

Васильева Светлана Ивановна

МАШИННО-ТРАКТОРНЫЕ СТАНЦИИ РЕСПУБЛИК ВОЛГО-ВЯТСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РЕГИОНА В НАЧАЛЬНЫЙ ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941-1943 ГГ.)

В статье раскрываются различные аспекты деятельности машинно-тракторных станций автономных республик Волго-Вятского экономического региона в начальный период Великой Отечественной войны (1941-1943 гг.). Особое внимание в ней обращается на процесс перестройки работы МТС региона в условиях начавшейся войны; проведение мероприятий по мобилизации и максимальному использованию всех резервов производства в целях сохранения машинно-тракторного парка в работоспособном состоянии; трудности и проблемы в решении этих вопросов и их негативное влияние на итоги производственной деятельности МТС региона; перестройку всей работы на военный лад, максимальное использование всех имевшихся резервов производства, негативное влияние войны на показатели работы МТС республик.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/1/2016/2/1.html

Статья опубликована в авторской редакции и отражает точку зрения автора(ов) по рассматриваемому вопросу.

Источник

Альманах современной науки и образования

Тамбов: Грамота, 2016. № 2 (104). С. 11-18. ISSN 1993-5552.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/1.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/1/2016/2/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: almanac@gramota.net

УДК 93/94

Исторические науки и археология

В статье раскрываются различные аспекты деятельности машинно-тракторных станций автономных республик Волго-Вятского экономического региона в начальный период Великой Отечественной войны (1941-1943 гг.). Особое внимание в ней обращается на процесс перестройки работы МТС региона в условиях начавшейся войны; проведение мероприятий по мобилизации и максимальному использованию всех резервов производства в целях сохранения машинно-тракторного парка в работоспособном состоянии; трудности и проблемы в решении этих вопросов и их негативное влияние на итоги производственной деятельности МТС региона; перестройку всей работы на военный лад, максимальное использование всех имеющихся резервов производства, негативное влияние войны на показатели работы МТС республик.

Ключевые слова и фразы: машинно-тракторные станции; автономные республики Волго-Вятского экономического региона; мобилизация резервов производства; сбор запасных частей к тракторам и сельскохозяйственным машинам; экономия горюче-смазочных материалов; ремонтная база; машинно-тракторный парк; дефицит ресурсов.

Васильева Светлана Ивановна*Московский государственный технический университет имени Н. Э. Баумана**svvasiljeva50@mail.ru*

**МАШИННО-ТРАКТОРНЫЕ СТАНЦИИ РЕСПУБЛИК
ВОЛГО-ВЯТСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РЕГИОНА
В НАЧАЛЬНЫЙ ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941-1943 ГГ.)**

Изучению истории производственной деятельности машинно-тракторных станций (МТС), их роли в колхозном производстве уделялось огромное внимание в советский период истории. Тема эта нашла широкое отражение в обобщающих работах по истории крестьянства и сельского хозяйства в годы войны, ей же были посвящены специальные работы Ю. В. Арутюняна и М. А. Вылцана, изданные в 1950-е годы [1-3]. На современном этапе изучению роли МТС в годы войны уделяется гораздо меньше внимания. На данный момент количество опубликованных статей по этой теме ограничивается единицами и, главным образом, это – работы регионального характера [12]. На материалах автономных республик Волго-Вятского экономического региона (ВВЭР) тема ранее не исследовалась. Автор на основе новых архивных материалов, впервые вовлеченных в научный оборот, раскрывает вопросы, связанные с перестройкой работы МТС на военный лад, состоянием материально-технической базы и производственной деятельностью МТС республик региона в первые годы войны.

Война стала суровым и чрезвычайно тяжелым испытанием для всей аграрной сферы государства, включая МТС. Экстремальные условия войны потребовали мобилизации всех ресурсов народного хозяйства, в том числе и сельского, на нужды фронта. В первый же месяц войны были изъяты из колхозов и МТС для отправки на фронт самые лучшие гусеничные трактора и большая часть автомашин. Так, по данным на 15 сентября 1941 г., из Марийской АССР были отгружены на фронт 50 гусеничных тракторов, 623 грузовых и 23 легковых автомобилей, также 176 саней и 4728 конных обозов [4, с. 29]; в первые полгода войны из Чувашии – 150 гусеничных тракторов и 400 грузовых автомобилей (90% всего автопарка) [11, с. 227]. За весь период войны (с начала 1941 г. по конец 1944 г.) общее количество тракторов в МТС Марийской АССР уменьшилось на 8,3%, грузовых автомобилей – в 6,3 раза (к концу войны в МТС насчитывалось всего 23 грузовых автомобиля, в том числе на ходу – 11), на «нет» был сведен парк легковых автомобилей [4, с. 31]. Примерно в таких же масштабах сократился тракторный и автомобильный парк в Мордовии и Чувашии. В Мордовской АССР число тракторов в МТС сократилось за весь период войны с 3085 до 2833 ед., или на 8%, их мощность – на 12%, а их количество в расчете на одну МТС – соответственно с 59 до 49 ед. [13, с. 182]; тракторный парк МТС Чувашии – с 1208 до 1123 ед., или на 7%, грузовой автомобильный – с 128 до 64 ед., или на 50% [8, д. 90, л. 160, д. 1304, л. 161].

С началом войны в МТС тыловых районов страны, в том числе и ВВЭР, стал сокращаться и парк сельскохозяйственных машин в силу естественного износа и практически полного прекращения государственных поставок. В Марийской АССР количество тракторных плугов за весь период войны уменьшилось на 12,4%, лущильников – на 18,6%, культиваторов – на 8,6% [4, с. 31]; в Мордовии парк сельскохозяйственных машин и инвентаря – почти на 50% (например, конные плуги – на 37%, сеялки – на 33,4% и т.д.) [13, с. 182]. Заметно сократились в условиях военного времени и объемы централизованных поставок запасных частей и инструментов для МТС. Так, если в 1940 г. Марийской конторой Автотракторсбыта для МТС Республики было получено запчастей на сумму 1 млн 110 тыс. руб., то в 1942 г. – на 955,2 тыс. руб., а в 1943 г. – всего лишь на 234,6 тыс. руб., или в 4,7 раза меньше [4, с. 29]. В Мордовской АССР в 1940 г. в расчете на трактор было завезено запасных частей на 875 руб., в 1942 г. – на 142 руб. (в 6,2 раза меньше), в 1943 г. – на 210 руб., или в 4,2 раза меньше [8, д. 1301, л. 72]. Завоз деталей заводского производства резко сократился и в Чувашской АССР: если до войны завозилось на 1500 тракторов одних только поршневых пальцев свыше 10 тыс. ед., большое количество шариковых и роликовых подшипников и много других деталей, то в годы войны в Республику для удовлетворения нужд МТС стало поступать запасных частей в количестве примерно 10-12% от потребностей [15, д. 2002, л. 176].

