

СОЗДАНИЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ И СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МТС ЦЕНТРАЛЬНОГО ЧЕРНОЗЕМЬЯ (1951 — 1957 гг.)

В.Н. ТОМИЛИН

Липецкий государственный педагогический университет

e-mail:
tomilin58@mail.ru

Исследуется развитие материально-технической базы машинно-тракторных станций Центрально-Черноземного района РСФСР в последний период их деятельности. В соответствии с решениями сентябрьского (1953 г.) пленума ЦК КПСС правительство выделяет значительные ресурсы для создания в МТС производственной и социальной инфраструктуры, позволяющей эффективно использовать имеющиеся технические возможности. В то же время директивная система управления не смогла обеспечить равные условия для развития всей сети МТС и, соответственно, не смогла решить задачу выполнения комплекса механизированных работ на колхозных полях в агротехнические сроки.

Ключевые слова: машинно-тракторные станции, колхозы, Центрально-Черноземный район РСФСР, финансирование, строительство, ремонтные мастерские, производственная и социальная инфраструктура.

На протяжении почти трех десятилетий — с конца 20-х и по 1958 гг. — машинно-тракторные станции играли важнейшую роль в сельскохозяйственном производстве страны, являясь системообразующей структурой колхозного производства. В 1958 г. МТС были реорганизованы в ремонтно-тракторные станции, а фактически — ликвидированы. Актуальность изучения истории МТС определяется тем обстоятельством, что в 90-е гг. XX в. в России вновь стали создаваться МТС (машинно-технологические станции). В настоящее время они успешно работают во многих регионах страны. Научная значимость данной проблемы определяется еще и необходимостью более тщательного изучения эволюции аграрного строя России в XX веке¹.

Вопросам изучения истории колхозной деревни посвящена обширная историография. В центре внимания ученых оказались проблемы связанные с производственной деятельностью колхозов, укреплением материально-технической базы сельского хозяйства, подготовкой кадров специалистов для села. В той или иной степени они затрагивали и деятельность МТС. Наибольший вклад в исследование истории МТС вносят работы М.А. Вылцана², который отмечает огромную роль МТС в истории сельского хозяйства страны, ставит под сомнение необходимость ликвидации этой структуры³. В то же время многие историки-аграрники дали положительную оценку реформе по реорганизации структуры МТС⁴.

В современной историографии преобладают работы, в которых реорганизация МТС рассматривается как непродуманное мероприятие правительства, имевшее серъ-

¹ Указанной проблеме посвящен ряд работ современных исследователей. См., напр.: Динамика и темпы аграрного развития России: инфраструктура и рынок. Материалы XXIX сессии симпозиума по аграрной истории Восточной Европы. Орел, 2006; Безнин М.А., Димони Т.М. Аграрный строй России в 1930–1980-х годах (новый подход) // Вопросы истории. 2005. №7 и др.

² См.: Вылцан М.А. Укрепление материально-технической базы колхозного строя во второй пятилетке (1933–1937). М., 1959; он же. Этапы развития материально-технической базы сельского хозяйства СССР // Вопросы истории. 1975. №9; он же. Восстановление и развитие материально-технической базы колхозного строя, 1945–1958. М., 1976 и др.

³ Вылцан М.А. Восстановление и развитие материально-технической базы колхозного строя. С. 232.

⁴ См., напр.: Лосев А.В. Партийные организации Центрального Черноземья в борьбе за развитие сельского хозяйства (1945–1964 гг.). Воронеж, 1965. С.100; История социалистической экономики СССР. Т.6. Восстановление народного хозяйства СССР. Создание экономики развитого социализма. 1946 – начало 1960-х гг. / Отв. Ред. И.А. Гладков. М., 1980. С.243; Многоукладная аграрная экономика и российская деревня (середина 80-х – 90-е годы XX столетия) // Е.С. Строев, С.А. Никольский, В.А. Кирюшин и др.; Под ред. Е.С. Строева. М., 2001. С.528 и др.



езные негативные последствия, как для колхозов, так и для аграрного сектора советской экономики в целом⁵.

Данная работа посвящена изучению проблемы создания производственной и социальной инфраструктуры МТС Центрального Черноземья в последний период их существования.

