-60», 1940 г. – «Универсал», с 1941 г. – газогенераторные тракторы ХТЗ-Т2Г» [8, с. 75]. Тракторный парк в основном пополнялся за счет высокопроизводительных гусеничных машин: ЧТЗ, СТЗ-НАТИ, и др.

Особенно быстрыми темпами увеличивался парк гусеничных тракторов в Восточной Сибири. Например, МТС Иркутской области на 1 января 1938 г. располагали 307 гусеничными тракторами, а к весеннему сезону предполагалось увеличение парка техники еще на 330 ед. В целом число гусеничных тракторов в Красноярском крае и Иркутской области возросло за 1938–1940 гг. втрое, а удельный вес в общем числе тракторов поднялся с 13,3 до 31,5 %. Пополнился тракторами новых марок и машинно-тракторный парк МТС БМАССР. Если в начале третьей пятилетки трактора марки ЧТЗ, СТЗ-НАТИ составляли 18,1 %, то в 1941 г. этот показатель возрос до 34 %. Следует отметить, что в результате их поступления мощность тракторного парка росла быстрее, чем число тракторов: с конца 1937 г. по 1940 г. количество тракторов в Восточной Сибири увеличилось на 29,3 %, а в пересчете на условные 15-сильные – на 45,4 % [9, л. 219; 10, л. 45; 7, с. 30; 11, л. 1]. Таким образом, меры, предпринятые со стороны государства по развитию отечественного тракторостроения, позволили в течение достаточно короткого времени создать основы материально-технической базы МТС.

Вместе с тем, несмотря на предпринятые государством активные меры по укреплению технической вооруженности МТС Восточной Сибири, ремонтная база МТС в годы третьей пятилетки по-прежнему не обеспечивала машинно-тракторный парк качественным ремонтом. Удаленность МТМ от заводо-поставщиков затрудняло налаживание ремонтного дела в необходимых пределах. Реставрация деталей и изготовление их на месте нередко приводили к увеличению себестоимости ремонта и превышали запланированные расходы. Недостаток оборудования и инструментов сказывался, прежде всего, на качестве ремонта. В целом в условиях ускоренного развития оборонной промышленности, государство в годы третьей пятилетки не имело возможности поставить ремонтное дело в МТС на необходимую индустриальную основу.

В заключение следует отметить, что во второй половине 1930-х г. Восточная Сибирь по темпам роста и обновления машинно-тракторного парка МТС не отставала от средних показателей по стране, хотя серьезные проблемы МТС испытывали в качественном и своевременном ремонте техники.

### **Литература**

1. Национальный архив Республики Бурятия (НАРБ). Ф. р. 1145. Оп. 1. Д. 24.
2. Государственный архив новейшей истории Иркутской области (ГАНИИО). Ф. 123. Оп. 15. Д. 509.
3. Архивное агентство администрации города Минусинска (ААГМ). Ф. р. 497. Оп. 2. Д. 36.
4. ГАНИИО. Ф. 127. Оп. 1. Д. 107.
5. ГАНИИО. Ф. 127. Оп. 1. Д. 106.
6. Государственный архив Читинской области (ГАЧО). Ф. П. 3. Оп. 1. Д. 299.
7. Крестьянство Сибири в период упрочения и развития социализма. – Новосибирск, 1985.
8. Вылцан М. А. Восстановление и развитие материально-технической базы сельского хозяйства в 1946–1958 гг. // Развитие сельского хозяйства СССР в послевоенные годы (1946–1970 гг.). – М., 1972.
9. ГАНИИО. Ф. 127. Оп. 1. Д. 29а.
10. НАРБ. Ф. р. 691. Оп. 1. Д. 1500.
11. НАРБ. Ф. р. 1145. Оп. 1. Д. 199.