С началом войны в сложившихся условиях государство потребовало перестройки всей работы МТС на военный лад, переориентации всей производственной сферы на максимальное использование внутренних ресурсов.

Одним из направлений такой работы с осени 1941 г. стала организация сбора и реставрации всех имеющихся старых запчастей и инструментов в целях их повторного использования.

Первыми в стране с предложениями сбора запасных частей выступили под руководством политотдела МТС комсомольцы Иловлинской МТС Сталинградской области. Наркомзем СССР и политуправление 27 января 1942 г. направили всем земельным органам тыловых районов страны телеграмму с директивой распространить это движение по всей стране. В начале 1942 г. Наркомзем СССР издал Приказ «О поощрении рационализаторства и изобретательства по реставрации и производству запасных частей в МТС», в котором отметил чрезвычайную важность рационализаторских и изобретательских предложений в условиях военного времени [2, с. 143, 146].

В республиках ВВЭР, как и во всех других тыловых районах страны, движение по сбору и реставрации запасных частей и инструментов к тракторам и другим сельскохозяйственным машинам получило широкое распространение. С самого начала движения его активным участником выступила молодежь, прежде всего члены ВЛКСМ. Руководствуясь указаниями политотделов МТС, образованных в ноябре 1941 г., комсомольцы стали создавать комсомольско-молодежные бригады и проводить сбор запасных частей и инструментов на территории МТС и в окрестных деревнях. Так, уже в феврале 1942 г. такие бригады были организованы в Марьинской, Сернурской и других МТС Марийской АССР. По данным на 20 февраля 1942 г. в Республике было собрано порядка 5 тыс. запасных частей и инструментов [4, с. 32]. В марте по решению обкома ВЛКСМ в Республике был объявлен месячник по сбору запасных частей. Сбор развернулся не только в сельской, но и в городской местности. За короткий срок только в г. Йошкар-Оле было собрано порядка 778 запасных частей и большое количество различного металла. В ходе месячника в Республике было собрано свыше 10 тыс. различных запчастей и 846 инструментов, в том числе в Еласовском районе – более 900 ед., Звениговском – 880 ед. и т.д. [Там же].

Аналогичным образом развивалось движение по сбору необходимых запчастей для сельскохозяйственной техники в МТС и колхозах Мордовской и Чувашской АССР. В Чувашии по данным на 20 марта 1942 г. было создано 644 комсомольско-молодежные бригады по сбору запасных частей, которыми собрано порядка 30 тыс. запчастей на сумму 200 тыс. рублей, также 60 т черного и более 100 кг цветного металла. Организовано, с участием большого количества молодежи, прошел сбор деталей и металла в Красноармейской МТС (было создано 24 бригады, собрано порядка 3 тыс. деталей), в Марпосадской 27-ю бригадами собрано 1950 запчастей, в Урмарской МТС силами 39-ти бригад было собрано более 2 тыс. запчастей [18, д. 23, л. 36].

В Мордовии до начала весенне-полевых работ 1942 г. были проведены два республиканских комсомольско-молодежных воскресника, в которых приняло участие свыше 22 тыс. человек. По данным на 15 марта в Республике силами комсомольцев и несоюзной молодежи было собрано свыше 43 тыс. запасных частей и 6800 кг металла [Там же, д. 32, л. 24, 31].

Одновременно со сбором повсеместно на местах проводилась работа и по реставрации собранных запчастей и изготовлению новых деталей к тракторам и сельскохозяйственным машинам. Так, еще до начала весеннего сева в Чувашии из общего количества собранных деталей были использованы в ремонте около 6 тыс., отремонтированы, главным образом, силами молодежи 925 сеялок, 7241 плуг, 8518 борон, 782 комплекта сбруй. Всего, по состоянию на 1 августа 1942 г., по данным только 38 МТС Мордовии, силами комсомольцев и несоюзной молодежи из собранных к тому времени свыше 61 тыс. запасных частей изготовлено свыше 7 тыс. и отреставрировано свыше 18 тыс. различных деталей [Там же, д. 23, л. 58, д. 32, л. 24].

В условиях дефицита запчастей, недостаточно оборудованных ремонтных мастерских огромное внимание уделялось и развертыванию в МТС рационализаторского и изобретательского движения среди наиболее опытных механиков и ремонтных рабочих. Так, широкое распространение оно получило в целом ряде МТС Марийской АССР. К примеру, в Ронгинской МТС его возглавил бригадир тракторной бригады И. Д. Куклин. Он изготовил упрощенный вариант вентилятора, который в работе оказался более устойчивым и надежным, чем аналог заводского производства. Весной следующего года рабочие этой же бригады изготовили радиатор из листового железа, которыми стали обеспечивать не только свою, но и соседние МТС. Изобретательство имело место и в других МТС. Так, в Мари-Турекской МТС ремонтные рабочие освоили шлифовку деталей через привод токарного станка, в Сернурской МТС проводили расточку втулок, изготавливали новые оси, крестовины и другие детали [4, с. 32, 33]. В Ромодановской МТС Мордовии вернувшийся с фронта бригадир тракторной бригады М. Шевелев в 1944 г. сумел из подручного материала изготовить заправочный инвентарь, которого так не хватало в МТС, также наладил изготовление электродов из простой проволоки и тем самым сократил количество простоев тракторов [9, с. 138].