Машинно-тракторные станции, как базовые структуры колхозного производства, к началу 1950-х гг. не имели производственной и социальной инфраструктуры, позволяющей эффективно использовать имеющиеся материально-технические ресурсы. В 1953 г. в Курской области из 105 МТС только 32 (31,4%) имели типовые помещения ремонтных мастерских, сараи, навесы и гаражи для хранения тракторов — 9 (8,6%), для комбайнов — 2 (1,9%), для сельскохозяйственных машин — 13 (12,4%). Только 4 МТС обладали типовыми помещениями автогаражей, а еще 10 — приспособленными⁶.

В еще более запущенном состоянии находилась социальная инфраструктура МТС. Министерство сельского хозяйства СССР ежегодно выделяло символические ассигнования на возведение жилья и объектов культурно-бытового назначения. За 9 лет, с 1945 по 1953 гг., из 47 150 тыс. руб., вложенных в капитальное строительство МТС Тамбовской области, на жилищное строительство было израсходовано 2 100 тыс. руб., или лишь 4,5% от общего объема средств. На 15 ноября 1953 г. на 99 МТС Тамбовской области приходилось 43 общежития для механизаторов, из них типовых — только 14, а остальные — приспособленные, которые представляли собой обычные крестьянские избы. В эти общежития при максимально плотном их заселении можно было разместить не более 800 чел. В МТС области на ремонтных работах в осенне-зимний период трудилось порядка 7 тыс. механизаторов. С учетом проживающих в собственных домах близ МТС, обеспеченность общежитиями составляла менее 20%⁷.

Не лучше обстояло дело и с обустройством постоянных кадров машинно-тракторных станций. Для размещения инженерно-технического и агрономического персонала, а также кадров постоянных рабочих в МТС Тамбовской области необходимо было иметь 4 100 квартир с учетом размещения части работающих в собственных домах и коммунальных квартирах. На 15 ноября 1953 г. в МТС области насчитывалось 296 жилых домов с общим количеством 340 квартир, или 9% от потребности. На 99 МТС области приходилось только 15 бань и 11 клубов и красных уголков⁸. В таком же состоянии находилась социальная инфраструктура МТС других центрально-черноземных областей.

Серьезные перемены в аграрной политике советского государства произошли после И.В. Сталина. Основные ее положения были разработаны на сентябрьском (1953 г.) пленуме ЦК КПСС. Отставание сельского хозяйства напрямую увязывалось с работой МТС, которые назывались «решающей силой в развитии колхозного производства». Пленум выдвинул задачу создания необходимой производственной и социальной инфраструктуры МТС в ближайшие три года⁹.

На производственное и социально-культурное строительство в МТС государством выделялись невиданные прежде ресурсы. Если за 9 послевоенных лет на строительство МТС Тамбовской области было выделено 47,15 млн. руб., то только на один 1954 г. устанавливался план капитального строительства в сопоставимых объемах — 34,7 млн. руб.¹⁰ На капитальное строительство МТС Орловской области в 1954 г. на-

⁵ Зеленин И.Е. Аграрная политика Н.С. Хрущева и сельское хозяйство. М., 2001; Милохин Д.В., Сметанин А.Ф. Коми колхозная деревня в послевоенные годы. 1945–1958. М., 2005; Чистяков В.Б. Производственные кадры сельского хозяйства Российской Федерации, 1945–1965. М., 2000.

⁶ Государственный архив общественно-политической истории Курской области (ГАО-ПИКО). Ф.1. Оп.2. Д.2186. Л.28.

⁷ Государственный архив Тамбовской области (ГАТО). Ф. Р–3539. Оп.1. Д. 4377. Л.53.

⁸ Там же. Л.54–55.

⁹ Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. В 5 т. 1917–1967 гг. Сб. документов за 50 лет. Т.4. 1953–1961. М., 1968. С.45.

¹⁰ ГАТО. Ф. Р–3539. Оп.1. Д.4377. Л.58.



правлялось 45 млн. руб. Это более чем в четыре раза превышало финансирование предшествующего года⁴¹. Также резко возросло финансирование строительства МТС остальных центрально-черноземных областей.