Необходимо отметить, что МТС республик ВВЭР в условиях войны, особенно на первом ее этапе, несмотря на производственные трудности, производили большой объем работ по реставрации и изготовлению новых деталей к сельскохозяйственной технике. Планы по реставрации и изготовлению многими МТС региона не только выполнялись, но и перевыполнялись. Так, на 1 декабря 1942 г. МТС Марийской АССР выполнили план по этим показателям на 142%, в 1943 г. – на 185% [7, д. 152, л. 19]. На это же число МТС Мордовии выполнили план по изготовлению запасных частей на 174% и их реставрации – на 94 %; МТС Чувашии – план по реставрации на 118% [18, д. 32, л. 124]. Благодаря использованию внутренних резервов, ремонтные работы в МТС также проводились в больших объемах. Так, только в Марийской АССР в осенне-зимний

период 1942-1943 гг. было отремонтировано капитальным ремонтом 359 тракторов и текущим – 736 тракторов, к установленному правительством сроку (15 апреля) план ремонта тракторов был выполнен на 99,5% (при плане 1100 отремонтировано 1095 тракторов) [6, д. 1259, л. 262].

Заказы на изготовление запасных частей размещались в период войны и на промышленных предприятиях союзного и местного подчинения. Однако в условиях войны, особенно на первом ее этапе, промышленные предприятия, загруженными военными заказами, плохо справлялись с плановыми заданиями. Так, на предприятиях Марийской АССР в 1942 г. было изготовлено новых и отреставрировано старых запасных частей всего на 5 тыс. руб., а в 1943 г. – на 17,7 тыс. руб., или, соответственно, на 31,8% и 25,4% от плана [Там же, д. 1343, л. 18]. Ежегодно требовалось для МТС Чувашии запасных частей в денежном выражении на 1600 тыс. руб., а на заводах, расположенных на территории Республики, производилось всего тракторных и других деталей на сумму 320 тыс. руб. [18, д. 262, л. 450]. Недовыполнение плановых заданий по выпуску имело место и в Мордовии. Предприятиями Республики было изготовлено запчастей для МТС в 1943 г. всего на 57 тыс. руб. (к примеру, металлокомбинатом изготовлено деталей всего на 441 руб., или 11% от плана) [15, д. 956, л. 59 об.]. Таким образом, весь основной объем работ по реставрации и изготовлению запасных частей к сельскохозяйственной технике МТС в условиях войны производился непосредственно на местах: в мастерских МТС и колхозных кузницах.

В период войны в республиках ВВЭР, как и во всех других тыловых районах страны, исключительную остроту приобрела не только проблема запасных частей, но и топливных ресурсов. Топливо в условиях войны обрело стратегическое значение, в связи с этим поступление горючего и смазочных масел для нужд сельского хозяйства резко сократилось. Так, в среднем по стране на трактор было поставлено горючего в 1942 г. 4,7 т вместо 8,4 т в 1940 г., или почти в два раза меньше [2, с. 148]. В этих условиях проблема строжайшей экономии и рационального использования горючего в сельском хозяйстве страны стала одной из самых насущных.

В первый же месяц войны со стороны центральных и региональных властей были приняты меры по строжайшему контролю над хранением и расходом горюче-смазочных материалов на местах. Так, Совнарком МАССР и бюро обкома ВКП(б) от 15 июля 1941 г. приняли постановление, в котором потребовали от директоров и бригадиров тракторных бригад МТС в пятидневный срок проведения учета всего имеющегося в наличии горючего и смазочных материалов во всех тракторных бригадах МТС Республики и установления строгого контроля над их расходом [5, д. 68, л. 8, 9]. Аналогичные решения принимались и в соседних республиках. На местах, в соответствии с принятыми решениями, МТС ужесточили контроль над соблюдением правил хранения и расходования горючего и ведения полевых журналов в бригадах, проводили другую работу по экономии горючего. Усилия, направленные на экономию горючего на местах, дали определенные результаты уже в 1941 г. В частности, если в 1940 г. в Чувашской АССР год с экономией топлива закончили 6 МТС, то в 1941 г. – уже 15; ими было сэкономлено горючего в 1941 г. на сумму 144,6 тыс. руб. вместо 72,0 тыс. руб. в 1940 г., или в два раза больше [14, д. 2515, л. 87].

В 1942 г. борьба за экономию топлива в сельском хозяйстве усилилась. Наркомзем СССР 22 июня 1942 г. принял специальный приказ «Об экономии и ликвидации разбазаривания горючего в МТС», которым запретил МТС расходовать топливо, предназначенное для выполнения сельскохозяйственных работ, на другие цели (распиловку дров, подвоз транспортного инвентаря и др.); 28 ноября того же года – приказ «О переводе на газогенераторное топливо нефтяных двигателей, работающих в сельском хозяйстве». Одновременно ЦК ВЛКСМ выступил с предложением о создании специальных контрольных постов в тракторных бригадах МТС [2, с. 149].

Принятые решения способствовали проведению на местах целого ряда мероприятий по экономии топлива в МТС республик. Так, только в Марийской АССР с целью экономии бензина 200 комбайнов были переоборудованы для работы на керосине, на 90% тракторов установлены пленкораспылители, которые особенно пригодились летом 1943 г. в связи с поступлением в МТС Республики низкокачественного бензина. Одновременно большая работа была проведена по ремонту подвижной нефтетары – за два года (1942-1943 гг.) была отремонтирована 891 железная бочка, изготовлено к ним 757 железных пробок. Осенью 1941 г. рационализаторская инициатива была проявлена старшим механиком Марьинской МТС Н. Э. Швачевым. Им был предложен новый режим картерной смазки в тракторном двигателе, по которому замену автола в тракторе предпочтительнее было производить не в зависимости от выработанных трактором гектаров, как это предусматривалось правилами теххода, а от количества израсходованного горючего в процессе работы, что давало определенную экономию. Кроме того, было предложено также использовать отработанный автол после его очистки и фильтрации. По данным Наркомзема МАССР, фильтры для очищения автола, позволяющие использовать его вторично, были установлены в 19 из 22 МТС Республики. В итоге только за 1942 г. было использовано уже отработанного автола в количестве 15,7 тыс. т, его общая экономия при этом составила 13,6 тыс. т [4, с. 34, 35].

Активная борьба за экономию топлива на всех уровнях развернулась и в Чувашской АССР. Приказ Наркомзема СССР об экономии был обсужден на совещании директоров и старших механиков МТС Республики, а затем и на собрании бригадиров тракторных бригад и всех работников МТС с привлечением председателей колхозов районов. 15 работников политсектора и производственного управления Наркомзема Республики были направлены в районы для проверки выполнения директивы на местах. Одновременно бюро обкома ВКП(б) на своих заседаниях стало проводить заслушивание отчетов директоров МТС. Так, в августе-октябре 1942 г. были заслушаны отчеты директора и начальника политотдела Комсомольской МТС; директоров Первомайской и Ядринской МТС. За недостатки, выявленные в ходе проверок, в организации хранения и расходования топлива указанным лицам были объявлены выговоры, а заведующий нефтебазой Ядринской МТС был снят с работы и привлечен к судебной ответственности [18, д. 39, л. 9, 9 об.].

Аналогичная работа проводилась и в МТС Мордовии. К примеру, в Чамзинской МТС Мордовской АССР вопрос о расходовании горючего был обсужден на партийном собрании. В соответствии с принятыми решениями в МТС была проведена работа по ремонту нефтетары и заправочного инвентаря, установлен контроль над соблюдением правил теххода за тракторами, приняты меры по организации социалистического соревнования и проведению политико-массовой работы среди трактористов. В итоге уже к октябрю 1942 г. в выше-названной МТС была достигнута экономия горючего в количестве 51 т [Там же, д. 32, л. 86].

Важную роль в деле экономии сыграли и специальные контрольные посты, создаваемые в бригадах по решению ЦК ВЛКСМ. Активисты – члены постов – наделялись широкими полномочиями: имели право проверять накладные на отпуск горючего, хранение и транспортировку нефтепродуктов и т.д. Так, в Мордовской АССР было создано 436 постов (52 поста на территории МТС и 384 – в тракторных бригадах), состоявших из 1464 человек, в том числе 605 комсомольцев [Там же, л. 91]. В Марийской АССР действовало 155 постов, в их работу было вовлечено свыше 500 человек молодежи. К примеру, в Еласовской МТС было организовано 12 постов, и благодаря деятельности только двух контролеров – Беклемешевой и Смирновой, – было сэкономлено в бригадах соответственно 377 и 174 кг горючего [4, с. 35]. По неполным данным, в 24 МТС Чувашии было создано 123 поста из 350 чел. [18, д. 23, л. 46].

Однако, вместе с тем, не везде работа контролеров была организована должным образом. В «Марийской Правде», в частности, сообщалось, что политотделы Горномарийской, Мари-Турекской, Сотнурской МТС не придали серьезного значения работе постов [4, с. 35]. Также недостаточно активно работали и контрольные посты в ряде МТС Мордовии. Так, в ходе проверки, проведенной инструктором политуправления Наркомзема СССР, выяснилось, что ни в одной из проверенных ею пяти МТС работа постов должным образом не была организована; в записке, составленной по итогам проверки, отмечалось, что «члены постов не знали о своих обязанностях и не боролись за экономию, не занимались устранением вопиющих фактов преступного отношения к хранению и расходованию горючего» [18, д. 25, л. 145].

Одновременно усилился контроль над работой по экономии горючего МТС и со стороны Наркомзема и политсекторов Наркомземов республик. Так, уже в июле 1942 г. Наркомзем Марийской АССР проверил состояние нефтехозяйств Новоторьяльской и Йошкар-Памашской МТС, выявил немало недостатков в деле хранения и расходования горючего в бригадах и потребовал от администрации указанных МТС их устранения в короткие сроки. В дальнейшем только за период января-сентября 1943 г. были проверены 18 из 23 МТС [4, с. 35].

Массовая проверка расходования топлива в МТС и бригадах была проведена в Мордовской АССР. Так, только в течение одного месяца – августа 1942 г. – были проверены 10 МТС и 4 нефтехозяйства Республики. В ходе проверок было выявлено множество недостатков в деле хранения и расходования горючего: отпуск нефтебаз Главнефлесбыта в неисправную тару (в бочки с деревянными или железными пробками без прокладок), что в последующем приводило к разливу горючего во время перевозок; отсутствие во многих МТС заправочного инвентаря, нарушение правил отпуска горючего в бригадах и т.д. Проверка также показала, что нефтехозяйства МТС находились в плохом состоянии: в Игнатовской, Киржемашской, Ново-Троицкой МТС нефтебазы имели «захлавленный вид», «бочки в них разбросаны в беспорядке, солидол хранится в открытом виде; охрана не организована». Были выявлены и факты хищения горючего: было установлено, например, что заведующий нефтебазой Болдинской МТС похитил 400 кг автола и затем произвел его незаконную продажу председателю колхоза им. Калинина Болдинского сельсовета за 1 ц пшеницы и 30 кг меда; в Ладской МТС было похищено 1172 кг лигроина и керосина, которые затем были проданы колхозам в соотношении 2 кг хлеба за 1 кг горючего, и др. Прокуратурой Мордовской АССР были привлечены за хищение и разбазаривание 5966 кг горючего к уголовной ответственности 29 человек, в том числе 6 трактористов, 4 бригадира тракторных бригад, 4 заведующих и кладовщиков нефтебаз и т.д. [17, д. 114, л. 7-9, 11].

Необходимо отметить, что экономия в условиях военного времени давалась очень нелегко. Как правило, экономии добивались те МТС, у которых техника находилась более или менее в исправном состоянии. В них своевременно проводился техход за машинами, плуги и другие сельскохозяйственные машины из колхоза в колхоз перевозились на лошадях; при проведении тракторных работ широко применялись агрегирование, работа на вторых скоростях, заправка тракторов горючим производилась в борозде, велся точный учет поступившего и израсходованного горючего и т.д. К примеру, хорошо была организована экономия горючесмазочных материалов в Кувакинской МТС Чувашии. Нефтебаза была окопана и обнесена забором, цистерны с горючим установлены на фундаменте, смазочные материалы хранились под навесом, нефтепродукты принимались и отпускались по весу, в бригадах было установлено круглосуточное дежурство, баки с горючим постоянно охранялись [18, д. 39, л. 10].