При этом следует отметить комплексный подход к строительству большого количества МТС. Комплексное строительство МТС включало в себя возведение ремонтной мастерской, двух гаражей для тракторов, двух гаражей для комбайнов, двух навесов для сельскохозяйственных машин, бетонированной площадки для сельскохозяйственных орудий и инвентаря, склада запасных частей, гаража для автомобилей, силовой установки и котельной, конторы, 2-х–4-х жилых домов, общежития, бани. Кроме того, в комплексное строительство входили устройство артезианской скважины, водонапорной башни с водопроводом, прокладка тепловых сетей, канализации и электрификация всей усадьбы⁴².

В ассигнованиях на капитальное строительство в МТС в обязательном порядке отдельной строкой прописывались расходы на возведение жилья — квартир и общежитий. Эти расходы составляли значительную часть выделенных средств. В 1954 г. на указанные цели МТС Тамбовской области направлялось 6,2 млн. руб., или 18% всех ассигнований. За год предстояло возвести 23 общежития и 100 домов⁴³. Ничего подобного прежде не было. В 1954 г. государственные ассигнования на жилищное строительство в МТС Тамбовской области почти в три раза превысили объем финансирования этой сферы за весь предшествующий послевоенный период.

Машинно-тракторные станции в 1954 г. переживали строительный бум. Завершение комплексного строительства МТС становилось крупным событием для области. Об этом сообщали средства массовой информации, много говорилось на различных собраниях и совещаниях. На селе создавалась качественно новая производственная и социальная инфраструктура, формировались привлекательные условия для работы и жизни. На совещании директоров МТС Тамбовской области в декабре 1954 г. в качестве примерной называлась только что отстроенная Сампурская машинно-тракторная станция, ставшая предметом всеобщей гордости. Ремонтная мастерская, построенная по последнему проекту, имела центральное отопление, все необходимое станочное оборудование, моечное отделение для тракторных деталей и узлов, дефектовочное и комплектное отделение. Все цеха — монтажный, механический, медницкий, кузнечный и др. — были удобно расположены по потоку ремонта и связаны между собой подъемно-транспортными средствами. Мастерская оснащалась вытяжной вентиляцией, имела душевое отделение. Особо отмечалось общежитие для механизаторов, «оборудованное кроватями, тумбочками, матрацами, подушками и одеялами. В общежитии имеется кухня, где можно приготовить пищу, где всегда есть горячая вода». Как крупное достижение, на совещании подавались такие факты: на территории МТС установлен динамик, радиофицированы общежитие и все жилые дома, построена баня. По границе усадьбы МТС вырос целый поселок за счет индивидуального жилищного строительства рабочих и служащих⁴⁴.

В 1954 г. строительство МТС приобрело характер очередной широкомасштабной кампании со всеми вытекающими издержками и последствиями. Размах строительных работ не соответствовал их финансированию. В Белгородской области из 24 млн. руб., отпущенных на строительство МТС, 18,9 млн. руб. предназначалось на комплексное строительство 9 станций⁴⁵. Этих денег было явно недостаточно. На комплексное строительство МТС требовалось 5–6 млн. руб., или в 2,5–3 раза больше фактически выделяемых средств. Поэтому понятие «комплексное строительство МТС» приобретало различную трактовку и содержание в конкретных условиях, набор возво-

⁴¹ Государственный архив Орловской области (ГАОО). Ф. П–52. Оп.8. Д.8. Л.79.

⁴² Государственный архив общественно-политической истории Воронежской области (ГАОПИВО). Ф.3. Оп.28. Д.839. Л.149; ГАТО. Ф. Р–3539. Оп.1. Д.4377. Л.58.

⁴³ ГАТО. Ф. Р–3539. Оп.1. Д.4377. Л.58.

⁴⁴ ГАТО. Ф. Р–3559. Оп.1. Д.4560. Л.9–10.

⁴⁵ Центр документации новейшей истории Белгородской области (ЦДНИБО). Ф.1. Оп.1. Д.119. Л.69.



димых объектов значительно варьировался. Так, в Белгородской области на комплексное строительство Салтыковской МТС Старо-Оскольского района выделялось 3 млн. руб., а Бубновской МТС Верхне-Михайловского района — всего 0,9 млн. руб.¹⁶

Чрезвычайно сложной проблемой стало освоение выделяемых средств. В сельских районах не было строительных организаций, способных выполнить такие большие объемы работ. Поэтому по решению Совета Министров СССР комплексное строительство МТС возлагалось на 20 строительных и промышленных министерств¹⁷.