Значительной экономии добивались во время войны передовые тракторные бригады, которые не только показывали высокую выработку (как правило, планы работ выполнялись на 150, а порой и на все 200%), но при этом еще и экономили горючее. Так, Яльчиковская МТС Чувашии на 1 октября 1942 г. выполнила годовой производственный план на 109,9%, при этом сэкономила горючего на сумму 2898 руб. Экономии добились 43 из 98 работавших трактористов. В целях экономии в МТС максимально были сокращены холостые переезды, применялись уширители ободьев тракторов, работа на повышенных скоростях, агрегирование и т.д. [Там же, л. 9 об.]. И таких примеров было немало по каждой республике. Неплохих результатов в деле экономии добились в целом МТС Чувашии: на 1 декабря 1942 г. ими было сэкономлено горючего на сумму 64,8 тыс. руб., тогда как в 1941 г. на это же число было израсходовано на 100,8 тыс. руб., а в 1940 г. – на 383,8 тыс. руб. больше плана [14, д. 2518, л. 30].

Однако борьба за экономию топлива не везде велась должным образом. Значительный его перерасход допускали отстающие МТС, причем издержки, которые они имели, нередко перекрывали общие итоги по экономии, достигнутые передовыми МТС. Так, в 1942 г. в 15 МТС Марийской АССР горючего было сэкономлено на 105 тыс. руб., однако 8 допустили его перерасход на 180 тыс. руб., в итоге общий перерасход за год также составил 75 тыс. руб. [6, д. 152, л. 27]. В 1943 г. в Чувашской АССР закончили год с экономией в 59 т 15 МТС. В то же время 10 МТС потратили топлива на 145 т больше нормы, в итоге в целом МТС завершили год с перерасходом топлива в количестве 86 т на сумму 111 тыс. руб. [15, д. 2002, л. 173].

По суммарным результатам значительный перерасход топлива также имели МТС Мордовской АССР. По данным на 1 ноября 1942 г. 14 из 52 МТС сэкономили его на 81,8 тыс. руб. В то же время 38 МТС израсходовали его на 364,9 тыс. руб. больше планового объема. В итоге общий перерасход в целом по МТС составил 283,1 тыс. руб. в денежном исчислении. В 1943 г. МТС Республики в целом также завершили год с отрицательным результатом [18, д. 32, л. 87]: одного только керосина было израсходовано больше нормы в количестве 285 т, что в переводе на пахоту могло составить 16 тыс. га вспаханной площади [15, д. 956, л. 54]. Перерасход топлива в 1943 г. имели и МТС Марийской АССР.

Причины, по которым допускали перерасход топлива, главным образом, отстающие МТС (которых в годы войны было большинство), были самые разные. Проверка, проведенная топливной инспекцией Наркомзема СССР в 1943 г., показала, что за девять месяцев потери и перерасход горючего в 29 областях страны достигли значительных размеров – 86 тыс. т, или 19,2% от планового расхода. Это касалось в частности МТС Мордовии, где общие потери горючего составили 687 т, или 6% от полагавшейся нормы, Чувашии – 451 т, или 8,5%, несколько меньше были потери в Марийской АССР, они составили 24 т, или 0,6% нормы. Назывались причины перерасхода: хранение и перевозка нефтепродуктов в неисправной таре, грубейшие нарушения порядка отпуска, хранения и учета расходования горючего в тракторных бригадах, вывоз на поля неисправных тракторов без обкатки после ремонта («кроме большого пережога ничего из этого не получается»), хищения и др. факторы. В ходе проверок, в частности, выяснялось, что в тракторных бригадах не организованы должным образом учет, расходование и хранение полученного из нефтебаз топлива, допускались халатность и утечки горючего во время его доставки. Мешали делу экономии также изношенность тракторного парка, отсутствие заправочного инвентаря, необходимость использования дополнительного количества топлива при молотье и многое другое. Имели место и хищения, которые объяснялись неэффективной системой штрафов за пережог горючего, действовавшей в период войны. Так, по данным топливного отдела Наркомзема СССР, взыскиваемая пятикратная стоимость по государственной цене за пережог на деле оказывалась во много раз меньше той суммы, которую мог выручить при продаже или обмене похищенного горючего тракторист. Поэтому, по мнению отдела, повсеместно в МТС практика начисления штрафов за пережог горючего получила широкое распространение, и уже при составлении расчетов заранее планировалось перечисление денежной части годовой зарплаты тракториста в счет покрытия штрафов [20, д. 3279, л. 1-4, 10].

Мобилизация внутренних ресурсов, сбор и реставрация запасных частей, борьба за экономию горючего в условиях военного времени сыграли важную роль, способствовали сохранению машинно-тракторного парка в работоспособном состоянии. Однако в то же время они не решали в полной мере всех проблем, связанных с дефицитом горючего и запасных частей в МТС, возникших в период войны.

В годы войны МТС функционировали в чрезвычайно сложных и трудных условиях. Качество ремонта техники в них резко ухудшилось. Так, в 1942 г. с большими трудностями проходил ремонт техники во многих МТС Мордовской АССР. В документах Наркомзема Республики сообщалось, в частности, что трактора на территории МТС были стянуты с большим опозданием и, как следствие, МТС поздно приступили к ремонту. Общежития же, в которых должны были проживать ремонтные рабочие, и мастерские должным образом не были подготовлены: нередко в них не функционировали печи, не работали столовые. К примеру, совершенно не была подготовлена мастерская к ремонту техники в Кочкуровской МТС: потолок в ней находился в аварийном состоянии, электрическое освещение отсутствовало, вследствие чего практиковался укороченный рабочий день (с 7 утра до 16 часов дня); кроме того, бригады не полностью были укомплектованы квалифицированными трактористами. Бытовые условия, в которых должны были проживать рабочие, также оставляли желать много лучшего: под общежитие была отведена лишь одна комната, да и та не была приведена в порядок (в ней было грязно, отсутствовал даже бак для воды), причем мужчины и женщины в ней должны были проживать совместно; также было дымно и холодно в столовой, поскольку там не была отремонтирована печь [18, д. 32, л. 98]. Неудивительно, что при таких условиях работы серьезно страдало качество ремонта. При проверке хода ремонтных работ обнаруживалось огромное количество допущенных дефектов: не заливались подшипники, отсутствовали фары, трактора плохо заводились, поэтому нередко были случаи, когда в поле приходилось их доставлять на буксире и тут же ставить на повторный ремонт.

В целом неудовлетворительно был подготовлен машинно-тракторный парк МТС Мордовии и в 1943 г.: по данным на 1 марта в целом по МТС план ремонта тракторов был выполнен всего на 57,9%, причем в 22 МТС из 52 он был выполнен менее чем наполовину. При этом низкое качество ремонта было отмечено практически во всех МТС Республики. В Атемовской МТС, например, при проверке крупные дефекты были обнаружены во всех 13-ти отремонтированных тракторах; в Теньгушской МТС – в 6-ти, в Саранской МТС в 23-х тракторах найдено около 183-х дефектов и т.д. Особенно неудовлетворительно, главным образом, по причине отсутствия необходимых запасных частей заводского производства, был проведен ремонт газогенераторных тракторов: из 362 не были отремонтированы 173 (48%) [Там же, д. 126, л. 18, д. 128, л. 27 об.]. В документах Наркомзема Республики в связи с этим констатировалось, что в целом ряде МТС Республики

(Ельниковской, Ново-Ямской, Старо-Шайговской, Темниковской и некоторых других) «тракторный парк доведен до развала, производственные программы в них провалены, годовая выработка на трактор не превысила 100 га». На XVII пленуме Мордовского обкома ВКП(б), состоявшемся в марте 1944 г., говорилось о таких МТС: «усадьбы МТС и средства производства, сосредоточенные в них, разрушаются, станкооборудование приведено в негодность, ремонт тракторов проходит с низким качеством» [15, д. 956, л. 16].

Плохое качество ремонта имело место и в большинстве МТС Марийской АССР. По данным Наркомзема Республики, в 1942 г. крайне неудовлетворительно была отремонтирована техника в Новоторъяльской, Оршанской, Пектубаевской и ряде других МТС. В Постановлении Совнаркома МАССР от 13 марта 1942 г. «О ходе проверки качества ремонта тракторов по Оршанской, Пектубаевской, Новоторъяльской МТС» констатировалось, что из восьми проверенных членами комиссии тракторов в этих МТС все восемь оказались с дефектами, причем три трактора – с серьезными, требующими повторного ремонта. По причине острого дефицита многих деталей еще более ухудшилось качество ремонта в 1943 г. Наркомзем Республики в объяснительной записке к отчету МТС за указанный год подчеркивал, что «ремонт тракторов в 1942-1943 гг. в МТС проходил в исключительно трудных условиях из-за недостатка запасных частей к гусеничным тракторам ЧТЗ-60, СТЗ-НАТИ и газогенераторным Т2Г, так как централизованным порядком на эти марки тракторов в течение 2-5 лет республика запасных частей не получала, а промышленные предприятия республики изготавливают ограниченное количество самых простых деталей» [4, с. 36].

В то же время несколько лучше обстояло дело с ремонтом техники в Чувашской АССР. В 1942 г. план ремонта техники был выполнен на 85,6%. Большие усилия для своевременного проведения ремонтных работ в МТС были предприняты и в 1943 г.: только силами комсомольцев и несоюзной молодежи было собрано и отреставрировано старых запасных частей на сумму 61 тыс. руб., изготовлено новых деталей почти на 20 тыс. руб. В отстающие МТС для оказания им помощи в проведении ремонтных работ были направлены 38 квалифицированных мастеров токарного и слесарного дела и кузнецов из промышленных предприятий Республики, 27 ремонтных рабочих из передовых МТС. План ремонта техники был выполнен на 96,2% [18, д. 128, л. 7, 10].

Низкое качество ремонта техники в условиях недостатка ремонтной базы, постоянные перебои со снабжением горючего, а также низкая квалификация подготовленных в условиях войны механизаторов стали причиной сокращения объема тракторных работ, снижения уровня механизации сельскохозяйственных работ в колхозах республик региона.

Техника в период войны использовалась крайне непроизводительно. Из года в год росло число тракторов и комбайнов, совершенно непригодных к эксплуатации. Так, в Марийской АССР количество тракторов, не используемых в работе, выросло с 2,8% в 1940 г. до 5,7% в 1943 г., комбайнов – с 9,0% до 11,9%, в Мордовии соответственно тракторов – с 3,3% в 1941 г. до 16,1% в 1944 г., комбайнов – с 4,0% до 11,7%; в Чувашии аналогично – тракторов – с 1,0% до 4,7%, комбайнов – с 0,0% до 7,9% [8, д. 49, л. 151, д. 508, л. 149, д. 1304, л. 112 об., 161].

С низким КПД использовалась и вывезенная в поле и находившаяся в эксплуатации техника. Так, весной 1942 г. из 1266 имевшихся тракторов в МТС Марийской АССР ежедневно работало всего около 500-600 тракторов (около 50%) [14, д. 1175, л. 51]. В 1943 г. ежедневно простаивало только по причинам технической неисправности до 35% тракторов Мордовской АССР. Показатели простоев были ниже по Чувашской АССР, однако и здесь из-за различных технических неполадок и сбоев простаивало до 20-30% тракторов [20, д. 3320, л. 101].

Необходимо отметить, что крайне непроизводительно в республиках ВВЭР использовался парк гусеничных и газогенераторных тракторов главным образом ввиду дефицита деталей заводского производства и невыполнения плана заготовки твердого топлива в колхозах. Так, планы работ на газогенераторных тракторах в 1943 г. были выполнены: в Марийской АССР всего на 40%, Чувашской – на 51%, в Мордовии – на 34% [Там же].