В Белгородской области для выполнения поставленной задачи в качестве подрядчиков привлекались трест «КМА-руда» министерства черной металлургии, СМУ-15 министерства продовольственных товаров СССР, СМУ-2 и СМУ-3 министерства промышленности строительных материалов, СМУ-4 министерства тяжелого машиностроения СССР, трест «Белгородстрой» и трест № 25 министерства строительства СССР. Итоги их работы в 1954 г. оказались неудовлетворительными: из отпущенных 18,9 млн. руб. на строительство МТС работы были выполнены на 13,3 млн. руб. или на 68% от плана. Из 132 начатых объектов в эксплуатацию введено лишь 52 стоимостью 5,9 млн. руб., а 80 объектов стоимостью 7,4 млн. руб. остались незавершенными. Из 9 машинно-тракторных мастерских полностью построена только одна¹⁸. План по строительству жилья был выполнен на 43%¹⁹.

Каковы причины столь неудачного старта строительной программы? Их несколько. Партийно-государственные постановления о широкомасштабном строительстве МТС были приняты в конце 1953-го — начале 1954-го г. Проектные организации не успели своевременно обеспечить строительные организации технической документацией, без чего невозможно было их финансирование. Поэтому строительные работы начались только в мае — июне. Проектно-сметная документация выдавалась некомплектно и низкого качества. Нередко в ней отсутствовали некоторые конструкции или целые объекты. В частности, в смету по Сукмановской МТС Белгородской области, по ошибке, не включили общежитие. В Белгородской области управление сельского хозяйства даже к 1 сентября 1954 г. проектно-сметную документацию полностью не подготовило ни по одной МТС. В результате финансирование строительства осенью 1954 г. было приостановлено, хотя работы велись. На 1 января 1955 г. неоплаченная задолженность подрядным организациям по строительству МТС в Белгородской области составила 1 857 тыс. руб.²⁰

Сметы на ведение строительного-монтажных работ, утвержденные министерством сельского хозяйства СССР, оказались заниженными, подрядные организации часто в них не укладывались. Белгородское СМУ-3 треста «Донбасспромстрой», возводившее объекты в Борчанской МТС, прекратило работы по причине заниженных расценок и ожидало их повышения²¹. Нехватка строительных материалов, техники, удаленность возводимых объектов от производственной базы строительных организаций, низкая квалификация рабочих, плохая организация труда только усугубляли ситуацию²².

Сбой в реализации программы строительства машинно-тракторных станций носили системный характер. К выполнению такого масштабного проекта страна оказалась не готова. Указанное обстоятельство находило свое отражение в средствах массовой информации. Корреспондент газеты «Орловская правда» Н. Соколов детально обрисовал картину комплексного строительства Дросковской МТС Дросковского района Орловской области, которое вело Ливенское строительное-монтажное управление. «У стены новой мастерской разместилась группа молодых каменщиков, — пишет автор. — До конца смены осталось три с половиной — четыре часа, но люди сидят без де-

¹⁶ Там же.

¹⁷ ГАРФ. Ф. А-259. Оп.7. Д.3833. Л.91.

¹⁸ ЦДНИБО. Ф.1. Оп.1. Д.119. Л.69.

¹⁹ Государственный архив Белгородской области (ГАБО). Ф. Р-17. Оп.1. Д.640. Л.29.

²⁰ ЦДНИБО. Ф.1. Оп.1. Д.119. Л.70-71.

²¹ Там же. Л.76.

²² ГАБО. Ф. Р-17. Оп.1. Д.640. Л.29.



ла — нет раствора. Так почти каждый день бывает, то кирпича нет, то камня, то раствора... Почти ничего не делается по строительству наружной теплотрассы и электросети, канализации, водоснабжения. Нет труб, аппаратуры, электрооборудования. На стройке МТС достаточно людей, но квалификация их очень низкая. Большая часть рабочих пришла сюда, не имея специальности. Мастера, присланные управлением, также малоопытны. Достаточно сказать, что здесь нет каменщиков, которые могли бы вести кладку углов внутренних стен. ...На стройке нет механизмов. Поднос и подача кирпича на леса, подготовка и поднос раствора осуществляются вручную»²³.