Структура парка, или преобладание гусеничных тракторов в общем составе, послужила в таких случаях причиной низкой производительности труда в МТС и невыполнения годового плана тракторных работ в колхозах. На это, в частности, указывалось в аналитической записке Наркомзема Мордовской АССР: так, в Старо-Синдровской МТС колесных тракторов насчитывалось всего 365, или 28,3% парка, общая выработка на трактор составила 74 га; в Ново-Ямской МТС колесных тракторов имелось всего 60 (6,4% парка), выработано было 98 га на трактор и т.д.; тогда как в Ромодановской МТС насчитывалось колесных тракторов 595 из 697, или 95% парка, годовая выработка на трактор составила 571 га, и это была самая передовая МТС в Республике [8, д. 1301, л. 77].

Необходимо отметить, что и в целом структура парка была более неблагоприятной в МТС Мордовии, где колесных тракторов имелось 73% от их общего количества, в отличие от МТС Марийской и Чувашской АССР, в которых удельный вес колесных тракторов составил более 80%, что также послужило одним из дополнительных факторов снижения производительности труда в большей степени в МТС Мордовской АССР, чем в соседних республиках [8, д. 1304, л. 100 об., 112 об., 161 об.; 20, д. 3279, л. 8 об.] (подсчет – наш).

Однако простои в годы войны объяснялись не только отсутствием запасных частей. Серьезной причиной простоев послужили и трудности, связанные с обеспечением в полном объеме МТС топливом, несвоевременной его доставкой к тракторам (на долю таких простоев приходилось от 10 до 30% упущенного времени), различными организационными неполадками и мн. др. По данным Наркомзема СССР, в 1943 г. своевременная доставка и снабжение горючим явились, наряду с техническими неисправностями, одной из главных причин невыполнения плана тракторных работ. Так, МТС Марийской АССР были обеспечены горючим на 78% от потребности, справились с выполнением годового плана тракторных работ на 85%. Аналогичным образом обстояло дело и в МТС Мордовии: обеспеченность горючим составила 70% от потребности, плановые задания по тракторным работам также были выполнены на 70%. По МТС Чувашии цифры по этим показателям составили соответственно 73% и 79% [20, д. 3320, л. 82, 83].

В 1944 г., по данным учета, в МТС Мордовии простои по причинам технической неисправности составили 43% всего потерянного времени, отсутствия горючих и смазочных материалов на базах МТС – 29%, по вине колхозов (несвоевременный подвоз воды и т.д.) – 11%, по причине организационных неполадок – 24% [16, д. 1260, л. 109].

Производительность труда, объемы выполняемых тракторами работ в силу перечисленных выше обстоятельств резко сократились в условиях войны. Так, выработка на один 15-сильный трактор в 1943 г. по сравнению с 1940 г. упала в МТС Марийской АССР с 370 до 176 га, или в 2,1 раза; Мордовии – соответственно с 401 до 187 га, или также в 2,1 раза; Чувашии – с 453 до 267 га (в 1,7 раза). Объемы тракторных работ, производимых МТС Марийской АССР, сократились за указанный выше период с 573,3 тыс. га до 261,0 тыс. га, или в 2,2 раза; Мордовской АССР – с 1576,8 до 685,4 тыс. га (в 2,3 раза); Чувашской АССР – с 683,6 до 338,6 тыс. га, или в 2,1 раза (в целом в тыловых районах страны в 2,5 раза) [2, с. 152; 8, д. 49, л. 111 об., д. 1007, л. 39 об., 64 об.; 18, д. 262, л. 45; 19, д. 940, л. 90].

Таким образом, как свидетельствуют приведенные выше показатели, выработка на трактор в МТС наибольшим образом сократилась в Марийской и Мордовской АССР. Производительность труда, или, другими словами, эффективность использования машинно-тракторного парка, несмотря на ее снижение, в Чувашской АССР была выше, чем в соседних республиках региона, главным образом, благодаря лучшей обеспеченности данной республики более производительной техникой и наличию технически более оснащенной ремонтной базы МТС. В МТС Чувашии даже в 1943 г. годовая выработка на трактор была примерно на 28-30% выше, чем в МТС соседних республик.

Существенно ухудшилось в условиях войны и качество тракторных работ: многие пункты договорных обязательств, заключаемых между МТС и колхозами, серьезно нарушались как с одной, так и с другой стороны. Так, МТС не соблюдали сроков выполнения сельскохозяйственных работ; из года в год сокращали выполнение работ, имевших для колхозов важное агротехническое значение (подъем и культивация зяби, вспашка пара и др.); широко применяли мелкую пахоту (при этом, как отмечалось в документах, зачастую оформляли ее как глубокую) и пахоту с огрехами, с неохотой и с большим отставанием по срокам выполняли тракторные работы в отстающих колхозах. На XX пленуме Марийского обкома ВКП(б), состоявшемся в сентябре 1944 г., о работе таких МТС говорилось: «МТС вместо помощи отстающим колхозам всячески их чураются (*ред. – С. В.*). Происходит это потому, что земельные площади в отстающих колхозах более запущены, чем в передовых, и требуют к себе большего внимания и напряжения сил. Трактористов в отстающих колхозах кормят хуже, чем в передовых. Расчеты с МТС по натуроплате производятся плохо, трактористам за работу не платят, естественно, поэтому руководство МТС и трактористы не заинтересованы в работе в отстающих хозяйствах и всеми путями стремятся работать в передовых колхозах, и это, в свою очередь, ведет к дальнейшему отставанию уже и так отстающих колхозов» [15, д. 891, л. 38]. Имели место серьезные нарушения производственной дисциплины и со стороны колхозов (несвоевременная доставка горючего и воды к тракторам и др.).

Сокращение объемов тракторных работ в период войны вызвало резкое падение уровня механизации сельскохозяйственных работ в колхозах, в целом ослабление роли МТС в колхозном производстве. Так, в Мордовии процент механизации весновспашки сократился к 1943 г. по сравнению с 1940 г. с 68% до 43%, подъема паров – с 77% до 50%, зяби – со 100% до 35%. Почти в два с лишним раза сократилась механизация посевных работ [8, д. 1301, л. 67]. В Марийской и Чувашской АССР в 1943 г. примерно 80-90% всех сельскохозяйственных работ было выполнено на живой тягловой силе и вручную.

Таким образом, война самым разрушительным образом сказалась на материально-технической базе сельского хозяйства тыловых районов, существенно ухудшила условия функционирования МТС. Мобилизация резервов производства на первом этапе войны позволила сохранить машинно-тракторный парк в работоспособном состоянии, однако за счет нее удавалось решать только часть проблем. Трудности и проблемы, связанные с отсутствием хорошо оборудованной и полноценной ремонтной базы во многих МТС республик региона, дефицитом множества запасных частей заводского изготовления и горючего, низким уровнем квалификации большинства механизаторов, подготовленных в условиях войны, серьезно сказались на производственной деятельности МТС, вызвали в них резкое сокращение производительности труда и объемов выполнения тракторных работ в колхозах и, в конечном итоге, ослабление роли МТС республик ВВЭР в колхозном производстве. Необходимо отметить, что все вышеперечисленные негативные факторы войны в 1943 г. проявились в максимальной степени, и МТС автономных республик ВВЭР в этот период работали на пределе своих возможностей.

Список литературы

1. Арутюнян Ю. В. Из истории МТС в период Великой Отечественной войны // Вопросы истории. 1958. № 8. С. 84-96.
2. Арутюнян Ю. В. Советское крестьянство в годы Великой Отечественной войны. Изд. 2-е, доп. М.: Наука, 1970. 466 с.
3. Арутюнян Ю. В., Вылцан М. А. Историческая роль МТС и их реорганизация. М.: Соцэргиз, 1958. 159 с.
4. Васильева С. И. Машинно-тракторные станции Марийской АССР в период Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.) // Марийский археографический вестник. 2008. № 18. С. 29-46.
5. Государственный архив Республики Мари Эл (ГАРМЭ). Ф. Р-542. Оп. 2.
6. ГАРМЭ. Ф. Р-644. Оп. 1.
7. ГАРМЭ. Ф. 644. Оп. 3.
8. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. А-374. Оп. 7.

9. **И в тылу ковалась победа: воспоминания, очерки о тружениках тыла Мордовии в годы Великой Отечественной войны.** Саранск: Морд. кн. изд-во, 1983. 190 с.
10. **История крестьянства СССР. История советского крестьянства:** в 5-ти т. М.: Наука, 1987. Т. 3. Крестьянство накануне и в годы Великой Отечественной войны. 1938-1945 гг. 497 с.
11. **История Чувашии новейшего времени:** в 2-х кн. Чебоксары: Чув. гос. ин-т гум. наук, 2001. Кн. 1. 1917-1945. 262 с.
12. **Мотревич В. П.** Машинно-тракторные станции на Урале в годы Великой Отечественной войны // *Аграрный вестник Урала*. 2013. № 4 (110). С. 36-43.
13. **Надькин Т. Д.** Сталинская аграрная политика и крестьянство Мордовии. М.: РОССПЭН, 2010. 311 с.
14. **Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ).** Ф. 17. Оп. 43.
15. **РГАСПИ.** Ф. 17. Оп. 44.
16. **РГАСПИ.** Ф. 17. Оп. 45.
17. **РГАСПИ.** Ф. 17. Оп. 123.
18. **РГАСПИ.** Ф. 112. Оп. 4.
19. **Российский государственный архив экономики (РГАЭ).** Ф. 4372. Оп. 44.
20. **РГАЭ.** Ф. 7486. Оп. 1.

**MACHINE-TRACTOR STATIONS OF THE REPUBLICS
OF THE VOLGA-VYATKA ECONOMIC REGION
AT THE BEGINNING OF THE GREAT PATRIOTIC WAR (1941-1943)**

Vasil'eva Svetlana Ivanovna
Bauman Moscow State Technical University
svvasiljeva50@mail.ru

The article describes various aspects of the activity of the machine-tractor stations (MTS) of the autonomous republics of the Volga-Vyatka economic region at the beginning of the Great Patriotic War (1941-1943). Particular attention is paid to the process of the restructuring of the work of the MTS of the region in the conditions of the war; carrying out the measures to mobilize and maximize the use of all the production reserves in order to maintain the machine-tractor fleet in workable condition; difficulties and challenges in the solution of these problems and their negative impact on the operating results of the MTS of the region; the restructuring of all the work on a war footing, the maximum use of all the available production reserves, the negative impact of the war on the performance of the MTS of the republics.

Key words and phrases: machine-tractor stations; autonomous republics of the Volga-Vyatka economic region; mobilization of production reserves; collection of spare parts for tractors and agricultural machines; economy of fuels and lubricants; repair base; machine-tractor fleet; resource shortage.

УДК 93/94

Исторические науки и археология

Статья посвящена анализу комплекса восстановительных мероприятий, направленных на укрепление материально-производственной базы машинно-тракторных станций автономных республик Волго-Вятского экономического региона на заключительном этапе Великой Отечественной войны (1944-1945 гг.), показаны трудности и проблемы, связанные с реализацией этих мероприятий, и их влияние на результаты производственной деятельности МТС региона к концу войны.

Ключевые слова и фразы: республики Волго-Вятского экономического региона; машинно-тракторные станции; ремонтная база; производительность труда; производственная деятельность.

Васильева Светлана Ивановна

Московский государственный технический университет имени Н. Э. Баумана
svvasiljeva50@mail.ru

**МАШИННО-ТРАКТОРНЫЕ СТАНЦИИ
РЕСПУБЛИК ВОЛГО-ВЯТСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РЕГИОНА
НА ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОМ ЭТАПЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1944-1945 ГГ.)**

Заключительный этап войны не только стал стратегически важным этапом в ходе проведения военных действий и достижения окончательной победы над фашистской Германией, но и положил начало восстановительным мероприятиям в сфере сельского хозяйства тыловых районов страны, в том числе и в автономных республиках Волго-Вятского экономического региона (ВВЭР).

Весной 1943 г. центральное руководство страны приняло энергичные меры по восстановлению сельскохозяйственного машиностроения, а в 1944 г. – тракторостроения. Было ускорено строительство ряда тракторных заводов, в частности Алтайского, Владимирского, Липецкого, установлен повышенный план производства запасных частей к тракторам и другим сельскохозяйственным машинам. В 1943 году было произведено