Для строительных организаций министерств подряды на возведение объектов в МТС были невыгодными, объекты находились на значительном удалении, им приходилось расплывать рабочую силу, технику. Учитывая итоги работы 1954 г., одни министерства всячески затягивали сроки согласования работ по строительству МТС на 1955 г., а другие — категорически отказывались от их проведения, ссылаясь на перегруженность строительных организаций по их основной деятельности. Так, Министерство нефтяной промышленности СССР, Министерство тяжелого машиностроения СССР, Министерство коммунального хозяйства РСФСР, Министерство заготовок СССР, Министерство строительного и дорожного машиностроения СССР оформили свои отказы официальными письмами²⁴.

Неудовлетворительное исполнение программы строительства МТС в 1954 г. заставило правительство внести в нее существенные коррективы. Необеспеченность строительными материалами и ограниченные возможности строительных организаций не позволили реализовать программу в первоначальном виде. В дальнейшем финансирование работ по строительству МТС сокращается. Если в 1954 г. по РСФСР в строительство МТС фактически было вложено 1 710, 3 млн. руб., то в 1955 г. — 1 336,1 млн. руб.²⁵, или на 22% меньше.

В традиционных районах земледелия сокращение финансирования строительства МТС произошло в еще больших объемах, приоритетными для правительства являлись районы освоения целинных и залежных земель. В Центральном Черноземье указанный фактор проявился очень наглядно. На финансирование строительства МТС на 1955 г. Белгородской области было выделено 13,8 млн. руб.²⁶, Липецкой области — 11,8 млн. руб.²⁷, что составило соответственно 57,5% и 40,3% от ассигнований 1954 г. От идеи комплексного подхода к строительству МТС в большинстве случаев пришлось отказаться, даже начатое строительство многих объектов замораживалось.

В 1955 г. в Белгородской области по 27 МТС произошла консервация объектов переходящего строительства полной сметной стоимостью на сумму 6,588 млн. руб. Так, в МТС им. Ленина, Шаталовского района, было законсервировано строительство водонапорной башни, склада запчастей, автогаража, сарая для комбайнов, сараев к жилым домам, уборных к жилым домам. По другим МТС в список консервации объектов строительства были включены — бани, котельные, теплотрассы, внешняя канализация, водопровод, клубы, общежития, жилые дома²⁸.

Несмотря на сопротивление руководства министерств, их отказ строить МТС руководством страны принят не был. Но даже при уменьшении объема строительных работ и сильном давлении со стороны партийно-государственного руководства, подрядные строительные организации и в 1955—1956 гг. не выполнили план по строительству МТС. Министерства и ведомства относились к заданиям по возведению объектов МТС как к непрофильным, дополнительным заказам. Бюро Орловского обкома КПСС признало работу подрядных организаций по строительству МТС области в 1955 г. «совершенно неудовлетворительной». За 1955 г. план по строительству МТС

²³ Орловская правда. 1954. 11 августа.

²⁴ Российский государственный архив новейшей истории (РГАНИ). Ф.5. Оп.45. Д.24. Л.159–159.

²⁵ Там же. Оп.46. Д.116. Л.148.

²⁶ ГАБО. Ф. Р-17. Оп.1. Д.640. Л.14.

²⁷ ЦДНИЛО. Ф.34. Оп.3. Д.84. Л.16.

²⁸ ГАБО. Ф. Р-17. Оп.1. Д.640. Л.45–48.



Орловской области подрядные организации выполнили на 75%, из 11,7 млн. руб. они освоили 8,798 млн. руб. Вместо 9 ремонтных мастерских в эксплуатацию было сдано только 4²⁹.

Руководители областей не имели действенных рычагов воздействия на министерства, они неоднократно обращались за помощью в ЦК КПСС. В письме на имя секретаря ЦК КПСС Н.И. Беляева первый секретарь Белгородского обкома партии Крахмалев отмечает, что в 1956 г. в области предстоит осуществить комплексное строительство 11 МТС. Но министерства, имеющие на территории области строительные организации, отказываются принять на подрядное строительство МТС. В этой ситуации Белгородский обком партии просил ЦК КПСС вмешаться³⁰.

Под воздействием ЦК КПСС министерства вынуждены были вести строительство МТС. Руководители строительных организаций работали «из-под палки». «Вот третий год строим МТС, — говорил секретарь Белгородского обкома КПСС Г.М. Коротаяев на заседании бюро обкома партии 5 июня 1956 г., — но не построили ни одной МТС³¹. Так можно 100 лет не построить. ...Почему плохо стоятся МТС? В первую очередь потому, что люди не понимают важности и значимости МТС. Строители это считают за планом, поэтому относятся как к нагрузке обкома партии. Разве можно допустить такое положение с МТС им. Ленина, Шаталовского района? Отдаленный район, трудные условия и вот третий год мусолят эту станцию. Нажмешь — немного сделают и опять сядут»³².

И все же в 1954—1956 гг. многое изменилось в МТС Центрального Черноземья. В частности, за три года в МТС Тамбовской области было построено 34 типовых ремонтных мастерских, 22 248 кв. м жилья, 7 бань, 69 столовых, 9 зданий приспособлено под клубы. По состоянию на 1 января 1957 г. в МТС области числилось 649 жилых домов площадью 42 773 кв. м, 65 общежитий площадью 8 865 кв. м, 57 типовых мастерских. Таким образом, в рассматриваемое время в МТС Тамбовской области было построено 60% типовых мастерских и 44% жилья. К началу 1957 г. в МТС Тамбовской области обеспеченность типовыми ремонтными мастерскими составляла 60%, жильем — 50%³³.

Несмотря на неразвитость производственной и социальной инфраструктуры финансирование строительства МТС имело тенденцию к снижению. Если в 1954 г. было фактически вложено в строительство МТС РСФСР 1 710,3 млн. руб., в 1955 г. — 1 336,1 млн. руб., в 1956 г. — 1 306 млн. руб., то на 1957 г. выделялось всего лишь 815 млн. руб., или в 2,1 раза меньше, чем в 1954 г.³⁴

Резкое сокращение финансирования привело к сворачиванию строительства МТС. На местах сложилась парадоксальная ситуация. Наименее обустроенные машинно-тракторные станции находились в своеобразной очереди на комплексное строительство, и потому строительство отдельных объектов в них не производилось. В 1954—1956 гг. очередь дошла далеко не до всех, а в 1957 г. программа строительства МТС сворачивалась. На 1957 г. Белгородской области на капитальное строительство МТС ассигновалось 7,6 млн. руб., на которые предстояло ввести в эксплуатацию 8 мастерских и 3 тыс. кв. м жилья. Выделенных средств не хватало для завершения уже начатого строительства. На 1 января 1957 г. в МТС Белгородской области в стадии незавершенного строительства находилось 4 585 кв. м жилья³⁵.

²⁹ РГАНИ. Ф.5. Оп.46. Д.152. Л.31–32.

³⁰ ЦДНИБО. Ф.1. Оп.1. Д.151. Л.202.

³¹ Имеется в виду завершение строительства всего комплекса объектов МТС.

³² ЦДНИБО. Ф.1. Оп.1. Д.268. Л.78–80.

³³ ГАТО. Ф. Р–3559. Оп.1. Д.4941. Л.4.

³⁴ РГАНИ. Ф.5. Оп.46. Д.116. Л.148.

³⁵ ЦДНИБО. Ф.1. Оп.1. Д.450. Л.39.



Коллективы МТС, три года напрасно ожидавшие переустройства своих станций, испытывали сильное разочарование. Они просили о помощи. Чувство несправедливости и обиды сквозило в выступлении директора Кубраковской МТС Вейделовского района Потапова на собрании партактива Белгородской области в январе 1957 г. «Наша МТС была построена в 1933 г., — говорил он. — Мастерские располагались в двух небольших приспособленных помещениях. Теперь они полностью обветшали и эксплуатации не подлежат. Инспектор ЦК профсоюза т. Мальцев, затем санэпидстанция обследовали и дали заключение, что эти помещения категорически запрещается использовать для работы. Вот в таких условиях приходится работать. Из-за тесноты у нас не установлено ни отопление, ни грузоподъемные средства. Полы земляные, стены имеют сквозные трещины, потолочные перекрытия полностью прогнили и могут рухнуть. ... МТС в течение 3-х лет планируется к строительству. В 1955 г. были составлены технические расчеты, проведены изыскания, сделаны рабочие чертежи. Строительство намечено было на 1956 г. Потом запланировали его на 1957 г.»³⁶.

В аналогичном ключе выдержано выступление секретаря Задонского райкома партии Чальшева на пленуме Липецкого обкома КПСС 9 октября 1956 г. «Работа проводится механизаторами ценой нечеловеческих усилий, — говорил он, — потому что ни в одной МТС нет мастерских, общежитий, контор, красных уголков. По существу МТС ютятся под открытым небом. ... Настала пора капитально решить вопрос о строительстве МТС»³⁷. Точно такая же картина наблюдалась и в МТС Тербунского района Липецкой области³⁸.

Обеспечить МТС необходимой производственной и социальной инфраструктурой в 1954—1956 гг. правительство не сумело, сроки были сдвинуты на конец 1950-х гг. Так, по перспективному плану строительства МТС Липецкой области на 1956—1960 гг. предстояло возвести 60 типовых мастерских с необходимым обеспечением, в том числе 34 — в 1958 — 1960 гг.³⁹

Приспособленных ремонтных мастерских в МТС Центрального Черноземья оставалось еще немало. На 1 января 1958 г. их насчитывалось в МТС Белгородской области 31, Воронежской — 58, Курской — 47, Липецкой — 32, Орловской — 27, Тамбовской — 20⁴⁰. Многие здания приспособленные мастерских отслужили свой срок, и не подлежали дальнейшей эксплуатации, находиться там было опасно для жизни. Но они использовались до тех пор, «пока гром не грянет». «Гром гремел» не раз: в 1957 г. в 6 мастерских МТС Курской области произошло обрушение перекрытий⁴¹.

В 1950-е гг., несмотря на известные издержки, в машинно-тракторных станциях стала формироваться производственная и социальная инфраструктура, адекватная решаемым задачам по организации и материально-техническому обеспечению колхозного производства. Процесс формирования производственной и социальной инфраструктуры наиболее интенсивно протекал в 1954—1956 гг. Он завершен не был. Но перемены не только в МТС, но и в жизни всей колхозной деревни произошли разительные. В середине 1950-х гг. в аграрной сфере фактически стали применяться элементы промышленной культуры производства, прежде всего, внедрялась поточная технология ремонта сложной сельскохозяйственной техники, ее диагностика. Для этого были созданы определенные условия. Качественно изменилась производственная база многих МТС. Это позволило поднять производительность труда и улучшить условия труда и жизни в МТС и сделать их более привлекательными для сельского населения.

³⁶ Там же. Д.411. Л.105.

³⁷ ЦДНИЛО. Ф.34. Оп.4. Д.24. Л.61.

³⁸ Там же. Д.125. Л.163–165.

³⁹ Государственный архив Липецкой области. Ф. Р-584. Оп.1. Д.156. Л.5–9.

⁴⁰ РГАЭ. Ф.7486. Оп.15. Д.1295. Л.112, 203. Д.1297. Л.35, 71, 253. Д.1298. Л.241.

⁴¹ РГАНИ. Ф.5. Оп.46. Д.190. Л.135.



CREATION OF THE PRODUCTION AND SOCIAL INFRASTRUCTURE OF THE MACHINE-TRACTOR SERVICE STATIONS IN THE CENTRAL BLACK SOIL REGION (1951-1957)

V.N. TOMILIN

*Lipetsk State Pedagogical
University*

e-mail: tomilin58@mail.ru

The article is devoted to the development of the financial and technical basis of the machine-tractor service stations (MTSS) of the Central Black Soil Region of the RSFSR in the last period of their work. In accordance with the Central Committee of the CPSU's decisions (1953, September), the Soviet Government gives innumerable resources to create the production and social infrastructure of the MTSS and to use their technical opportunities in the most effective way. At the same time this system of directive management failed to guarantee equal conditions for the development of the whole net of the MTSS and didn't manage to solve the problem of realizing the whole complex of mechanized works in the collective farms' fields at the fixed dates of technical agronomy.

Key words: machine-tractor service stations, collective farms, Central Black Soil Region of the RSFSR, finance, construction, repairing shops, production and social infrastructure.